

LXXXIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 10 APRILE 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Trompeo chiede sia dichiarata urgente la petizione portante il n° 3062. — Il presidente comunica una lettera del ministro Zanardelli con la quale si dà avviso che il procuratore generale del Re presso la Corte d'appello di Torino ritiene che non vi sieno gli estremi per procedere a riguardo della elezione di Novara 3° — Comunica inoltre due domande, una per autorizzazione a procedere contro il deputato Coccapieller, l'altra per autorizzazione a procedere contro il deputato Maranca Antinori — Dà quindi notizia di una sentenza di condanna contro il deputato Coccapieller del tribunale correzionale di Roma. — Il ministro guardasigilli, presenta i seguenti disegni di legge: 1° per l'alienazione delle gallerie, biblioteche ed altre collezioni d'arte ed antichità ed enti morali; 2° per facoltà al Governo di applicare magistrati di Corti di appello alla Corte di cassazione di Palermo; 3° per disposizioni concernenti i certificati ipotecari; 4° sull'abolizione delle decime ed altre prestazioni fondiari; 5° per disposizioni sul divorzio; 6° sugli onorari degli avvocati e procuratori — Presenta infine la relazione sui resoconti consuntivi degli economati generali dei beneficî vacanti per l'esercizio 1880. — Il deputato Mariotti chiede che sia dichiarato d'urgenza il disegno di legge circa le gallerie e collezioni. — Il deputato Zeppa fa la stessa domanda per il disegno di legge riguardante l'abolizione delle decime. — Il deputato Savini chiede che sia dichiarato d'urgenza il disegno di legge sul divorzio. — Il deputato Borgnini svolge una sua interrogazione al ministro di agricoltura e commercio circa l'introduzione in Piemonte di una gran quantità di canne da viti da dipartimenti francesi, che si dicono colpiti da infezione fillosserica — Risposta del ministro di agricoltura e commercio. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero della mariniera — Discorsi dei deputati Marselli, Borghi e Martini Ferdinando. — È data lettura della seguente domanda d'interrogazione del deputato Martelli-Bolognini: " Il sottoscritto domanda d'interrogare il signor ministro dell'istruzione pubblica sul ritardo a compiere i lavori di restauro al grande monumento Robbiano esistente nella facciata dell'ospedale di Pistoia puntellato da due o tre anni ed ora minacciante rovina. "*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

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

Petizioni.

3062. Varola Antonio rappresentante la ditta stabilita in Biella, per la confezione delle cinghie

di cuoio da trasmissione, domanda che nella revisione della tariffa doganale, la Camera, per porre in grado quell'industria di sostenere la concorrenza estera, voglia elevare il dazio d'entrata a non meno di lire 120 per cento.

3063. De Filippis Giovanni di Corleto Perticara, unitamente ai suoi fratelli, reclama contro la tassa a titolo di ricchezza mobile impostagli sopra un

molino di sua proprietà e domanda di essere sgravato da tale imposta colla restituzione degli arretrati riscossi dall'agente finanziario.

3064. Barone Rosaura vedova Mazzei di Maratea, orbata del figlio Carlo, morto combattendo tra le file garibaldine sotto le mura di Capua nel 1860, implora un'adeguata gratificazione, o quanto meno una medaglia commemorativa od un attestato a titolo di benemerita.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo sul sunto delle petizioni.

Trompeo. Pregherei la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione numero 3062 del signor Antonio Varale capo di una delle più importanti case italiane per la confezione delle cinghie di cuoio da trasmissione, il quale chiede che nella riforma della tariffa generale ora in corso di esame presso la Camera stessa, si tenga conto delle speciali condizioni di quell'industria.

È inutile poi che io raccomandi che questa stessa petizione faccia il corso regolamentare.

(L'urgenza è ammessa.)

Presidente. La petizione farà il corso regolamentare.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo: per motivi di famiglia, il deputato Chiapusso di giorni 15; per ufficio pubblico: il deputato Villani giorni 15; per motivi di salute: il deputato Pavese di giorni 8.

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

(Sono concessi.)

Leggonsi due comunicazioni del Guardasigilli e due domande per autorizzazione a procedere contro i deputati Maranca Antinori e Cocciapieller.

Presidente. È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

“ Roma, 9 aprile 1883.

“ Pervenutimi colla lettera di Vostra Eccellenza del 22 gennaio ultimo, n° 251, gli atti concernenti la elezione del terzo collegio di Novara, (Vercelli) giusta la deliberazione di codesta onorevole Camera, del dì 17 del detto mese, io li trasmisi al procuratore generale della Corte d'appello in Torino, affinchè li esaminasse e quindi, secondo il risultamento, risolvesse se fosse il caso di promuovere l'azione penale circa ai fatti irre-

golari accaduti prima e dopo della mentovata elezione.

“ Egli dopo aver fatto l'esame degli atti, mi ha ampiamente esposto le ragioni, per le quali, a mio parere, è miglior partito non promuovere l'azione penale, salvo a farlo quante volte si appurassero altri fatti e tali, per i quali ciò fosse necessario. Pertanto, restituisco all'Eccellenza Vostra gli atti di sopra mentovati, ai quali mi reco a dovere di unire copia conforme della risposta del procuratore generale.

“ Zanardelli. „

Do atto all'onorevole guardasigilli di questa comunicazione e della copia della risposta del procuratore generale della Corte d'appello di Torino, che sarà depositata in segreteria, affinchè gli onorevoli deputati possano esaminarla.

Altra lettera pure del 9 aprile 1883 dell'onorevole guardasigilli è la seguente:

“ Essendo stato l'onorevole Ludovico Maranca Antinori rieletto deputato al Parlamento, il procuratore del Re al tribunale di Lanciano ha rinnovato l'istanza che io comunicai alle E. V. col dispaccio del 23 marzo 1882, sulla quale cotesta onorevole Assemblea non poté provvedere durante la passata Legislatura; e quindi egli di nuovo chiede, giusta l'articolo 45 dello Statuto: il permesso di procedere contro il detto onorevole deputato, perchè imputato del reato di duello.

“ Io adempio al dovere di mandare alla E. V. la nuova istanza, affinchè le piaccia di provocar sopra di essa la decisione di cotesta onorevole Assemblea, e poi di darmene notizia, restituendomi il fascicolo degli atti allegati.

“ Zanardelli. „

Do atto all'onorevole guardasigilli di questa domanda, che sarà trasmessa agli Uffici, perchè deliberino sopra di essa.

È pervenuta pure alla Presidenza quest'altra comunicazione:

“ Roma, 9 aprile 1883.

“ Stimo opportuno di comunicare alla E. V., secondo il solito, la qui unita copia della sentenza di condanna pronunciata dal tribunale in questa città il 21 marzo ultimo contro l'onorevole deputato Francesco Cocciapieller per i reati, pei quali fu concesso da cotesta onorevole Assemblea il permesso di procedere giusta la lettera di V. E. del 17 febbraio passato, numero 365.

“ Mi riserbo, se contro la detta sentenza sarà interposto l'appello, di mandarle altresì copia della sentenza che sarà data su tale gravame.

Il ministro: “ Zanardelli. „

Si dà lettura della sentenza.

Quartieri, segretario, legge: “ Il tribunale condanna Francesco Coccapieller alla pena di mesi sei di carcere e di lire duecento di multa per cadauno dei suddetti sette reati; ed al pagamento delle spese e rivalsa dei danni alle parti lese. ”

Presidente. Do atto all'onorevole ministro guardasigilli di questa comunicazione.

Altra lettera, pure in data del 9 aprile, è la seguente:

“ Il procuratore del Re del tribunale civile e correzionale di questa città, con la unita istanza chiede, giusta l'articolo 45 dello Statuto, il permesso di procedere contro l'onorevole deputato Francesco Coccapieller, quale imputato di diffamazione commessa, col mezzo della stampa, in danno di Pietro San Pietro, maggiore di fanteria in servizio ausiliario, Natale Lodola, negoziante, e Clemente Triossi, possidente.

“ Io adempio al dovere di mandare all'E. V. la istanza con gli atti ad essa allegati, affinchè le piaccia di sottoporre l'una e gli altri alla deliberazione di codesta onorevole Assemblea, e poi colla solita cortesia di darmene notizia, restituendomi gli allegati.

Il guardasigilli: “ Zanardelli. ”

Do atto all'onorevole ministro guardasigilli di questa domanda, la quale sarà trasmessa agli Uffici perchè deliberino intorno alla medesima.

Il ministro guardasigilli presenta sei disegni di legge ed una relazione.

Zanardelli, ministro di grazia e giustizia. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Zanardelli, ministro di grazia e giustizia. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Uno per facoltà al Governo di applicare magistrati di Corti d'appello alla Corte di cassazione in Palermo;

Un altro per l'alienazione delle gallerie, biblioteche ed altre collezioni d'arte ed antichità ed enti morali;

Un altro per disposizioni concernenti i certificati ipotecari;

Un altro per l'abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari;

Un altro per disposizioni sul divorzio;

Un altro, infine, per disposizioni negli onorari degli avvocati e procuratori.

In pari tempo mi onoro di presentare i resoconti degli economati generali e beneficî vacanti per l'esercizio 1880.

Presidente. Do atto all'onorevole guardasigilli della presentazione di una relazione e di sei disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mariotti.

Mariotti. Fra i disegni di legge presentati dall'onorevole guardasigilli, ve n'ha uno di grandissima importanza, ed è quello per l'alienazione delle gallerie, biblioteche ed altre collezioni d'arti e di antichità non comprese nella legge sui feudi e fidecommessi del 1871. Questo disegno di legge doveva essere presentato nel 1872: sono quindi dodici anni passati invano.

Ora mi rallegro con l'onorevole ministro che all'uopo ha provveduto; e prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza quel disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zeppa.

Zeppa. Faccio la stessa domanda pel disegno di legge relativo all'abolizione delle decime ed altre prestazioni fondiari.

Savini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Savini. Faccio la medesima raccomandazione pel disegno di legge concernente il divorzio.

Presidente. Se non vi sono obiezioni, i tre disegni di legge: per l'alienazione delle gallerie, biblioteche ed altre collezioni d'arti e di antichità, per l'abolizione delle decime ed altre prestazioni fondiari e per disposizioni sul divorzio saranno dichiarati d'urgenza.

(Sono dichiarati d'urgenza.)

Svolgimento di una interrogazione del deputato Borgnini al ministro di agricoltura, industria e commercio sulla distruzione di alcune canne da vite.

Presidente. Essendo presente l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, do lettura di una domanda di interrogazione a lui rivolta.

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio intorno all'avvenuto sequestro e successiva distruzione di una gran quantità di canne da vite, state introdotte in alcune provincie del Piemonte, in contravvenzione alla legge 31 luglio 1881, perchè riconosciute provenienti da alcune regioni della Francia colpite dalla fillossera.

“ Borgnini. ”

Chiedo all'onorevole ministro di agricoltura e commercio se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Berti, ministro di agricoltura e commercio. Io sono pronto a rispondere anche subito, se la Camera lo consente.

Presidente. Consentendolo la Camera, do facoltà all'onorevole Borgnini di svolgere la sua interrogazione.

L'onorevole Borgnini ha facoltà di parlare.

Borgnini. Una grave notizia è venuta, nei giorni passati, a portare lo sgomento e la sfiducia fra le popolazioni agricole del Piemonte, massime in quelle regioni dove è più ricca e più estesa la coltivazione della vite. Io racconterò i fatti quali furono narrati dai giornali, ripetuti dalla voce pubblica e confermati eziandio da alcune testimonianze degne di fede. E mi auguro che l'onorevole ministro vorrà, con le sue autorevoli dichiarazioni, rettificarli ed attenuarne anche la gravità, per rassicurare le popolazioni interessate. Si dice, adunque, che alcuni speculatori abbiano fatto raccolta di una grossa quantità di canne, per uso delle viti, sulla costa del dipartimento francese del Varo, e specialmente nelle regioni di Saint-Tropez e Saint-Nazare, dove la fillossera ha maggiormente infierito; che questo carico di canne da viti, imbarcato a Marsiglia, abbia approdato al porto di Savona, e quivi, per mezzo delle ferrovie dello Stato, in gran parte sia entrato nell'interno del Piemonte. Si dice che una quantità di queste canne, circa 40,000, sia stata venduta in Alba; 20,000, in Neive, comune della provincia di Cuneo, ed altre 20 mila a Castagnole delle Langhe, comune della provincia d'Alessandria.

Avutasi notizia della sospetta provenienza di queste canne da viti, il benemerito presidente del Comizio agrario d'Alba ne dava tosto avviso alle autorità prefettizie delle due provincie di Alessandria e di Cuneo, le quali sollecitamente mandavano due delegati fillosserici per farne la visita; ed in seguito a questa non solo fu confermato il sequestro delle canne, ma ne fu ordinata la distruzione.

Posti i fatti quali li ho narrati, sono parecchie le considerazioni a cui essi porgono argomento ed alle quali io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. In primo luogo, il fatto della distruzione di queste canne, dopo che era avvenuta la visita dei delegati fillosserici, costituisce evidentemente la prova sicura che queste canne erano state importate in contravvenzione al disposto della legge 31 luglio 1881.

Or bene, dato, come è certo, che l'importazione

di queste canne fosse stata fatta in contravvenzione alla legge, io prego l'onorevole ministro di dirmi se i delegati fillosserici ne abbiano ordinato la distruzione solo perchè vi fosse la possibilità di infezione, oppure se dalla visita fatta abbiano riscontrato un pericolo più immediato e diretto, cioè che le canne fossero effettivamente infette del malefico insetto.

E questi schiarimenti io credo necessari, affinchè le popolazioni sappiano quali misure di cautela esse debbano prendere per la tutela delle loro proprietà, alle quali è così strettamente collegata la prosperità del paese.

Un'altra domanda io mi permetto di dirigere all'onorevole ministro. Ho detto che una quantità di queste canne da viti fu distrutta; ma io vorrei sapere se furono distrutte tutte le canne da viti state importate ed approdate al porto di Savona; oppure se, come affermano alcuni giornali, una parte di questo carico sia rimasta tuttora sotto sequestro a Savona. In questo caso io mi permetterei di chiedere, quali provvedimenti intenda il Ministero di dare, per la distruzione anche di questo residuo del carico infetto.

In terzo luogo io debbo esprimere la mia meraviglia, perchè un carico di tale importanza abbia potuto entrare nello Stato, percorrere le ferrovie, e ripartirsi in vari comuni. Questa facilità, colla quale si è potuto eludere le disposizioni dell'articolo 1° della legge 31 luglio 1881, è oggetto di preoccupazione per tutti coloro che annettono, come è giusto, una grandissima importanza alla difesa della nostra proprietà viticola dalla malefica infezione; e ciascuno si domanda se essendosi potuto con tanta facilità importare nello Stato, da una regione vicina sospetta d'infezione, un carico così importante di canne infette, ciò non possa forse riprodursi e succedere nuovamente altra volta.

Io per conseguenza pregherei l'onorevole ministro di volere rassicurare su questo punto il paese e gl'interessati, e dichiarare se coi mezzi che il Governo ha in sue mani e principalmente se con la rigorosa e piena esecuzione dell'articolo 1° della legge citata, col quale si vieta l'importazione di piante vive, o di parte di piante vive sospette d'infezione, se il Governo, dico, creda con ciò di avere tutti i mezzi per raggiungere l'intento precipuo che quella legge si propone.

Infine, io rivolgo all'onorevole ministro un'ultima domanda, ed è questa: se conoscendosi i nomi delle persone che hanno commessa questa vietata importazione di piante, il Governo abbia dato esecuzione al disposto dell'articolo 11, abbia cioè defe-

rito ai tribunali i colpevoli per l'applicazione delle relative penalità.

Qui, non vi ha dubbio, l'importazione proibita, come ho già detto, è un fatto che non si può negare, perchè la prova sta nella distruzione delle piante importate. Ora, siccome non è difficile conoscere gli autori di questo fatto, egli è evidente che trova applicazione l'articolo 11, il quale stabilisce delle penalità per chi avrà importato, od eccitato ad importare in Italia i prodotti proibiti dalla mentovata legge.

Noi, onorevole ministro, abbiamo votato una legge la quale contiene delle durissime disposizioni nell'interesse del paese, disposizioni che costringono, in dati casi, i proprietari alla distruzione delle loro proprietà; e ciò per rispetto all'interesse generale.

Ora, con qual diritto, con qual coraggio potremo noi domandare questi gravi sacrifici ai proprietari, se d'altra parte non mettiamo in opera tutte quelle cautele, tutti quei mezzi di precauzione, che la legge ci dà per tener lontano l'orribile flagello che ci minaccia?

Egli è adunque colla massima energia che la legge del 31 luglio 1881 vuole essere applicata, massime in quelle disposizioni che tendono a prevenire l'infezione fillosserica. Io sono sicuro che l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio, il quale durante la sua amministrazione si è già reso per tanti titoli benemerito della nazione e della economia nazionale, applicherà tutta la sua intelligente operosità ed energia, per rassicurare il paese o perchè la vigilanza raddoppiata sia tale da impedire che si rinnovino queste pericolose importazioni. Attendo dalla sua cortesia dichiarazioni tali, che valgano a rassicurare il paese ed a calmare le apprensioni che il fatto denunciato ha purtroppo suscitato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Berti, ministro di agricoltura e commercio. I fatti sono presso a poco quali sono stati con molta chiarezza esposti dall'onorevole deputato Borgnini.

Due cittadini d'Alba che abitano da parecchio tempo in Marsiglia, comprarono una quantità di canne per uso dei vigneti nel dipartimento del Varo e nel dipartimento del Herault; due dipartimenti infetti dalla fillossera.

Queste canne vennero spedite per mare a Savona. Là, una parte fu comprata da un fabbricante di bottiglie e l'altra parte fu mandata nell'interno del Piemonte, dove si diffuse nei comuni d'Alba, di Castagnole delle Lanze, di Neive; e si dubitò che anche Cessole, circondario d'Acqui,

e ad Annone, circondario di Asti fossero giunte. Ma fu riconosciuto che le canne di queste località non erano del carico proveniente da Marsiglia.

I primi ad avvertirci di quel fatto furono la scuola enologica d'Alba ed i presidenti del Comizio agrario della stessa città e di quello di Savona. Poco dopo giunsero vive e replicate insistenze dei prefetti di Alessandria, Cuneo e Genova e dai sindaci di Neive, Castagnole e dalle associazioni agricole delle Lanze. Il Ministero diede tosto ordine ai prefetti di Alessandria, di Genova e di Cuneo, nelle cui provincie erano entrate le canne, che mandassero i deputati fillosserici per accertare se le canne avessero delle fillossere. Debbo dire che venendo giudicate come piante morte ed essendolo nella grande loro totalità, furono lasciate passare dalla dogana queste canne.

Ma tra queste canne secche, come succede sempre in simili casi, ve n'erano parecchie fresche, le quali avevan foglie alla base, e contenevano le così dette *zigome* coperte ancora di gemme. Una di queste *zigome* fu mandata al Ministero, e non si trovò che ci fossero entro fillossere.

Le ricerche fatte dall'amministrazione per accertarsi se fra quelle canne vi fossero fillossere, la portarono a concludere con le seguenti parole:

“Dallo informazioni si ebbe la certezza che fra quelle canne ve n'erano diverse allo stato di pianta viva, e che portavano alla loro base un pezzo di *zigoma* con gemme, radici e terra interposta. Questo miscuglio di canne in diverse condizioni spiega perchè la dogana le abbia lasciate passare. Però la condizione in cui alcune di queste canne si trovavano, e le località infette dalle quali provenivano le rendevano tutte pericolose, tenuto specialmente conto che molte di queste canne dovevano servire di sostegno alle viti. „ Fillossere però propriamente, non se ne trovarono. Ma il Ministero per precauzione ordinò tuttavia che le canne fossero abbruciate, tanto quelle che erano in Savona, quanto quelle che si erano già sparse nei comuni appartenenti alle provincie di Alessandria, di Cuneo e di Genova.

Anzi ultimamente avendo veduto che in un giornale si annunciava che ve ne erano ancora a Savona, io telegrafai immediatamente al prefetto che, verificata la cosa, desse ordine che fossero eziandio abbruciate.

Non entreremo nell'esame se le canne importate fossero secche o fresche; lasceremo ove occorre la decisione al tribunale. Gli importatori delle 80 mila canne hanno chiesto 3431 lire per la distruzione.

Anche la dogana è stata chiamata in giudizio

perchè si è opposta alla introduzione di nuove partite di canne.

Io credo adunque che abbiamo operato come dovevamo e con sollecita precauzione. Spero che la distruzione immediata eliminerà ogni timore di infezione atteso anche che la importazione è stata fatta in un tempo in cui la fillossera non essendo alata, è più facile ad essere abbruciata con le canne, quando anche fra queste si fosse trovata.

Dirò in fine che certamente il Ministero d'agricoltura e commercio d'accordo con quello delle finanze per quanto riguarda le dogane, fa tutto il possibile perchè le disposizioni della legge del 1881 siano eseguite, e che, se occorra, deferirà ai tribunali gli importatori di queste canne.

Io non avrei altro a dire all'onorevole Borgnini; e lo ringrazio delle gentilissime parole che volle indirizzare alla mia persona.

Presidente. L'onorevole Borgnini ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

Borgnini. Io ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni fatte in risposta alla mia interrogazione, e spero che queste dichiarazioni varranno a tranquillare il paese ed a rassicurarne circa la continua ed operosa vigilanza governativa.

In quanto all'ultima mia domanda, ed alla risposta fattami dall'onorevole ministro, che cioè, occorrendo, deferirà ai tribunali i contravventori della legge, mi permetto di soggiungere che nel caso nostro contravvenzione vi è stata, e la non si può negare. Basta il fatto di questa contravvenzione per l'applicazione della penalità di cui parla l'articolo 11 della legge; ed io insisto sopra questo punto, perchè sono d'avviso che, trattandosi di materia così importante, è necessario far vedere che le leggi non stanno solamente sulla carta, ma che sono eseguite; e che chi rompe paga.

Del resto mi dichiaro soddisfatto.

Berti, ministro di agricoltura e commercio. Sia pienamente sicuro l'onorevole deputato Borgnini, che sarà fatto quanto la legge prescrive.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Borgnini.

Seguito della discussione del bilancio di prima previsione per 1883 del Ministero della marina.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero della marina, per il 1883. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marselli.

Marselli. Non è possibile intraprendere la discus-

sione generale del bilancio della marina, senza che la mente corra alla nostra grande corazzata, testè varata a Livorno; e non è possibile pensare alla *Lepanto*, senza mandare un saluto a coloro che idearono, ed a tutti coloro che costruirono le nostre grandi navi, che dell'Italia saranno protezione, e dell'ingegno italiano sono onore e vanto! Possano queste navi, nel giorno della prova, mostrarsi degne dei gloriosi nomi che esse portano; e possano trovar subito compagne che siano degne di combattere al loro fianco.

Prima di vincere una battaglia navale, esse hanno vinto una battaglia non meno importante. Esse hanno richiamato la pubblica opinione italiana verso la marina, strappandola alla sua indifferenza; e, facendo battere il cuore della nazione di giusto orgoglio, le hanno fatto presentire che i suoi destini si compiranno sul mare; presentimento che insieme è un ricordo.

Ora che il vento, come fa, si tace

intorno alla questione dei tipi, e prima che un'altra burrasca venga ad agitare le acque tranquille, molto tranquille e non meno povere di Monte Citorio, profittiamo di questo momento di calma per chiederci: l'Italia ha una marina? Deve essa averne una di prim'ordine?

E, se non ha ancora una marina e deve averne una di prim'ordine, se ancora siamo lontani dalla meta, quale modo deve tenersi per aumentare la velocità della rotta, rimanendo, bene inteso, nei limiti del piano organico e senza far violenza alla situazione finanziaria?

Grandi e vitali questioni sono queste ch'io mi propongo di trattare brevissimamente, svolgendo alcuni concetti che sono contenuti in germe nella importante relazione della Commissione generale del bilancio, fatta dall'onorevole Botta.

La Camera avrà osservato che la Commissione generale del bilancio, uscendo dal suo riserbo, si è rallegrata per l'opportuno aumento della somma stanziata sul capitolo 35, *Riproduzione del naviglio*, con la speranza che mediante quest'aumento si potrà dare un impulso più vigoroso ai lavori; ed in pari tempo ha raccomandato all'onorevole ministro di preparare gli studi per esaminare se fosse necessario di dare alla marina uno sviluppo maggiore, dopo che il piano organico sarà attuato. È un fatto importante, il quale, mentre da una parte onora la Commissione generale del bilancio, attesta dall'altra la gravità della questione; mostra cioè che la questione della marina deve essere risolta.

Io chiedo scusa alla Camera se ardisco di pren-

dere a parlare in cosiffatta questione; se fallo è, non è la prima volta che lo commetto. Ma vi sono spinto dalla profonda convinzione che l'esercito non potrà adempiere ai fini per i quali è istituito, se non potrà fare assegnamento su di una potente armata. Per troppo lungo tempo l'esercito e l'armata sono state considerate istituzioni separate; è ormai venuto il giorno in cui debbono essere considerate come fattori integranti, inseparabili, della difesa nazionale.

Ho potuto scorgere, sempre quando mi sono fatto a studiare i problemi concernenti la difesa dello Stato, che, se si fa astrazione da una forte marineria, questi problemi riescono di una soluzione difficilissima; dove che se se ne pone a calcolo l'esistenza, questi stessi problemi riescono di una soluzione non pur facile, ma feconda.

Entriamo dunque nell'argomento. L'Italia, come dicevo, ha essa una marina? Rispondo subito. L'Italia ha alcune navi impari per numero, e la maggior parte di esse per qualità, ai più modesti fini della sua difesa. Oltre di ciò, la marineria, considerata come un'istituzione, non ha ancora oltrepassato tutte quelle fasi, mediante le quali un'istituzione acquista la pienezza di un organismo.

Per dimostrare che l'Italia non ha ancora una marineria, presa questa espressione nel senso suo proprio e riferita in specie al valore del materiale, dobbiamo cercare per la nostra marineria un termine di paragone, poichè in questo mondo si vive di relazioni, ed anche il concetto della forza è relativo.

Ricordo un discorso del Gladstone, il quale volendo determinare quale dovesse essere la potenza della marineria inglese, disse che essa per dirsi potente, doveva essere uguale alla somma di tutte le marinierie d'Europa; concetto che forse è esagerato anche per l'Inghilterra.

Noi dobbiamo dare, per ora, alla nostra armata uno scopo assai più modesto; quello cioè, che possa almeno difendere la penisola e le isole; così efficacemente però da rendere interamente libero l'esercito di prima e di seconda linea; difenderle, dico, contro gli attacchi della più forte armata che sia posseduta dagli Stati che con l'Italia confinano; cioè di quella della Francia.

Quando la marineria italiana fosse tale da poter conseguire questo scopo, *a fortiori* riuscirebbe a difendere l'Italia contro gli attacchi dell'armata austriaca.

Ora per ottenere questo intento sarebbe un'esagerazione il pretendere che la marineria italiana dovesse essere uguale di forze a quella francese.

Questo sarebbe impossibile ed è anche non indispensabile.

Impossibile, perchè nello stabilire le forze militari di una nazione bisogna tener calcolo della popolazione, della estensione delle coste, della situazione finanziaria, della potenza economica, dello sviluppo coloniale, insomma di una quantità di fattori. Sarebbe dunque impossibile il volere che l'Italia possedesse una marineria pari alla marina francese; ma credo anche che potremmo contentarci che la flotta italiana raggiungesse i due terzi di quella francese, quando essa potesse appoggiarsi, per difendere le coste, alle fortificate posizioni della Spezia, della Maddalena e di Messina nel Tirreno, ed a quelle di Taranto, di Ancona e di Venezia nell'Jonio e nell'Adriatico. È questo il rapporto intorno al quale vanno d'accordo le opinioni di parecchi uomini autorevolissimi in cosiffatte discipline.

Ora in quale rapporto sta la nostra marineria colla francese? Volendo essere brevissimo, mi fermerò a paragonare solamente le navi di prima classe, le navi da battaglia, e tralascierò di esporre il processo, mediante il quale arrivo ad una deduzione; altrimenti dovrei parlare molto a lungo; il che credo non sia ora conveniente.

Dunque, se paragoniamo le nostre dieci corazzate colle ventitre della marineria francese, noi invece di avere il rapporto di due a tre, abbiamo il rapporto di uno a 2,30. E se poniamo a calcolo non il numero delle corazzate, ma il loro dislocamento in tonnellate metriche, noi abbiamo il rapporto di uno a 2,75.

Che se facciamo entrare nel calcolo tutte le corazzate di diverse classi della marineria francese, noi siamo nel rapporto di uno a quattro. Volendo fare un altro paragone, cioè quello fra il materiale nuovo, che ora è in costruzione, secondo i dati contenuti nell'ultimo fascicolo della *Rivista marittima*, si scorge che alle tredici corazzate di prima classe francese in costruzione, noi contrapponiamo le nostre tre ultime poste in costruzione, cioè: il *Ruggero di Lauria*, l'*Andrea Doria*, e il *Francesco Morosini*.

Le tredici corazzate francesi poste in costruzione raggiungeranno un tonnellaggio complessivo di 109,535; le nostre tre ultime 33,000, perchè suppongo che al termine della loro costruzione arriveranno ad uno spostamento di 11,000 tonnellate ciascuna; per il che siamo, per questo rispetto, nel rapporto di 1 a 3. Se aggiungiamo da un lato le nostre quattro ultime corazzate costruite ed in allestimento, il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia* e la *Leopanto*, e dall'altro il materiale di recente tipo co-

struito in Francia nell'ultimo decennio, allora noi, invece del terzo, avremo un rapporto che sarà poco più del mezzo: ma sempre rimarremo al disotto di quello che l'opinione comune degli uomini competenti ritiene debba essere il minimo del rapporto delle forze francesi a quelle italiane.

Si badi che in questo computo io non ho parlato delle corazzate di seconda classe che la Francia possiede, nè dei suoi guardacoste corazzati.

È vero che molti traggono conforto dalla qualità di alcune nostre navi; ma sarebbe pericoloso lo addormentarsi su di ciò; perchè la Francia già possiede i suoi *Duili* l'*Amiral Baudin* e le *Formidable* hanno 11,441 tonnellate di spostamento, e l'*Amiral Duperré* 10,486. Vi sono già sei navi nell'elenco di quelle in costruzione, che raggiungeranno, ciascuna, un tonnellaggio di quasi diecimila tonnellate. Perciò, se noi non aumenteremo la celerità nelle costruzioni, e non ci studieremo di conservare sempre qualche vantaggio rispetto alle navi delle altre nazioni, noi potremo essere sorpassati anche da questo lato.

Conosco le difficoltà che esistono in Francia relativamente alle artiglierie; ma sono di quelle che una nazione, come essa, riuscirà facilmente a superare.

Ad ogni modo fermandomi semplicemente a queste poche cifre, io credo che possiamo già trarre una conclusione, e dire che, per ora, non raggiungiamo affatto i due terzi della marineria francese, parlando della flotta corazzata; che, nemmeno quando sarà attuato tutto il piano organico, cioè nel 1887, noi raggiungeremo questo rapporto, e che, per conseguenza, la nostra marineria, neanche allora potrà dirsi adeguata al semplice scopo difensivo; il quale non è il solo a cui una marina debba servire.

Di questo fatto non incolpo nessuno; è la conseguenza di correnti fatali.

Sere fa, l'onorevole Bozzoni discorreva egregiamente dell'industria nazionale, e parlava delle vicende alle quali è andato soggetto il nostro bilancio della marineria. Si potrebbe dire che la curva descritta da questo bilancio corrisponda alle oscillazioni della pubblica opinione. È innegabile che dopo il 1866 l'opinione pubblica abbandonò la marina, e la curva delle spese andò discendendo. Di poi cominciò a risalire gradatamente, ma adagio.

Ora è necessario, se vogliamo veramente raggiungere il modesto fine della difesa della penisola (perchè è un modesto fine, come dimostrerò poi), è necessario accelerare le costruzioni. Veramente trovo argomento di gran conforto sia nel-

l'aumento di lire 3,900,000 apportato quest'anno nel capitolo *Riproduzione del naviglio*, sia nelle parole che pronunziò l'onorevole presidente del Consiglio a Stradella, con le quali dimostrò di aver compresa la gravità della questione. Egli disse: " La Sinistra entrata al potere, ha trovato la dotazione dei dicasteri militari, collo stanziamento di lire 221,000,000. Il bilancio di prima previsione del 1883 porta la dotazione complessiva di lire 299,000,000, ed in cifra tonda dirò lire 300,000,000. Ma notate che per una disposizione di legge si potrà spingerla ad una somma considerevolmente maggiore nella parte straordinaria. Io dichiaro il mio convincimento che negli anni prossimi anche questa notevole dotazione dei nostri dicasteri militari dovrà essere aumentata, massimamente pel Ministero della marineria. „

In fatti egli ha cominciato a mantenere la promessa, come avete scorto nel bilancio attuale. Senonchè è mestieri perdurare per non perdere i vantaggi che abbiamo conseguiti finora.

La marineria, in una parola, da povera ancella deve diventare signora dei nostri pensieri, se noi vogliamo acquistare nel Mediterraneo la posizione che ci spetta.

Io considero i danari spesi per la marineria come il migliore impiego dei capitali; perchè questi danari sono il mezzo più efficace per proteggere il nostro commercio.

Vengo alla seconda questione. Deve l'Italia diventare una grande potenza marittima? Parmi che l'onorevole Bozzoni dicesse: Non fa mestieri ricorrere alla opinione di Napoleone. Ed aveva ragione; c'è una autorità superiore a quella di Napoleone: quella della natura. La natura ha collocato l'Italia nel bacino del Mediterraneo, in un bacino del quale noi fummo signori, ed oggi non siamo nemmeno importanti vassalli. Io credo che l'Italia poteva bensì rassegnarsi a rimanere nella notte della servitù; ma, risolutasi a diventare grande nazione, pesa su lei questo fato: o diventare una grande potenza marittima, o annullarsi. È forse una questione teorica codesta? Io so che il buon senso ci dice: adoperiamoci prima a diventare una forte potenza marittima di secondo ordine e poi penseremo a diventare una grande potenza marittima di prim'ordine; ma comprendo pure che se non segheremo alta la meta, non acquisteremo mai la coscienza del grande intervallo che da essa ci separa. Ed il segnare alta la meta è necessario anche per determinare più precisamente gli scopi ai quali una marineria militare deve mirare: scopi che non sono semplicemente difensivi. Per ora, nelle condizioni delle nostre finanze, possiamo ras-

segnarci a indicare scopi meramente difensivi; ma una forte marineria non deve solamente poter difendere le coste del proprio paese, bensì deve essere in grado di attaccare, con probabilità di buoni successi, le coste del paese nemico; una forte marineria non deve solamente rassegnarsi allo scopo della difesa delle coste, ma deve poter tutelare, proteggere seriamente il commercio nostro, e proteggere la espansione economica dell'Italia nel bacino del Mediterraneo: scopi questi, i quali, in un giorno non lontano, s'imporranno all'Italia ed alla sua marineria. Adunque, la questione, pur conservandosi teorica per un certo rispetto, diventa pratica per un altro.

Ora non si può negare (e le osservazioni pochissime che farò riguardano tanto la necessità di avere una grande marineria, quanto la necessità di averne una che almeno possa provvedere alla difesa delle nostre coste), non si può negare che triste è la condizione della nostra penisola e tristissima è la condizione delle nostre isole. La lunghezza delle coste della penisola, rende incerto il difensore su i punti di sbarco; la vicinanza di centri importantissimi ai punti di sbarco renderebbe pericolosissimi gli sbarchi; la grandezza delle isole e la esistenza di ricchissime e popolate città sulle coste renderebbe dannosissima l'occupazione di quelle, dannosissimo il bombardamento di queste.

Eppure si ha il coraggio di muovere obiezioni contro lo sviluppo della marineria, dicendo che la massima parte delle nostre coste è impraticabile, che basta fortificare alcuni pochi punti dove uno sbarco potrebbe facilmente accadere, e che la difesa della penisola e delle isole debbe essere affidata all'esercito; per il che noi lo abbiamo aumentato di due Corpi.

Rispondo brevissimamente a queste obiezioni. Ammessa la impraticabilità della quale ragionasi, rimangono sempre una trentina di porti e parecchie centinaia di chilometri di rade, in cui potrebbe effettuarsi uno sbarco. Che se si volessero fortificare tutti i punti nei quali uno sbarco può accadere, stando ai calcoli della passata Commissione per la difesa dello Stato, bisognerebbe fortificarne 31 ed afforzarli secondo le esigenze moderne, vale a dire con cannoni potentissimi, con un armamento costosissimo, per avere che cosa? Una difesa immobile, fissa.

Riguardo all'aumento dell'esercito, dirò soltanto che è vero che noi lo abbiamo aumentato, soprattutto per costituire un'armata peninsulare; per il che era necessario aumentare non pure il numero

dei combattenti, ma eziandio le unità; era necessario insomma allargare l'inquadramento.

Non l'ho detto io prima (e forse non l'avrei detto adesso), ma si è detto in quest'aula, a proposito della discussione sul nuovo ordinamento. Ora questi corpi peninsulari saranno essi concentrati intorno ad un solo punto strategico? Potranno allora non accorrere in tempo per impedire lo sbarco e per impedire che le truppe sbarcate prendano posizione e costituiscano la loro base. Saranno essi distribuiti attorno a più centri strategici nella penisola? E allora saranno deboli dappertutto e potranno non concentrarsi a tempo.

Questa condizione di cose diventa ancora peggiore, se si considera che il nostro sistema ferroviario, per sviluppato che sia, avrà sempre questi due difetti, cioè: le ferrovie appenniniche avranno poca potenzialità logistica, le ferrovie litoranee saranno esposte a qualsiasi attacco. Il solo modo per impedire questo pericolo delle ferrovie litoranee, è la esistenza di una flotta. Adunque anche questo sviluppo dell'esercito non è una ragione sufficiente, per contrastare lo sviluppo della marineria. Non potremo riuscire a difendere l'Italia continentale, peninsulare e insulare, affidandoci unicamente all'esercito. Ripeto, l'esistenza di una forte marineria diventa un fattore necessario della difesa. Una volta si calcolava che la Francia non possedesse che un materiale occorrente per sbarcare due corpi di esercito, ma anche queste notizie, anche questi calcoli sono ora considerati come troppo moderati, e in quella vece si ritiene che potrebbe sbarcarne contemporaneamente quattro.

Ora la condizione dell'esercito che deve difendere l'Italia continentale, l'Italia peninsulare e l'Italia insulare diventa veramente difficile, quando esso non possa fare assegnamento sopra una marina, che gli dica: pensa tu a difendere l'Italia, nella valle del Po, io penserò a difendere la penisola e le isole. In una parola, credo che un vero sistema difensivo debba essere fondato su questo principio, di affidare la difesa delle penisole e delle isole all'esercito territoriale, ed alla flotta, per rendere interamente liberi gli eserciti di prima e di seconda linea, così per le operazioni difensive, controffensive, come per quelle risolutamente offensive.

Se noi non arriveremo a ciò, l'esercito sarà debole dappertutto; la sua distribuzione o dislocazione nel primo periodo della guerra potrà in qualche modo paragonarsi — l'esposizione finanziaria che abbiamo udita mi suggerisce questo paragone — al bilancio italiano del 1884, cioè ad un bilancio senza margine. Val quanto dire, che

l'impreveduto potrà sconcertare molti calcoli; e quindi ci vorrà molta prudenza.

Ora la distribuzione delle forze del nostro esercito non potrà esser tale da resistere a' colpi dell'impreveduto.

Se Voltaire diceva che non vi è niente di più necessario del superfluo, noi potremmo dire che non c'è niente di più prevedibile dell'impreveduto; non dico già *prevedibile* rispetto alle *modalità* dell'impreveduto; ma relativamente alla esistenza sua, vale dire che è probabile accada qualche fatto il quale richiegga uno spostamento di forze al quale le nostre non potranno bastare. Se noi non abbiamo un margine, così nella distribuzione delle forze, come nel bilancio, ci potremo trovare in condizioni difficili.

Da quello che ho detto si deduce che noi dovremmo avere una marineria di prim'ordine, che non abbiamo ancora una forte marineria di second'ordine, e che neanche nel 1887 raggiungeremo quel rapporto che ho indicato dianzi. Vi è un vantaggio nella qualità, ma anche questo vantaggio, se non istudiamo il passo, noi non potremo facilmente conservarlo.

È necessario adunque far forza di macchine per aumentare la velocità. Io comprendo le difficoltà derivanti dalla situazione finanziaria, e credo che l'uomo politico non possa fare astrazione da questa; e perciò, pur desiderando che si aumenti questa velocità di movimento, non posso dall'altra parte fare tali proposte, nelle quali non si tenga conto della situazione finanziaria.

Io credo che nella situazione nella quale noi ci troviamo sia necessario un buon metodo nello spendere il danaro. Ricordo che a proposito della discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Lacava mi fece la seguente osservazione: " Voi avete, egli disse, fatta la critica della legge del 1879.... (A lui pareva che io avessi fatto una critica anche su quello su cui non era mia intenzione di farla)... ma quanto poi al proporre qualche cosa, allora vi siete arrestato. „ Io veramente non ebbi il tempo di rispondere che i milioni non era in grado di darli io; ed i milioni sono il mezzo migliore per risolvere certe questioni. Ma anche i milioni bisogna saperli spendere. Il buon metodo, il metodo razionale è la condizione *sine qua non* perchè i milioni diventino fecondi; quando non ve ne sono troppi, diventa soprattutto necessario di fare in modo che quelli che vi sono producano il massimo effetto utile. Questo è per me il primo dovere di un buon Governo. Che cos'è poi un Governo? È soprattutto un metodo pratico per amministrare. Il buon metodo si

traduce in milioni. Ora, il buon metodo così per le navi come per le ferrovie, sta nel concentramento degli sforzi sulle cose più essenziali, e, per non uscire dalla questione delle navi, sta nel concentrare gli sforzi intorno agli elementi più vitali della difesa marittima. Come applicazione di questo concetto farò alcune osservazioni, una delle quali oltrepassa il bilancio della marineria. I milioni che sono stati votati, e che rimangono ancora per la difesa delle coste, non potranno certamente essere sufficienti. Verrà la necessità di presentare un altro disegno di legge per la difesa medesima. Io domando: Può l'Italia nella condizione in cui oggi si trova finanziariamente raggiungere questi due fini insieme? Cioè fortificare seriamente le coste, e dare alla marineria un adeguato sviluppo? Ecco la domanda che io fo. Se l'Italia è ricca abbastanza da conseguire contemporaneamente questi due scopi, tanto meglio; ma se essa non è in grado di raggiungerli contemporaneamente, è necessario che opti, e che, mantenendo ferma la necessità di fortificare quei punti che servir debbono di appoggio alla marineria, sacrifichi inesorabilmente tutto il resto, aspettando che venga il momento opportuno, e concentri i suoi sforzi, i suoi capitali allo sviluppo della marineria militare.

A questo proposito ricordo il bombardamento di Alessandria, il quale veramente non dice molto, ma qualche cosa pur dice: anzi un nostro collega che abbiamo avuto il piacere di riacquistare e che mi sta d'appresso, l'onorevole Mattei, ha appunto fatto su di questo avvenimento una relazione importantissima. Ora il bombardamento d'Alessandria, lo comprendo, non dice molto; ma infine i forti di quella città non erano poi così cattivi come si crede, nè gli artiglieri egiziani così inabili come si è detto. Gli è vero che i forti avevano cannoni lisci; ma c'erano pure molti *Armstrong*, come quelli delle navi inglesi. Ebbene in quel bombardamento che cosa abbiamo visto? Che le navi inglesi, collocate a 1700 ed a 3000 metri, furono colpite ma non forate, e le cannoniere inglesi non corazzate rimasero incolumi nell'attacco del forte Marabù. Certamente l'inesatta valutazione delle distanze, può spiegare questo fatto; ma deve spiegarlo altresì la mobilità delle cannoniere, perchè le batterie dei forti rappresentavano un bersaglio fisso e le cannoniere delle navi rappresentavano un bersaglio mobile.

Ma si è obiettato, e giustamente, che ben altrimenti sarebbero andate le cose se quei forti fossero stati armati con cannoni Krupp da 40 centimetri di acciaio, rigati e cerchiati, a retrocarica, o se vi fossero state delle batterie di obici da 28 centi-

metri, a tiro indiretto. Ora facciamo il caso che noi si voglia provvedere alla difesa delle nostre coste con questi nuovi strumenti bellici; è bene che la Camera sappia fin d'ora che uno di questi cannoni da 40 centimetri d'acciaio, rigati e cerchiati, costa 1,800,000 lire; se noi aggiungiamo l'affusto *Armstrong* idraulico che costa pressochè 200,000 lire, abbiamo un valore di due milioni. Ma questi cannoni sono installati in torri girevoli che si chiamano torri alla *Grüson* le quali contengono due de' detti cannoni e costano ciascuna lire 8,200,000, compresa la muratura, cosicchè due costano circa 16 milioni e mezzo. Aggiungete a questo i lavori che ordinariamente debbono esser fatti per allargamento di molo e via discorrendo, dovendo tali torri essere collocate all'imboccatura di un porto, e voi verrete alla conclusione che due torri alla *Grüson*, con tutti i lavori necessari costano quasi quanto una grande corazzata.

Ora, io dico, se noi siamo così ricchi da avere questi mezzi per difendere le nostre coste, ed anche di porgere un adeguato sviluppo alla nostra marineria, allora va bene; ma se non abbiamo denari sufficienti a conseguire i due scopi, credo che bisogna scegliere, e piuttosto concentrare le forze del bilancio sullo sviluppo della marineria che rappresenta una difesa, come diceva, non solamente fissa, ma anche mobile, una difesa immediata ed anche al largo, la quale trasformasi in offesa alle navi nemiche ed alle coste nemiche. Senza dire poi che le torri alla *Grüson* sono congegni delicatissimi, e che basta un colpo di cannone (bene assestato s'intende) per renderle inservibili.

Ma si dice: anche le torri che sono sulle corazzate di recente costruzione, possono esser soggette a questi danni. Sì; ma le corazzate sono in pari tempo una officina da lavoro la quale potrà riparare, entro certi limiti, i danni prodotti da un colpo di cannone.

Per la difesa vicina vi sono poi le batterie di obici da 28 centimetri, batterie coperte, dietro le quali l'artigliere non vede il nemico; ma queste batterie per essere efficaci è mestieri che abbiano molti obici, i quali concentrino i loro fuochi sopra un ristretto specchio d'acqua. Ora se noi non c'imponiamo dei limiti nella creazione di simili batterie andremo anche molto innanzi con la spesa; perchè una batteria di tali obici, *barbetta*, costa per ciascun obice di 28 centimetri con 250 colpi, 225,000 lire. E notate che le città marittime non possono essere assicurate da un bombardamento, anche se metteremo a loro difesa cannoni perforanti e batterie d'obici; perchè le navi possono

collocarsi a 10 o 12 chilometri di distanza, e bombardare la città.

Dunque io su questo punto fo un quesito e domando: che cosa val meglio? Avere una nave, per esempio, un altro *Duilio*; o avere due torri alla *Grüson*, collocate su isolotti in posizioni avanzate? Valgono meglio quattro torri, o un'altra *Lepanto* con due torpedo-arieti e con le relative torpediniere? Questa è la domanda. Se noi ci persuadiamo, che nelle strettezze della nostra finanza, non possiamo condurre di fronte queste due cose; io credo che fin da ora possiamo dare alla nostra mente una direzione piuttosto favorevole allo sviluppo della marina che favorevole allo sviluppo delle batterie da costa, salvo, come ho detto dianzi, per quei certi punti capitali che rappresentano appoggi alla marineria, imperocchè la marineria per operare ha anche bisogno di punti di base e di rifugio.

Veniamo ora più particolarmente (e sono presso alla conclusione) al bilancio della marina ed all'attuazione del piano organico, in modo da poter conseguire più prontamente lo scopo.

È innegabile che nel nostro piano organico è predominato il concetto difensivo; era la prima idea logica che si presentava alla mente di chi doveva fare un piano organico per la marineria; prima pensiamo a difenderci e poi ad offendere. Sarebbe stata molto pericolosa questa idea se la condizione delle nostre coste ci avesse spinto a costruire molte di quelle navi che servono alla difesa, ma che non potrebbero servire all'offesa.

Immaginiamo che avessimo costruito molti guardacoste: è chiaro che il concetto difensivo, il quale si presenta primo nell'ordine logico, ma che potrebbe non essere primo nell'ordine reale, perchè una nazione potrebbe essere costretta prima ad offendere che a difendersi, massime una nazione che potesse contare sopra un'alleanza, è chiaro dico, che il concetto difensivo sarebbe stato dannosissimo, se ci avesse spinto ad abbondare nella costruzione di quel materiale che è inadeguato al fine offensivo. In quella vece le navi che noi abbiamo costruito, sono navi le quali, mentre servono per la difesa, servono anche per l'offesa. In fondo non è possibile provvedere seriamente alla difesa delle coste senza avere navi che abbiano eziandio la prerogativa della offesa. Quindi il concetto difensivo non è stato dannoso. Piuttosto avrebbe potuto essere dannoso in questo, cioè nel numero stabilito per le navi di seconda classe. Il numero di dieci navi di seconda classe, evidentemente è ristrettissimo.

Queste navi, come ben sapete, debbono servire

per la difesa locale; debbono esser navi da crociera, navi per stazioni all'estero, ecc. Quanti scopi debbono avere queste navi! E non sono che dieci. In verità sono pochissime. Ma, dico, finora non c'è stato neanche nocivo il concetto difensivo, perchè la finanza ci avrebbe tarpato le ali. Dobbiamo però uscire dal quietismo e dai ristretti confini. Dobbiamo, come ho detto, segnare una meta più larga ed accelerare la velocità della rotta.

Nella relazione sul bilancio della marineria si accenna agli studi per un futuro piano organico. Eh! si possono desiderare tante cose; si possono vagheggiare 20 navi di battaglia, 40 incrociatori invece di 10, un centinaio di torpediniere, ecc. Ma io non mi fermo a discorrere dell'avvenire. Capisco, il piano organico è sempre una guida, ma a condizione che essa sia molto elastica. E il pregio del nostro è appunto questo, perchè c'è un articolo 6, col quale si consente che mediante provvedimenti legislativi si può mutare la composizione del naviglio indicata nell'articolo primo. Così il piano organico può riuscire come una guida, ma non di quelle guide rigide, assolute, che rendono schiavo chi vuol rimanere sempre fra quelle strette. Difatti, se si volesse rimanere in quei cancelli rigidi si vedrebbe il piano sconcertato ad ogni piè sospinto; perchè basta qualsiasi innovazione, qualsiasi nuovo tipo per sconvolgere piani e finanze. Quindi la principale questione pratica ora non è tanto quella di fare un nuovo piano organico, questo riguarda un avvenire molto remoto, ma piuttosto di attuare in un modo pronto ed efficace il presente piano organico, senza, beninteso, forzare di troppo la finanza, come ho detto dianzi, in guisa cioè da ottenere il massimo effetto utile col minimo dispendio.

Per conseguire questo intento mi pare che non sia superfluo indicare alcuni criteri, coi quali si dovrebbe, a parer mio, procedere nell'andamento dei lavori.

Il primo è questo: per impiegare bene i capitali è mestieri di ultimare nel più breve tempo possibile la nave che si mette in cantiere. Dico questo perchè sento ripetere molto spesso che, in tempi di trasformazione come i nostri, è meglio andare adagio, perchè, se mentre costruiamo una nave sorge una nuova invenzione, siamo così in tempo a cambiare idea, ed allora non avremo spesa inutilmente la somma prefissa.

Dico il vero: a me pare che il sistema contrario sia appunto quello da preferirsi; cioè si dovrebbe pensare che il migliore impiego del capitale è quello di avvalersi appunto del periodo nel quale vi è incertezza negli animi per assicurarsi quel vantaggio

che la nave messa in cantiere ha rispetto alle navi delle altre nazioni: in una parola, facciamo presto, per fare utilmente.

Parmi che l'onorevole ministro nel suo discorso dell'altro di dicesse appunto qualche cosa di simile a ciò che dico io, se non ho malamente inteso, o che parlasse precisamente della necessità di far presto e di conservare alle nostre navi sempre un vantaggio rispetto a quelle delle altre nazioni. Ed io fui molto lieto di udire queste parole, perchè esse sono un indizio che fra le alte autorità della marineria si va ristabilendo quella buona armonia, che è condizione indispensabile al buon andamento del servizio.

Un altro criterio, (poichè questa parola è venuta molto alla moda) è questo, di accumulare sulle navi di battaglia una grande potenza offensiva e difensiva.

Per carità non credano, signori, che io voglia risuscitare la questione del tipo delle navi! Dio me ne liberi; io tratto solamente la questione dal punto di vista dell'impiego del capitale, da un punto di vista amministrativo.

Poichè le obiezioni che sento fare oggi contro le grandi navi riguardano più specialmente il lato economico-amministrativo. Si dice: una nazione non ricca spenderà i suoi capitali in queste navi colossali? Eppure io credo che una nave potente sia un buono affare, per queste semplicissime ragioni. In primo luogo: data una potenza determinata di artiglierie, per esempio, quattro cannoni da 100 tonnellate, se questi, invece che su di una nave potente, volete collocarli su due navi, ciascuna delle quali sia la metà di quell'una, queste due navi costeranno molto di più di quello che non costi l'una nave coi quattro cannoni da 100. Per il che io dico che il costruire una nave grande, capace di portare 4 cannoni da 100 tonnellate è un buono impiego di capitale. A questa opinione si contrappone il famoso argomento delle torpedini. Ma voi non pensate, si dice, che se una torpedine arriva a colpire questa nave, se ne vanno a fondo 20 milioni almeno? Ecco il grande argomento! Ma io persisto a credere che anche da questo lato la grande nave sia un buon affare. Infatti se facessimo il paragone tra una nave di 11,000 tonnellate ed una di 10,000, allora io veramente non credo varrebbe la pena di scalmarsi.

La torpedine è parimente dannosa tanto alle navi di 10,000 tonnellate, quanto a quelle di 11 mila; tanto che io non ho mai potuto comprendere per qual ragione si voglia privarsi di un aumento di potenza offensiva e difensiva solo per ot-

tenere una diminuzione di un migliaio di tonnellate.

Ma, supponiamo che si tratti di navi veramente piccole di 5 a 6000 tonnellate. La superficie di queste evidentemente è minore di quella di una nave di 11 o di 12 mila tonnellate; quindi il rischio è maggiore apparentemente. Ma c'è questa differenza: che se una torpedine coglie la nave di 5 o 6000 tonnellate, assai probabilmente il suo colpo sarà mortale e la nave se ne andrà a fondo, mentre, se coglie la nave di 10, o di 12 mila tonnellate, assai probabilmente il suo colpo avrà un effetto localizzato. Per il che, nel primo caso assai probabilmente potremo avere la perdita totale del capitale impiegato; nel secondo caso assai probabilmente potremo avere un danno parziale. E chi conosce la struttura di queste grandi navi, deve dire, che il mio ragionamento non è infondato.

Del resto, io godo che anche su questo punto si vada ristabilendo l'accordo fra le alte autorità della marineria, perchè le navi che noi abbiamo messe in cantiere sono grandi navi: non ci è più questa questione di grandi e di moderate navi: e sono tutte grandi navi.

Io non ho la competenza per giudicare se, nelle modalità, nelle particolarità, siano migliori queste o quelle, ma dico che sono navi che già adesso si calcola che debbano avere lo spostamento di 10,040 tonnellate. Nei fatti accadrà poi quello che accadde al *Duilio*, che avranno uno spostamento di 11 mila tonnellate, e forse una pescagione anche maggiore di quella che si prevede. E se si considera che lo scafo è di acciaio, e non di ferro, se si considera cioè il tonnellaggio che avrebbero raggiunto se lo scafo fosse stato di ferro, forse si può trarre la conclusione, che le nuove navi in cantiere riusciranno di un tonnellaggio superiore a quello del *Duilio* e del *Dandolo*.

Non è già, onorevoli colleghi, che con questo ragionamento si vogliano escludere le navi di dimensioni più moderate. Le navi di dimensioni minori servono in marina a molteplici fini; e, come ci è la piccola guerra, oltre la grande guerra, così ci vogliono pure le piccole navi per la piccola guerra marittima. Ma la questione è la seguente: le sedici navi da battaglia, quelle di prima classe, debbono essere in parte grandi, potenti, e in parte mediocri, o debbono essere tutte e sedici ottime? Ecco la questione.

Ora, a me pare che il numero sedici sia già un numero moderato; per il che credo che le navi di prima classe, le quali costituiscono la base vera e solida della flotta, debbano essere per necessità tutte ottime. Ammetto la seconda categoria o classe

di navi; ma non a scapito della prima. Io comprendo quello che accade presso le altre nazioni che hanno molte colonie e moltissime corazzate. Esse sono obbligate ad assegnare alla loro marineria fini assai molteplici, e debbono nella costruzione delle loro corazzate percorrere tutta la gamma degli spostamenti in tonnellate metriche; ma per una nazione come l'Italia, la quale deve difendere le sue coste ed assicurare la sua influenza nel bacino del Mediterraneo, credo che le sedici navi di battaglia debbano essere tutte ottime.

Un'altra osservazione deriva dal concetto di concentrare gli sforzi sugli elementi vitali d'una marineria, e concerne i trasporti militari.

Noi non siamo così ricchi da potere contemporaneamente dare sviluppo alle navi da battaglia, agli incrociatori ed ai trasporti militari. Quindi è necessario applicare il principio della nazione armata eziandio ai trasporti, è necessario cioè che ci rivolgiamo alla marina mercantile perchè essa provveda ai trasporti in larga misura, è necessario ricorrere al sistema dei premi, e fare in guisa che le navi mercantili si militarizzino, si rendano acconce a servire ai fini militari, senza rendersi disadatte a servire ai fini commerciali.

Il che si fa con provvedimenti relativi al doppio scafo, alla ampiezza delle stive ed ai ponti.

Sarebbe superfluo entrare in simili questioni, ed io del resto non ho la competenza necessaria per farlo; ma credo che, avendo noi un bilancio ristretto, e dovendo concentrarne le forze sulle parti vitali per dare molto impulso ai lavori riflettenti questi elementi vitali, faccia mestieri di procedere adagio nell'acquisto di trasporti che non abbiano un carattere molto speciale e fare maggiore assegnamento sulla marina mercantile, col sistema dei premi.

Un'ultima osservazione riguarda l'attuazione del piano organico. Nel 1887, onorevoli colleghi, sapete benissimo che dobbiamo avere 16 navi da battaglia, delle quali, radiando la *Roma*, nove nuove e sette vecchie; e 10 navi di seconda classe; di cui 7 nuove e 3 vecchie.

Ora chi pretendesse che, al 1887, noi dovessimo avere tutte e 16 le navi da battaglia di tipo recente, tutti e 10 gli incrociatori di tipo odierno, pretenderebbe l'impossibile. La nostra finanza non potrebbe sopportare uno sforzo simile. Credo, però, che si potrebbe desiderar questo: che, come per l'esercito, così per la marineria, si crei una specie di posizione ausiliaria, con la differenza che nell'esercito sono andati in posizione ausiliaria uomini robusti, dove che per la marineria la posizione ausi-

liaria dovrebbe servire per le navi esauste, cioè le navi che, al 1887, saranno inservibili.

Ora, per confessione di tutti gli uomini tecnici che conoscono a fondo queste cose, al 1887, la *Amedeo* e la *Palestro* saranno navi esauste; intanto sono comprese fra le 16 navi da battaglia: e chi legge codesti specchi dice: l'Italia, dunque, possiederà al 1887, 16 navi da battaglia sulle quali potrà contare. Ed io dico: contiamo pure qualcuna fra le navi che non sono di un tipo recente; ma considerare la *Amedeo* e la *Palestro* come navi da battaglia a me pare pericoloso. Quindi, io desidererei che, al 1887, invece della *Amedeo* e della *Palestro*, vi fossero due corazzate in più di un tipo recente; e, invece della *Terribile*, della *Formidabile* e della *Varese*, niente affatto terribili, niente affatto formidabili, (*Si ride*) vi fossero tre incrociatori di tipo recente. Io restringo a questo il mio modesto desiderio relativamente all'esecuzione del piano organico. Questi incrociatori, l'onorevole ministro lo sa meglio di me, si ottengono in poco tempo e costano 4 milioni e mezzo. Dunque, io vorrei avere, al 1887, tre incrociatori di più e due corazzate di più; bene inteso, rimanendo nei limiti del piano organico e collocando in posizione ausiliaria la *Amedeo*, la *Palestro*, la *Terribile*, la *Formidabile* e la *Varese*.

Naturalmente codesto non si può ottenere senza un aumento al bilancio della marineria; ma un simile aumento ci è stato promesso; e poi credo che dobbiamo intraprendere una crociata contro tutte le forze morte del bilancio, per isviluppare tutte le forze vive, del bilancio, del paese e della sua difesa. Sottoscrivete? (*Benissimo!*)

Mi fermo e getto l'ancora.

Mi pare di udire l'eco della voce dell'onorevole Majocchi, il quale nella discussione del bilancio dei lavori pubblici mi fece un rimprovero e mi disse: voi vi siete occupato di ferrovie, ma non avete pensato che le ferrovie a nulla servono se manca il patriottismo; ed aggiunse che io avrei dovuto occuparmi anche del patriottismo. Io credo che egli sia disposto a formulare anche oggi lo stesso rimprovero e a dirmi: vi siete occupato delle navi, ma non vi siete occupato del patriottismo.

Io, in verità, avrei allora potuto dire che sul bilancio dei lavori pubblici trovavo un capitolo 119 sulle ferrovie complementari, ma non trovavo un capitolo sul patriottismo; ma oggi dirò più esplicitamente che anche io riconosco che le ferrovie, le navi, non sono che strumenti i quali a nulla valgono, senza il fuoco del patriottismo, senza il sentimento della disciplina, senza il sentimento del

dovere, senza l'ingegno ed il sapere di chi li adopera. Certamente cuore di ferro su di una nave di legno, varrà più che cuore di coniglio, su di una nave in ferro.

Ma la questione non è tale. Noi presupponiamo sempre il patriottismo, il sentimento del dovere, la disciplina, quando si ragiona del materiale, queste qualità, queste virtù intellettuali e morali sono considerate come fattori comuni agli eserciti, alle armate che si suppongono in lotta; noi ragionando diciamo: che cosa vale più, cuore di ferro su nave potente, o cuore di ferro su nave di legno? Ecco la questione e credo che l'onorevole Majocchi consentirà meco che il generale Garibaldi e il generale Bixio (ed il generale Garibaldi lo ha detto in quest'aula) avrebbero preferito di comandare navi potenti, armate di cannoni da cento tonnellate, moventisi con una velocità di 16 miglia all'ora, anziché montare sul ponte di comando di un vascello veliero, tardo ai cenni loro, tardo ai voleri della loro anima ardente.

Dunque le virtù morali, le virtù intellettuali noi le presupponiamo, e nella nostra marineria non le presupponiamo indarno: non dobbiamo ricorrere a ipotesi per presupporle, dobbiamo solamente ricordare i fatti. Quello che piuttosto alcuni si domandano gli è se nella nostra marineria havvi tutta quella divisione del lavoro e quella cooperazione degli sforzi fra gli elementi tecnici, amministrativi e combattenti, che è condizione indispensabile del perfetto andamento dei servizi; se il potere centrale è ordinato in modo da ottenere il massimo effetto utile, se esistono tutti quei congegni mediante i quali è agevolata la preparazione alla guerra, la direzione della flotta in guerra, e il rapido passaggio dal piede di pace al piede di guerra; se fra tutte le parti di questa nobile istituzione siavi l'armonia sufficiente; se insomma della marineria non si possa dire quello che il Goëthe diceva dello stato della chimica, prima di Lavoisier.

Ecco quello che alcuni si domandano; ma quanto al patriottismo, al sentimento del dovere, alle virtù dell'intelletto, alle virtù dell'animo, noi le presupponiamo; e dicevo, non ricorrendo ad una ipotesi, ma ricordando fatti. Insomma io credo che nella nostra marineria vi siano gli elementi per costituire l'organismo. Quello che piuttosto manca è di sentirsi vie maggiormente sorretta dal paese, cosicché essa possa acquistare un sentimento più vivo della sua importanza, una coscienza più alta della sua missione. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borghi.

Borghi. L'obbiettivo di coloro i quali trattano la questione della marineria militare naturalmente è sempre, all'incirca, lo stesso, cioè: accrescere la potenza delle nostre forze navali. Ne risulta quindi che quello che parla il secondo, il terzo ed il quarto, trova già il terreno molto mietuto.

Io però sono ben soddisfatto che qualcuno degli oratori che mi hanno preceduto abbia svolto precisamente alcuni degli argomenti intorno ai quali io intendeva d'intrattenere la Camera: essendo che essi l'hanno certo fatto con maggiore autorità, e con forme assai più gradite di quello che avrei potuto farlo io. Ma specialmente devo rivolgere all'onorevole Marselli i miei ringraziamenti circa a tre punti del suo discorso. Il primo è quello che si riferisce al paragone che egli fece tra le nostre forze navali e quelle della Francia. Era un paragone che io mi proponevo di fare; ma che confesso, siccome non era mai, a quanto io sappia, stato detto in quest'aula che il nostro avversario probabile o possibile fosse la Francia, io, uomo poco politico aveva una certa ripugnanza a pronunziarlo per il primo.

Il secondo punto, del quale devo ringraziarlo, è: che mi ha trovato, almeno, alcuni di quei milioni che io andava cercando per ottenere lo scopo di aumentare le nostre forze navali più di quanto il Governo mostra di credere che, rispetto al nostro assetamento finanziario, si possano aumentare.

In terzo luogo egli parlò della necessità di fare qualche cosa di più di quello che, secondo la lettera, stabilirebbe l'organico, relativamente alla costruzione di navi da guerra di prima classe; dicendo: che alcune di queste, contro le previsioni fatte quando votammo quella legge, nel 1888 non saranno più servibili, e che bisogna quindi fin d'ora pensare a surrogarle. Questi tre punti, come dissi, vengono perfettamente in aiuto alla mia argomentazione.

Ciò detto, onorevoli colleghi, l'argomento ch'io desidero di sottoporre alle vostre considerazioni, svolgendolo quanto più chiaramente e brevemente sarà per me possibile, è il seguente:

Convinto, da un lato, che gravi eventi si maturano per l'Italia e che l'epoca di serî cimenti per essa probabilmente si avvicina; (*Movimenti*) convinto, d'altra parte, che si procede troppo lentamente nello apprestare la difesa marittima che stimo la più importante nella prossima lotta: reputo necessario di dare almeno esecuzione completa e reale alla legge organica del 1877, osservandone, più che la lettera, lo spirito e lo scopo. Questo mi conduce a proporre che prima della fine del decennio considerato da quella legge, cioè:

prima della fine dell'anno 1877, si costruisca ed allestisca una quantità di materiale navale superiore a quella che il Governo reputa sufficiente per l'osservanza della legge suddetta. E siccome poi il Governo, nella relazione che accompagna il bilancio, pone in dubbio che, anche ristretta entro gli angusti limiti ch'egli le assegna, la legge medesima possa essere attuata per l'epoca prefissa, a cagione dell'insufficienza dei mezzi dei nostri arsenali anche se sussidiati dal concorso dell'industria privata: io mi propongo di dimostrare: che, anche per la maggiore quantità di materiale che stimo necessario di costruire prima del 1888, l'industria nazionale può fornire ai nostri arsenali il complemento di mezzi, occorrente per eseguire in paese quelle parti delle navi che assolutamente non si possono far costruire all'estero; che anche di ciò che a rigore si potrebbe acquistare all'estero, gran parte può essere costruito dall'industria nazionale; che infine è indispensabile che nel più breve tempo possibile l'Italia sia in grado di provvedere da sé ai bisogni della propria marineria da guerra.

Per abusare quanto meno possibile del prezioso tempo della Camera, sarei entrato direttamente nello svolgimento di questa tesi; ma alcune frasi pronunciate dall'onorevole collega Bozzoni nel suo bel discorso di sabato scorso, mi obbligano a fare un breve preambolo, reso necessario dalla possibilità che il suo dire sia interpretato in guisa da sembrare antitesi delle mie argomentazioni ed anticipata confutazione delle proposte che intendo farvi: interpretazione che ritengo inesatta, significato che sono certo fu ben lontano dal pensiero del mio onorevole amico.

Le frasi cui alludo sono le seguenti:

“ Le condizioni attuali della marineria per me sono più che soddisfacenti. Noi oggi abbiamo raggiunto il punto al quale potevamo aspirare, sia per riguardo al tempo della nostra vita, sia per riguardo ai mezzi che adoperiamo per questo scopo. Basta dare uno sguardo ai quadri delle marinerie estere per assicurarsi che dopo l'Inghilterra e dopo la Francia viene l'Italia. ”

Io sono certo, dico che l'onorevole Bozzoni ha riferito queste frasi: all'indirizzo che ha seguito e segue la marina; agli uomini sommi che possiede; alla perfezione e potenza delle navi, sotto ogni aspetto ammirevoli, che ha prodotto in questi ultimi anni; e non ha punto inteso di affermare con esse che la forza materiale della nostra flotta abbia raggiunto uno sviluppo sufficiente ai nostri bisogni, e che siamo in grado, o anche che siamo prossimi ad essere in grado di competere, come potenza marittima, colla Francia e coll'Inghilterra.

In fatti, parmi che le varie altre parti del suo discorso chiariscano quelle frasi, dando ad esse il significato che io loro attribuisco.

Ma disgraziatamente avviene che pochi rileggono *in extenso* i discorsi pronunciati in quest'Aula, ed il maggior numero di chi li ode non ne raccoglie i diversi particolari e rimane invece colpito da uno o due concetti salienti, che, presi isolatamente, possono trarre in inganno intorno al vero significato che loro attribui l'oratore.

Ed in questo caso è tanto più facile l'errore, inquantochè l'ultima frase che ho citata è letteralmente esatta, anche relativamente al materiale che possediamo. Ma, se qualcuno deducesse essere questo fatto motivo di gloria o di soddisfazione per l'Italia, s'ingannerebbe assai.

Si, è vero: per numero e tonnellaggio di navi siamo superiori a tutte le marine da guerra d'Europa, eccettuata la Francia e l'Inghilterra; ma, che perciò? *Siamo superiori a forze navali pressochè insignificanti*: ecco tutto. Bella gloria! Florida posizione invero!

Ma, anche paragonandoci a queste Potenze, di cui ci vanteremmo superiori sul mare, siamo noi realmente in condizioni migliori delle loro per ciò che si riferisce alla difesa della frontiera marittima del proprio paese, ch'è il supremo scopo, al quale deve tendere la costituzione della nostra marineria? Quali sono queste Potenze? La Russia, la Germania, l'Austria, la Turchia e la Spagna? La Spagna, che più si avvicina alle nostre condizioni idrografiche e topografiche, nessuno pensa ad attaccarla. La Turchia è protetta dalla sua stessa debolezza: abbia o non abbia una flotta, è la stessa cosa. L'Austria ha appena un quarto dell'estensione delle coste che noi dobbiamo difendere; e la costa austriaca, situata in un mare ristretto e coperta quasi interamente da isolotti e da scogli, può essere facilmente difesa da torpedini e torpediniere; nessuna grande isola esposta da difendere; una sola città considerevole lungo il suo litorale: Trieste.

La Germania ha pur essa poca estensione nel mare veramente esposto e questa protetta da estesi bassifondi che ne impediscono l'approccio. La costa del Baltico è protetta dalle difficoltà di accesso in quel mare e forse anche dal *veto* che opporrebbero le altre Potenze che vi bagnano le loro coste ed hanno interesse a mantenerlo incolume. In fatti la Francia con una marina potente non potè intraprendere alcuna operazione nel 1870-71 contro le coste Germaniche; quantunque fosse evidente quanto una tale diversione potesse tornarle vantaggiosa.

La Russia infine ha le sue coste in due mari chiusi e di difficilissimo accesso; il Mar Nero ed il Baltico. Neutralizzato il primo e nel secondo la costa difesa da un labirinto d'isolotti e di scogli, dove la difesa con torpedini e torpediniere riesce efficacissima. Infatti le flotte riunite di Francia e d'Inghilterra non ottennero che insignificanti risultati contro la Russia nel Baltico durante la guerra del 1854 e 1855.

L'Italia invece con 4400 chilometri di costa interamente scoperta; in un mare dove hanno libero accesso, anzi nel quale hanno territorio, arsenali e basi d'operazione formidabili, i nostri competitori d'oggi, forse i nostri nemici di domani; con due grandi isole esposte a tutti gli attacchi; con trenta popolose e ricche città, litoranee: può essa, sul serio, dirsi più forte, in fatto di difesa marittima, della Turchia, dell'Austria, della Germania e della Russia, solo perchè il nostro naviglio supera il loro di qualche centinaio di tonnellate di spostamento o di cavalli di forza? (*Segni di approvazione*)

E poi: mi sembra tempo ormai di abbandonare le reticenze ed i sottintesi e di parlar chiaro. Per ragionare di difesa, bisogna anzitutto conoscere la forza dell'avversario più potente che possibilmente può assalirci. Ora: come ben disse l'onorevole Marselli, questo avversario è la Francia.

Non intendo già dire con ciò che noi dobbiamo diffidare del presente liberale Governo francese, che si protesta amico dell'Italia e credo lo sia. Ma la Francia ci ha abituati a tali sorprese che nessuno può prevedere che cosa possa avvenire in quel paese in breve spazio di tempo.

È ai mezzi di offesa della Francia quindi che noi dobbiamo commisurare le nostre difese; è alla forza navale della Francia che dobbiamo paragonare la nostra per riconoscere qual'è la nostra posizione e quali sono i nostri bisogni: facciamolo dunque: e vedremo facilmente che, in luogo di aver motivo di vantarci di essere la terza potenza marittima, dobbiamo domandarci: siamo potenza marittima?

Or bene, alle nostre 13 corazzate di 1ª e 2ª classe la Francia può opporne 49; ai nostri 9 incrociatori ed avvisi la Francia può opporne 52!

Da queste cifre e dai dislocamenti delle navi, l'onorevole Marselli ha dedotto che la nostra forza navale sta a quella della Francia come *uno sta a quattro*.

Ma l'onorevole Di Saint-Bon, in una memorabile discussione ch'ebbe luogo in quest'Aula, disse con molto acume: che gli elementi costitutivi del valore di una nave da guerra erano tre: velocità, cannoni, corazze. Più che il numero e il disloca-

domando soltanto che la sua attuazione sia sollecita, reale e completa.

Il principio fondamentale che informa quella legge — che sola basterebbe a costituire un monumento d'onore all'onorevole Brin che la fece sancire — principio espresso nella relazione del ministro ed in quella della Commissione della Camera e del Senato e dominante nelle loro discussioni fu il seguente: “ costituire una marineria da guerra che sia atta al supremo ufficio di difendere la frontiera marittima del regno. ” La forza navale in quella legge determinata è quindi il MINIMO necessario per rendere l'Italia sicura dal lato del mare; finchè dunque ci troviamo avere una forza inferiore a quella determinata dall'organico del 1877 è evidente che l'Italia è in pericolo.

La legge divise il naviglio esistente nel 1877 nelle varie specie e classi di navi definite dall'organico, prevede quelle fra esse che per vetustà saranno rese improprie all'uso di guerra prima del 1888; stabilì in massima: che colla costruzione di nuove navi per la fine del 1887 si attui effettivamente l'organico per tutte le navi di classe specie inferiori alle navi da guerra di prima classe e che per queste l'attuazione in detta epoca sia soltanto numerica, ammettendo che otto vecchie navi da guerra classificate di prima classe — quantunque evidentemente non corrispondenti alla definizione che di queste dà la legge — continuino ad essere considerate come tali; ma determinò altresì implicitamente: che anche queste otto navi debbano essere surrogate con altre, che corrispondano alla definizione della navi da guerra di prima classe espressa nella legge, quanto più presto possibile ed al più tardi quando per vetustà riescano inabili a qualsiasi uso di guerra.

Ricordati così i principî e gli scopi dell'organico del 1877, vengo alla loro attuazione giusta i miei desideri ed i miei intendimenti.

Non abuserò del vostro tempo ragionando sulle navi da guerra di 3ª classe, sulle navi onerarie e sussidiarie su quelle d'uso locale, poichè il valore delle navi di queste specie e classi da costruirsi nel decennio ammonta complessivamente a soli 18 milioni, appena quindi il costo di una nave da guerra di 1ª classe, e possono essere costruite rapidamente. Dirò soltanto che in tempo di guerra il numero di queste navi stabilito dall'organico non sarà sufficiente e che sarà d'uopo ricorrere per averne in quantità sufficiente alla marineria mercantile. Io credo quindi opportuno di procurare che questa sia in grado di soddisfare a siffatte esigenze nel miglior modo possibile, e se si stabilisce il sistema dei premi ai costruttori ed agli armatori, crederei

utile d'imitare i nostri vicini di Francia ed accordare premi eccezionali ai bastimenti a vapore costruiti giusta determinate condizioni che li rendano atti a qualche uso di guerra.

Quanto alle navi da guerra di 2ª classe l'onorevole ministro Acton vi ha provveduto con energia ed a mio credere perciò merita lode.

Io riconosco la necessità che parecchie di queste navi esistano nel naviglio dello Stato sia per la protezione del commercio marittimo, sia per adempiere quei servizi pei quali sarebbe eccessivo, tanto sotto l'aspetto militare e politico, quanto sotto quello economico, d'impiegare navi da guerra di prima classe. Riconosco pure che in dati casi il miglior sistema di difesa è l'offensiva; e che i rapidi e potenti incrociatori, che costituiscono oggidì quasi esclusivamente le navi da guerra di 2ª classe, possono infliggere gravi danni al commercio marittimo ed alle colonie del nemico e procurare efficaci diversioni. Non sono però queste le principali considerazioni per le quali credo necessaria l'esistenza di questa specie di navi nella composizione del nostro naviglio, ma bensì quelle che emergono direttamente dallo scopo al quale per ora conviene limitare l'ufficio delle nostre forze navali, cioè: di provvedere alla difesa della frontiera marittima dello Stato. Ora, quantunque da qualche anno sia soltanto ingegnere navale, non ho perduto nè la memoria nè il sentimento delle massime di tattica e di strategia navale inerenti al mio primo mestiere d'ufficiale di vascello, perciò ho la coscienza che la navi da guerra di 2ª classe — incrociatori, arieti-torpedinieri ed avvisi — sono *sussidiari necessari* delle navi da guerra di 1ª classe e con queste costituiscono le flotte, completandole.

Nè moverò critica all'onorevole ministro perchè intenda costruirne nel decennio sei anzichè quattro; giacchè trovo giusto ch'egli abbia escluse dal novero delle navi da guerra di seconda classe le due navi scuola *Vittorio Emanuele* e *Maria Adelaide*, che di navi da guerra non meritano quasi più nemmeno il nome. Anzi di questa sua deliberazione intendo valermi per appoggiare le mie considerazioni intorno alle navi da guerra di prima classe, delle quali soltanto parlerò più specificatamente.

La legge organica del materiale che votammo nel 1877 fissa a 16 il minimo delle navi da guerra di prima classe *necessarie al supremo ufficio della difesa della frontiera marittima dell'Italia*.

Questa legge ammette bensì che alla fine del 1887 otto di queste saranno vecchie navi di tipo inferiore a quello definito dalla legge stessa; ma evidentemente non ammette che in detta epoca

fra nuove e vecchie ve ne sia meno di 16 e nemmeno che raggiunto questo numero possa in seguito diminuire per lo scomparire delle vecchie navi rese inservibili prima che siano state surrogate da altre nuove.

Or bene. Le vecchie navi che dovevano figurare ancora nel 1888 come navi da guerra di prima classe erano: il *Principe Amedeo*, la *Palestro* e la *Venezia* a scafo di legno; l'*Ancona*, la *Maria Pia*, il *Castelfidardo*, il *S. Martino* e l'*Affondatore* a scafo di ferro.

Ma invece: la *Venezia* fu cancellata dal quadro del naviglio già due anni fa; quanto al *Principe Amedeo* ed alla *Palestro*, se nel 1877 potè ritenersi che avrebbero durato fino al 1890, non è certo possibile di mantenere questa ipotesi oggidì dopo gli esempi della *Venezia* e della *Roma*. Io credo che lo assegnare a quelle due navi - che sono le più malate fra quelle cui accennò l'onorevole Depretis - ancora tre o quattro anni di attitudine ad uso di guerra, è tutto ciò che si possa ad esse accordare.

Alla fine del 1887 quindi, non otto, ma cinque sole saranno le vecchie corazzate che potranno figurare come navi da guerra di prima classe; quindi undici, e non otto soltanto, dovranno essere le navi nuove effettivamente in servizio per detta epoca, se vuolsi realmente e completamente attuare le disposizioni sancite colla legge organica del 1877 nello scopo cui essa mira.

Come vedete io non faccio che applicare alle navi da guerra di prima classe lo stesso ragionamento che deve aver condotto il Ministero a contare come non esistenti nel novero delle navi da guerra di seconda classe la *Maria Adelaide* ed il *Vittorio Emanuele* ed a deliberare di costruire sei di queste navi anzicchè le quattro sole prevedute dalla legge suddetta.

Presentemente, fra in mare ed in cantiere, abbiamo soltanto sette navi da guerra di 1ª classe nuove, cioè: il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia*, il *Lepanto*, il *Ruggero di Lauria*, il *Francesco Morosini* e l'*Andrea Doria*. Quindi, se devono essere undici le navi da guerra di 1ª classe nuove ed in effettivo servizio al fine del 1887, è necessario di iniziare immediatamente la costruzione di altre quattro, che colle cinque vecchie a scafo di ferro costituiranno momentaneamente le 16 navi da guerra di 1ª classe determinate dalla legge organica del 1877.

È necessario che ci affrettiamo a completare almeno numericamente l'organico rispetto alle navi da guerra di 1ª classe, anche perchè: fintanto che saranno comprese nel loro numero vecchie navi,

la loro forza complessiva sarà sempre inferiore a quella minima necessaria al supremo ufficio della difesa marittima del regno; essendochè, se io convengo con quanto espresse il mio amico Maldini in un recente suo pregevolissimo scritto sul bombardamento di Alessandria: che tutte le navi possono prestare utili servigi in una guerra: ritengo che anch'egli converrà meco che navi come l'*Ancona*, la *Maria Pia*, il *Castelfidardo*, il *San Martino*, e l'*Affondatore*, con velocità di 11 a 12 miglia, con corazze di 11 a 12 centimetri, con cannoni di 11 a 12 tonnellate, non possono assolutamente oggidì contarsi per navi da guerra di 1ª classe *atte a tutti gli usi della guerra marittima*, come le definisce la legge organica che ho più volte citata.

E per chiudere questa parte del mio ragionamento dirò: che per la guerra essenzialmente navale sono necessari gl'incrociatori, gli arieti-torpedinieri, gli avvisi, le navi onerarie speciali ed i rimorchiatori speciali; come sono necessarie le ferrovie litoranee e strategiche coordinate colla difesa del litorale e la difesa locale di alcuni punti della costa, sia con fortificazioni terrestri che con speciali mozzi navali, cannoniere e torpediniere: ma che tutto ciò servirà a poco se mancherà il vero nucleo della forza navale costituito da sufficiente numero di navi da guerra di 1ª classe. Tutto il resto è indispensabile accessorio di questo nucleo, ma non può in alcun modo sostituirlo; perchè la costa non si difende efficacemente che in alto mare conservandone l'assoluto dominio contro le imprese nemiche; e perchè contro un potente avversario può bensì ottenere parziale trionfo anche qualche nave secondaria arditamente comandata, ma azioni decisive non se ne possono sperare che da un sufficiente numero di navi da guerra di 1ª classe corrispondenti alla definizione giustissima che di esse dà il piano organico; essendochè soltanto queste navi possono sperare di combattere con probabilità di vittoria flotte nemiche composte di navi che alla stessa definizione corrispondano e che numerose esistono nelle principali marinierie militari d'Europa.

Soddisfatto dei propositi che manifesta il Governo circa la costruzione delle navi secondarie, non posso fare eguale dichiarazione per gl'intendimenti che manifesta circa la costruzione delle navi da guerra di 1ª classe.

Mentre io credo che siasi già troppo indugiato a mettere in cantiere le quattro navi ch'è d'uopo siano allestite prima della fine del 1887, il Governo mostra di credere che per attuare l'organico del 1877 basti costruirne tre; di queste: propone di porne in cantiere due nel venturo anno, non ci fa

nemmeno prevedere quando intenda iniziare la terza e chiude l'esposizione dei suoi propositi colla scoraggiante dichiarazione: *ch'egli non crede si riesca a compiere il programma nel tempo indicato, ancorchè si ottengano in questo tempo le somme necessarie!*

Sembra quindi che il Governo non sia deciso nemmeno circa lo stanziamento dei fondi; perlocchè credo anzitutto necessario di trattare questo argomento.

Il Governo dichiara: che per compiere l'organico del 1877 giusta la sua interpretazione — che consiste nel limitare a tre le navi da guerra di 1^a classe da costruire — occorre, a contare dal 1^o gennaio 1883, la spesa di 149 milioni risultante dal computo seguente:

Spesa preveduta dall'organico	L. 146,000 000
Spesa a tutto 31 dicembre 1882	„ 72,000 000
Residuo sul fondo dell'organico	L. 74,000 000
Ecceденza di spesa necessaria per attuare l'organico giusta le idee del Ministero	„ 75,000 000
Spesa di competenza del quinquennio 1883-87 giusta il Ministero	L. 149,000 000
Essendo assegnato al 1883 (1)	„ 20,500 000
Rimane da ripartire negli anni 1884-85-86-87	L. 128,500 000

Sempre giusta gl'intendimenti del Ministero circa il modo di attuare la legge organica del 1877.

Ma siccome io credo che per eseguirne realmente le disposizioni occorra allestire per la fine del 1877, non già tre sole ma quattro navi da guerra di 1^a classe ed avanzare almeno di un quinto la costruzione delle altre cinque che dovranno surrogare a tempo la *Maria-Pia*, il *S. Martino*, l'*Ancona*, il *Castelfidardo* e l'*Affondatore*: bisognerà aggiungere almeno 34,000,000 di lire ai 128,500,000 del computo ministeriale e si avrà un totale di 162,000,000 (a cifra tonda) da ripartirsi nei cinque esercizi 1883-84-85-86 e 87.

Includo anche l'esercizio in corso nella ripartizione di questo residuo per l'attuazione dell'organico giusta le mie idee, perchè ritengo necessario che col bilancio di definitiva previsione il Ministero ci proponga l'aumento alla competenza del 1883 che basti a porlo in grado di pagare le prime rate anticipate dei contratti che deve concludere prima della fine del corrente anno per costruzione di scafi e di motori e per acquistare

(1) Lire 17,500,000 di spesa ordinaria; lire 3,000,000 di spesa straordinaria.

la quantità di materiale necessaria a poter iniziare effettivamente al più tardi al principio del 1884 le nuove costruzioni da farsi nei cantieri e negli arsenali dello Stato.

Faccio poi notare che il concetto di far trovare alla fine del 1887 i cantieri dello Stato guerniti di navi in costruzione rappresentanti il valore di lire 17,000,000 non è già una nuova proposta che faccio; ma è invece una condizione esplicita dell'attuazione della legge organica del 1877, giacchè nella relazione colla quale questa legge venne presentata al Parlamento a pagina 12, colonna 2^a, comma C, è computata precisamente la somma di 17,000,000 come: *Spesa per le costruzioni da iniziarsi in più dell'organico, affine di lasciare i cantieri guerniti alla fine del decennio.*

Faccio eziandio notare: che siccome dee ritenersi che il Governo intenda già di spendere pel rinnovamento del naviglio in ciascun anno del quadriennio prossimo, almeno una somma di milioni 20 ¹/₂, pari a quella che ci propone di stanziare nel corrente esercizio: così, le mie proposte non eccedono gli effettivi intendimenti del Governo che per la somma di 80 milioni; e questa eccedenza non è certo tale che lo stato presente delle nostre finanze non possa sopportarla. In ogni caso badiamo che il risparmio di qualche decina di milioni, per non compromettere il bilancio, potrebbe un giorno costarci parecchie centinaia di milioni di rovine e d'indennità di guerra, e per giunta forse il sacrificio della nostra politica esistenza.

Esaurita così la parte finanziaria delle mie proposte, mi rimane da ragionare circa la loro esecuzione tecnica che richiede: cantieri ed opifici, operai e materiali.

Il Ministero nella sua relazione "pone in dubbio che coi mezzi di produzione che posseggono gli stabilimenti della regia marina, anche accresciuti quanto è possibile accrescerli, e con quelli della industria privata italiana, si riesca a compiere il programma nel tempo indicato, ancorchè si ottengano in questo tempo le somme necessarie."

Io questo dubbio non lo divido punto; ed oso credere che in realtà non lo alberghi nemmeno nell'animo suo l'onorevole Acton: abbia egli i denari necessari ed io ho tanta fiducia nel suo patriottismo e nel suo ingegno da esser certo ch'egli saprà trovare l'energia ed i mezzi necessari per compiere il programma anche interpretato nel modo più ampio che ho espresso.

D'altronde con breve analisi spero dimostrarvi che il dubbio espresso dal Ministero non trova sufficiente fondamento nei fatti.

Comincerò dai cantieri.

Il Ministero stabilendo come premessa sottointesa: non essere conveniente che in alcuno dei nostri cantieri si trovino contemporaneamente sullo scalo due navi di 1ª classe, intenderebbe di non porne in costruzione di nuove che quando le tre attualmente sullo scalo fossero varate. Io credo che nei grandi cantieri delle principali marine da guerra sia piuttosto eccezionale che una sola nave di 1ª classe si trovi in cantiere e che la regola sia che si trovino sugli scali parecchie di tali navi ad un tempo. In ogni caso lo averne due, tanto più a due stadi di costruzione diversi; cioè: una più prossima al varo, l'altra più prossima all'iniziamiento; per la varietà dei lavori che questa combinazione offre, e che assicura il costante impiego dei diversi mezzi di lavoro materiali e personali che ai vari stadi appunto sono speciali: mi sembra sia proprio il minimo conveniente ad un economico andamento delle costruzioni medesime.

Sullo scalo libero a Venezia s'imposti quindi una nave di 1ª classe anzichè una di 2ª; sullo scalo che fra poche settimane lascerà libero a Castellamare il *Savoia* s'imposti la seconda nave di 1ª classe anzichè la seconda di 2ª; sullo scalo n° 2 che esiste a Spezia, s'imposti la terza nave di 1ª classe; finalmente s'imposti la quarta sullo scalo del cantiere Orlando in Livorno dal quale pochi giorni fa fu felicemente varato il *Lepanto*. Ed ecco che le quattro navi di 1ª classe delle quali propongo d'intraprendere subito la costruzione possono, volendo, essere impostate anche fra pochi giorni.

Prima di proseguire amo di far notare che non propongo di affidare un'altra nave di 1ª classe al cantiere Orlando soltanto come un ripiego per sussidiare l'insufficienza dei nostri arsenali. No: ben altri sono i motivi di questa mia proposta. Colla costruzione del *Lepanto* si è formata a Livorno una maestranza abile alle più grandi costruzioni speciali alla marina da guerra, ed io credo della massima importanza di conservare questa maestranza (che è un vero capitale nazionale) nella pratica di queste grandi costruzioni speciali. (*Bene!*)

Oltre a ciò, come scrisse il mio egregio amico comandante Cottrau, noi abbiamo urgente bisogno di navi; i nostri arsenali, nelle condizioni in cui si trovano presentemente, più di due navi da guerra di 1ª classe ciascuno contemporaneamente non potrebbero avere sullo scalo; darne da costruire all'estero, dopo i pericoli corsi nel 1866 ed in parte ricordati dall'onorevole Boselli, non parmi prudente: quindi dobbiamo utilizzare almeno tutti i cantieri nazionali dove siamo sicuri che possono essere costruite bene; e il *Lepanto* ci risponde che nel can-

tiere Orlando le navi da guerra di 1ª classe si possono costruire e costruir bene.

Ecco i motivi della mia proposta.

Ma prevedo una obbiezione che può presentare l'onorevole ministro della marineria.

Egli può obbiettarci:

“ La ditta Orlando per non dover licenziare i suoi operai ha bisogno d'intraprendere subito una costruzione di scalo; il disegno del nuovo tipo di navi da guerra di prima classe debbesi studiare, e tutto l'anno corrente passerà prima che tale studio sia compiuto ed il disegno sia eseguito, esaminato ed approvato; invece è pronto il disegno del grande trasporto per cavalli e torpedini la cui costruzione può intraprendersi immediatamente e che è mia intenzione di affidare alla ditta Orlando. ”

Questa obbiezione non mancherebbe di gravità e quindi credo opportuno di scartarla subito dicendo all'onorevole ministro: che nulla osta che effettuando il suo divisamento affidi alla ditta Orlando anche la costruzione del trasporto di prima classe disegnato dall'ogregio nostro collega Bozzoni. Nel cantiere di San Rocco, contemporaneamente al *Lepanto*, furono costruiti uno dopo l'altro due grandi piroscafi: la *Venezia*, lungo 70 metri, per la compagnia Florio e la *Birmaniam*, lungo 90 metri per la compagnia Rubattino: ho piena fiducia nella perizia, nell'attività e nel patriottismo degli Orlando per esser certo che troveranno i mezzi per eseguire nello stesso tempo e nel più breve tempo una delle nuove navi da guerra di 1ª classe ed il trasporto per torpedini e cavalli che ci occorre.

Quanto alle due navi di guerra di 2ª classe — i due arieti-incrociatori disegnati dall'onorevole nostro collega Vigna — che l'onorevole ministro intenderebbe di porre in cantiere uno a Venezia, e l'altro a Castellamare, opinerei invece opportuno di farli costruire dall'industria privata nazionale.

In base ai ragionamenti che esporrò fra poco non avrei difficoltà di affidare la costruzione di queste navi a due imprese industriali che sorgono ora, quantunque non abbiano mai eseguita la costruzione di grandi navi con scafo metallico.

Entrambi hanno collocato il loro stabilimento in un antico cantiere della regia marina, cioè una nel cantiere della Foce presso Genova, e l'altra nel cantiere d'Ancona; l'uno e l'altro provveduti di scali atti a grandi costruzioni navali. Il primo viene esercito dalla ditta Cravero, che ha già dato prova di grande attitudine in altri lavori, quantunque di minore importanza; il secondo dalla società formatasi sotto gli auspici dell'egre-

gio mio amico Elia, e che perciò m'ispira piena fiducia di un brillante avvenire.

Ma se l'onorevole ministro non crede di assumere la responsabilità di affidare la costruzione di navi di tale importanza a stabilimenti che non hanno ancora costruito grandi navi di ferro, nemmeno per questo gli mancheranno i cantieri già avviati in detta costruzione che possano eseguire con certezza di buona riuscita la costruzione delle due navi da guerra di 2ª classe in discorso.

Nel cantiere della ditta Odero a Sestri-Ponente furono già costruiti due grandi piroscafi: l'*Assiria* che fa i viaggi delle Indie dando egregie prove della sua solidità e buona costruzione, e lo *Scio* che fu venduto ad una società inglese che non lo avrebbe acquistato in Italia — quando in Inghilterra si costruiscono navi di ferro a bassissimo prezzo — se la costruzione italiana non avesse avuto qualche merito superiore a quella delle costruzioni di egual prezzo inglesi. Queste due navi erano lunghe 85 metri — all'incirca la lunghezza delle navi da guerra di 2ª classe in questione (1) una delle quali quindi si potrebbe impostare nel cantiere Odero.

Lo stabilimento Ansaldo a Sampierdarena ha già costruito per la regia marina l'avviso *Stafetta* che diede egregi risultati; ed ora sta costruendo per la ditta Dufour e Bruzzo un piroscifo (il *San Gottardo*) di 100 metri di lunghezza. Non v'ha dubbio che allo stabilimento Ansaldo si potrebbe affidare la costruzione della seconda nave da guerra di 2ª classe.

Quanto alle otto navi da guerra di 3ª classe, ai tre trasporti di 2ª e 3ª classe ed alle navi d'uso locale, oltre ai due cantieri della Foce e di Ancona (ai quali potrebbonsi affidare senza scrupolo le più importanti) non avrà il Governo difficoltà di trovare in Italia chi gliel costruisca. Lo stabilimento Astigiani a Marassi sulla Riviera ligure; lo stabilimento Neville ed il cantiere della Società dei carpentieri e calafati a Venezia; il cantiere Baldo a Chioggia; lo stabilimento Pattison a Napoli e quello diretto dall'illustre ingegnere Gustavo Cottrau, sono in caso — purchè siano incoraggiati ed aiutati — di sussidiare egregiamente il Governo nell'esecuzione delle navi minori di cui ha bisogno. Qualcuno di questi stabilimenti — l'Astigiani, il Pattison ed il Neville — hanno già eseguito piccole costruzioni navali metalliche con buoni risultati; gli altri hanno elementi per poterle intraprendere con buon esito

(1) La lunghezza fra poppa e prua degli incrociatori disegnati dall'onorevole Vigna è di metri 86,40.

e fra questi specialmente quello diretto dal Cottrau che già diede all'Italia così rimarchevoli costruzioni metalliche in ponti e viadotti d'ogni dimensione.

Ma certamente che se il Governo non vuol commettere la costruzione di scafi metallici di navi, senonchè a stabilimenti provetti in questo genere di costruzioni, non verremo per molti anni a capo di nulla.

La trasformazione dei nostri cantieri di navi di legno in cantieri di navi di ferro costa per spese d'impianto e per spese di noviziato, giacchè, oltre al trasformare i cantieri, bisogna trasformare i nostri operai d'ascia e calafati in carpentieri in ferro. I nostri armatori mercantili sono troppo a disagio per fare le spese di questo impianto e di questo noviziato: acquistano quindi (se lo possono) le loro navi all'estero, dove le trovano a miglior mercato; e sarebbe follia da nostra parte il decretare provvedimenti protezionisti nello scopo d'impedirglielo. Chi deve dunque fornire i fondi per queste prime spese, fuorchè il Governo che per molte ragioni è obbligato a costruire entro i limiti delle patrie frontiere le proprie navi? Usciamo quindi da questo circolo vizioso; scegliamo persone oneste e che offrano guarentigie di capacità generale nelle costruzioni navali, ed affidiamo ad esse la costruzione degli scafi delle nostre navi; fornendo loro i mezzi di primo impianto coll'usuale anticipazione del quinto dell'importo totale della commessa e facendoli aiutare e vigilare dai nostri ingegneri e dai nostri tecnici.

Nè ciò che propongo è cosa nuova o mal riuscita. Fu fatta in altri tempi e fu ricordata in quest'aula dall'onorevole ammiraglio Fincati, che molto duolmi di non vedere su questi banchi, nella seduta 2 marzo 1875, e fu anzi parmi appoggiato nella sua tesi dall'onorevole Crispi.

Mi affretto però a premettere: che, chi dai fatti e dai concetti esposti dall'onorevole Fincati in quella seduta, traesse la conseguenza che quell'illuminato marino ritenesse possibile la soppressione degli arsenali militari per sostituirvi completamente l'opera dell'industria privata: grandemente s'ingannerebbe; locchè risulta chiaramente dalla replica che l'onorevole Fincati in quella circostanza fece al ministro della marina, il quale aveva pure creduto che tale fosse il significato del suo ragionamento.

Ora ecco il fatto saliente in quella circostanza narrato:

Era nel 1862, l'Italia aveva bisogno di molte navi e non poteva costruirle in paese e nemmeno

all'estero trovava numero sufficiente di cantieri provetti nelle costruzioni navali a scafo di ferro. Uno speculatore parigino, cui si associò un costruttore navale che non aveva mai costruite navi di ferro e non aveva nè cantiere nè operai a ciò adatti, offrì di costruire una corazzata presentando buone guarentigie finanziarie. Il Governo accettò e concluse un contratto per costruire in sedici mesi una corazzata pel prezzo di 4,000,000, anticipando la prima rata di 700,000 pagabili entro venti giorni dalla data della firma del contratto. Con questa somma si stabilì il cantiere, si acquistarono alcune macchine-lavoranti, si istruirono gli operai, parecchi dei quali non avevano mai lavorato in ferro, e si costruì una corazzata che tuttora fa parte del nostro naviglio e che essendo una delle meno *ammalate* sarà una delle ultime vecchie che scomparirà.

Ora: perchè avremo noi meno fiducia negli speculatori e nei costruttori navali del nostro paese di quanta ne avremmo allora in uno speculatore ed in un costruttore navale francese?

Una delle nostre gravi preoccupazioni è certo quella delle infelici condizioni della nostra navigazione mercantile e delle nostre industrie navali e ben a ragione ce ne preoccupiamo essendo che l'Italia non può sperare di raggiungere quel grado di ricchezza e di potenza cui ha diritto per altra via che per quella del commercio marittimo.

E tutti conveniamo che una delle principali cause di decadimento della nostra marineria mercantile è l'abbandono dell'uso del legno nelle costruzioni navali e la sua sostituzione col ferro o coll'acciaio; e tutti conosciamo la necessità di trasformare in conseguenza il nostro materiale navale mercantile. Ma questa trasformazione non la otterremo mai coll'industria nazionale fino a che il maggior numero dei nostri cantieri non sia in condizioni di costruire navi a scafo di ferro o di acciaio a prezzo eguale a quello che costano ai nostri armatori le navi acquistate all'estero.

E per raggiungere questo *desideratum* bisogna che i nostri cantieri possano fare qualche spesa per macchine e possano sostenere qualche perdita pel noviziato che dovrà trasformare in carpentieri in ferro il maggior numero dei nostri 14000 operai d'ascia e calafati da mazzuola. E come, già dissi: i fondi a ciò necessari non può fornirli che il Governo, col dare commesse.

Anche quindi sotto l'aspetto di favorire il risorgimento della nostra marineria mercantile parmi che le mie proposte si raccomandino.

Nè puoi obbiettare che questa trasformazione dei nostri operai delle arti marittime e anche, non

esagero, dei nostri contadini, in lavoranti di navi metalliche sia impossibile o difficile cosa; giacchè ne abbiamo vari esempi in paese. Che cosa erano quando s'iniziarono le costruzioni del *Duilio* e del *Dandolo* gli operai che le costrussero? Erano maestri d'ascia, calafati da mazzuola e per oltre la metà contadini. Quanti operai di costruzioni navali di ferro possedeva Livorno quando i benemeriti fratelli Orlando vi iniziarono la costruzione delle navi a scafo di ferro, impresa che pochi giorni fa, fu coronata col varo della più grande nave da guerra del mondo il *Lepanto*? Quasi nessuno: quella egrogia maestranza si formò con maestri d'ascia, con calafati da mazzuola e con facchini o contadini. E oggidì, quando nei nostri arsenali occorre di aumentare il numero di operai delle costruzioni di ferro, chi si recluta? dei maestri di ascia, dei calafati da mazzuola e dei contadini, giacchè carpentieri in ferro a spasso non ve ne sono che molto raramente.

Io credo quindi che l'onorevole ministro della marineria può trovare nell'industria privata nazionale quel complemento alla deficienza di mezzi dei nostri cantieri militari che gli è indispensabile per costruire in paese ciò che assolutamente non conviene costruire all'estero, cioè: gli scafi delle navi che occorre allestire per attuare l'organico nel modo completo che ho esposto; contribuendo efficacemente nel tempo stesso ad attuare quella trasformazione della nostra industria navale, ch'è necessaria per rinnovare il materiale della nostra marineria mercantile con navi metalliche e farla rifiorire. (*Bene!*)

Come per gli scafi, anche per i motori il Governo può ricevere dall'industria nazionale considerevole concorso per l'allestimento delle nostre forze navali.

In questi ultimi anni qualcuno dei nostri opifici meccanici ha progredito talmente nella perfezione dei loro lavori da farmi credere che siamo prossimi all'epoca in cui potremo svincolarci dall'estero per la costruzione delle macchine, e ne sono immensamente lieto.

Da un lato i prodotti dei nostri principali opifici meccanici in questi ultimi anni hanno fatto conoscere che l'Italia possiede degli abili aggiustatori meccanici; dall'altro lato ho avuto occasione di acquistare la personale convinzione, che le ultime macchine forniteci dalle fabbriche inglesi non presentano più quella finitezza di lavoro che era tradizionale nei prodotti di quel paese, e che dava ad essi una assoluta superiorità su quelli di qualsiasi altra provenienza; la concorrenza ed il

ribasso hanno guastato il mestiere anche in Inghilterra.

Il frazionamento dei motori delle più grandi navi, che hanno due eliche e quindi due macchine, ha pure diminuita la difficoltà della loro costruzione. Infatti non è più difficile la costruzione di due motori di 5000 cavalli per provvedere una corazzata di prima classe di una forza motrice di 10,000 cavalli, di quanto lo è la costruzione di una macchina di 5000 cavalli per un incrociatore; l'opificio quindi che fu capace di costruire l'ultima, sarà anche capace di costruire i due primi.

Credo quindi che sia giunto il momento in cui il Governo possa senza scrupolo affidare a qualcuno dei nostri opifici meccanici, e segnatamente all'Ansaldo di Sampierdarena, e forse anche al Guppy di Napoli, la costruzione dei motori anche delle più grandi navi da costruire.

Qui mi cade in acconcio di associarmi all'onorevole Boselli ed all'onorevole Bozzoni per raccomandare al Governo di non omettere cure per ridonare allo stabilimento di Pietrarsa, stato conforme alle sue tradizioni: cosicchè possa anch'esso concorrere a sovvenire i bisogni della marina colla costruzione di grandi motori per le sue navi.

Pei motori di minore importanza abbiamo: lo stabilimento Odero a Sestri Ponente, che costrusse già macchine di una certa potenza e segnatamente quella dell'*Assiria*; lo stesso stabilimento Orlando a Livorno, che costrusse un buon motore per la nave mercantile *Ortigia* ed una macchina per la torpediniera *Clio*; lo stabilimento Pattison a Napoli; la fonderia Oreteia a Palermo; lo stabilimento Neville a Venezia, ed altri.

Come per gli scafi vorrei anche per i motori poter dichiarare che possiamo fin d'ora costruirli interamente in Italia; ma credo che mancherei al dovere che sento di non ingannare il paese nemmeno con esagerazione di ottimismo, se facessi una tale dichiarazione. Anzitutto il numero e la forza dei motori dei quali abbiamo urgente bisogno è tale che i nostri opifici meccanici non potrebbero costruirli tutti nel breve spazio di tempo nel quale stimo indispensabile di allestire le navi relative.

In secondo luogo; ancora per qualche tempo dovremo ricorrere alle migliori fabbriche estere per acquistare i più recenti e perfetti tipi di macchine, sia motrici che lavoranti, che i nostri opifici potranno riprodurre.

E le parole pronunziate ieri dall'onorevole Nervo su tale argomento, mi obbligano ad aggiungere che questa necessità non può dar luogo ad alcuna illazione di biasimo verso i nostri ingegneri, sia industriali che governativi.

La perfezione dei prodotti di qualsiasi opificio, ma segnatamente degli opifici meccanici, dipende tanto dalla capacità degli ingegneri e dalla abilità degli operai, quanto da quel capitale di tradizioni, di esperienza e di metodi che non si forma che col tempo e colla costruzione di numerosi apparecchi. All'Italia non mancano fin d'ora nè ingegneri capaci, nè abili operai; ma in fatto di costruzione di macchine le mancano ancora le tradizioni, l'esperienza ed i metodi.

Non è punto umiliante per gl'ingegneri meccanici questa necessità di cominciare dal copiare buoni tipi. I pittori e gli scultori acquistano la facoltà di creare il bello ideale e perfetto col copiarne per lungo tempo esempi e modelli; altrettanto avviene per la meccanica: è necessario di copiare molti apparecchi relativamente perfetti per acquistare una specie d'intuizione dei miglioramenti possibili ed attuarli.

D'altra parte la buona riuscita di una macchina dipende spesso più da un beninteso dettaglio che dal concetto generale che la informa, ed i dettagli non si perfezionano che nelle officine dove si costruiscono apparecchi in gran numero. Questo per ora non può verificarsi in Italia.

Ed ora che parmi d'aver trovati i danari, i cantieri, le macchine e gli operai, permettete che cerchi di procurarmi i materiali necessari alla costruzione delle nostre navi. Questa è forse la maggiore difficoltà da superare.

Una delle cause principali per cui la costruzione delle nostre navi non procede spedita quanto potrebbe, è la continua deficienza di materiali o la mancanza di qualche parte dei medesimi al momento in cui occorrerebbe di metterli in opera.

Nè puossi farne oggetto d'accusa al Ministero: esso è impotente finchè deve dipendere dai fabbricanti esteri, ed accettare i loro patti. Egli ha concluso quanti contratti poteva, tre o quattro credo contemporaneamente; ma di cauzioni e di multe per ritardata consegna cogli stranieri, e specialmente cogli inglesi, è inutile parlare; non essendovi quindi nessuna sanzione: vuoi perchè sono sovracarichi di commesse, vuoi perchè attendono di fare un carico completo di nave per operare la spedizione, vuoi perchè non conviene loro di cambiare cilindri e trafilie se non devono fabbricare almeno una certa quantità di una data grossezza di lamiera o di una data forma di verghe: il fatto è, che le spedizioni avvengono più sovente, quando vogliono i fabbricanti, che quando sarebbe necessario.

Vi citerò soltanto due esempi. Una commessa di ferri data al principio di settembre dell'anno

scorso non giunse al cantiere che verso la fine di febbraio di quest'anno; cinque mesi dopo! Due parti fondamentali di una delle nostre corazzate si fecero aspettare quasi sei mesi incagliandone per lungo tempo i lavori.

Mercè un paragone di fatti, spero di potervi convincere della grande differenza di rapidità colla quale si possono eseguire i lavori allorquando si hanno i materiali pronti, o si possono avere prontamente, e bene ordinati, in confronto al tempo che gli stessi lavori richiedono, allorchè i materiali giungono con ritardo od in ordine non corrispondente al regolare andamento dei lavori stessi.

Il *Duilio* fu corazzato nel tempo stesso che la casa Schneider fabbricava le corazze, le quali lavorate giusta l'ordine che conveniva alla fabbrica, giungevano fuori d'ordine per ciò che conveniva alla loro applicazione, e con grande intervallo fra di loro. Quando invece si cominciò la corazzatura del *Dandolo* tutte le sue 98 piastre erano giunte a Spezia. Or bene: la corazzatura del *Duilio* cominciò il 6 aprile 1878 e finì il 30 giugno 1879, durò quindi quasi 14 mesi; la corazzatura del *Dandolo* cominciò il 13 aprile 1880 e finì il 23 agosto 1880; durò quindi poco più di 4 mesi!

Dieci mesi guadagnati: in gran parte perchè i materiali erano pronti e non si fecero aspettare!

E credete che questi ritardi non influiscano anche sul costo dei lavori? Le perdite di tempo costano sempre: ma sotto questo aspetto trattai ampiamente la questione nella tornata del 6 febbraio 1879 e non credo opportuno di ripetermi.

Ma non è soltanto per le perdite di tempo e di danaro che lo Stato subisce nell'esecuzione delle sue costruzioni, pel fatto che dee provvedersi all'estero dei materiali necessari, che io mi preoccupo di questo stato di cose; ma altresì per prevedere ed evitare il gravissimo pericolo che questi materiali — che dobbiamo procurarci in estranee e lontane contrade — ci manchino precisamente al momento nel quale maggiore e più urgente si presentasse il bisogno di averne.

Onorevoli colleghi: questo pericolo è reale e noi dobbiamo fare ogni sforzo ed ogni sacrificio per modificare lo stato delle cose in modo che soddisfi ai nostri bisogni. Tutto il materiale necessario agli usi di guerra dee potersi costruire in paese: non solo nell'interesse dell'industria, ma eziandio e molto più per assicurarci i mezzi di provvedere in ogni tempo alla difesa della patria. (*Bene!*)

Fui ben lieto di udire dall'onorevole ministro della marina che la benemerita ditta Gregorini di Lovere, la quale ci ha già affrancati dall'estero per la costruzione dei proietti che ormai fabbrica

migliori di quanti si conoscano, sia prossima ad affrancarci anche dal ricorrere all'estero per i cannoni: essendo quasi certa di riuscire a fabbricare i cerchi ed i tubi greggi d'acciaio coi quali noi potremo comporli, aggiustandoli nella officina che si sta ultimando a San Vito; poichè colle stesse macchine e cogli stessi operai coi quali si scompone e ricompono uno dei moderni cannoni per ripararlo, si può anche formarlo nuovo dacchè si hanno i cerchi ed i tubi greggi d'acciaio necessari.

Pei cannoni quindi abbiamo provveduto o siamo bene avviati a provvedervi.

Pei grossi pezzi di fucina — chiglie, dritti di poppa, ruote di prora, assi ed armature di timoni, grù e simili — son ben lieto di poter dire che lo stabilimento Ansaldo si è posto in grado di bastare quasi ai nostri bisogni: ne fanno fede i rimarchevoli pezzi analoghi del *Duilio*, del *Dandolo*, dell'*Italia* e del *Lepanto* che ha fucinati ed egregiamente aggiustati. D'altronde se quel solo stabilimento, sviluppando per proprio conto i lavori di motori e di scafi di navi, si trovasse insufficiente a provvedere i pezzi accessori alle navi che si costruiranno negli arsenali e nei cantieri privati, non è difficile di supplire sollecitamente al bisogno; poichè, dacchè abbiamo in paese operai abili in siffatte fucinazioni, l'acquisto di qualche altro maglio e l'erezione di qualche fornello, basteranno per accrescere in brevissimo tempo considerevolmente la produzione.

Anche della fabbricazione delle ancore e delle catene non mi preoccupo gran fatto: è un lavoro che abbiamo fatto in paese in tempi nei quali non si conoscevano i mezzi che oggidì sono comuni per simili lavori: d'altronde non è più difficile fabbricare un'ancora anche di grandi dimensioni di quello che fucinare uno dei pezzi colossali dei quali vi parlai or ora, e che lo stabilimento Ansaldo è riuscito a fabbricare, ed altri potrebbero facilmente ed in breve tempo mettersi in grado di eseguire: anche qui è questione dell'acquisto di qualche maglio e della costruzione di qualche fornello, poichè fucinatori di maglio capaci e che possono fare buona scuola ne abbiamo.

Quasi direi che persino non sarei molto preoccupato delle difficoltà che momentaneamente potremmo incontrare a costruire in paese le corazze delle nostre navi. E difficoltà grandi ne incontreremmo certo, essendochè l'incertezza nella quale si è circa alla miglior via da seguire per iscoprire quale sia il metodo di fabbricazione ed il metallo che forniscano la miglior corazza, obbliga ad esperienze ed a ricerche costosissime, ed alle quali non

mi sembrano sufficienti le limitate conoscenze e la limitata pratica siderurgica esistente in Italia.

Ma, ripeto, non mi preoccupo molto della immediata esecuzione in paese delle corazze delle nostre navi. Anzitutto l'uso delle grosse corazze tende a restringersi alla protezione di parti limitate delle navi, e le corazze sottili dei ponti subacquei non sarà difficile che riusciamo a fabbricarle, dacchè saremo riusciti a fabbricare le più grosse lamiere di acciaio duttile che entrano nella costruzione degli scafi delle navi.

L'industria quindi che manca assolutamente e che dobbiamo ad ogni costo ed al più presto possibile sviluppare in Italia, è quella che deve darci il *ferro omogeneo*, *ferro acciaioso* o *acciaio duttile* lavorato in lamiere, in verghe angolate od altrimenti profilate per costruire gli scafi e molti altri accessori delle nostre navi.

Quantunque i metodi per fabbricare prodotti perfetti nel suddetto metallo siano abbastanza nuovi e delicati, io credo certa e non difficile la riuscita nel nostro paese della sua fabbricazione; e credo che molte delle *ferriere comuni* esistenti in Italia potrebbero intraprenderla e che non riuscirebbe svantaggiosa — finanziariamente parlando — nemmeno a speculatori che fondassero *ferriere speciali* per produrre il metallo in questione.

Siccome però, almeno nei primi tempi, questo materiale non si produrrà che pei bisogni del Governo e particolarmente della marineria militare: così bisogna che il Governo provveda in qualche modo alle spese ed ai rischi del primo impianto e può farlo, a mio credere, in tre modi:

1° proponendo un premio o dei premi proporzionati a quella od a quelle fra le *ferriere comuni* esistenti che si ponessero in grado di fornire i materiali in discorso perfetti ed adatti alle costruzioni navali.

2° trattando con qualche industriale per la erezione di una *ferriera speciale* che producesse questi materiali:

3° erigendo ed esercendo egli stesso una tale *ferriera speciale*.

Se il Governò non riuscisse nel primo intento, cioè di fare intraprendere la fabbricazione del *ferro omogeneo* o *acciaio duttile* dalle *ferriere comuni* esistenti in Italia, e dovesse ricorrere ad uno dei due ultimi spedienti: la *ferriera speciale* che sorgerebbe non farebbe concorrenza a nessuno, poichè nessuno fabbricherebbe o pur si sarebbe mostrato disposto a fabbricare in Italia i prodotti che a quella quindi sarebbero affatto speciali.

Questa nuova *ferriera* non farebbe nemmeno concorrenza alle *ferriere* che producono *ferro co-*

mune e che abbiamo numerose nelle valli lombarde, nella Val d'Aosta, nella riviera ligure, in Toscana e nella Calabria: giacchè la *ferriera* di cui parlo dovrà produrre specialmente ferro omogeneo, ferro acciaioso o acciaio duttile e non già *ferro comune*; per provvedersi del quale, nelle ingenti quantità, di cui abbisogna per altri lavori che non siano quelli degli scafi propriamente detti, la regia marina potrà continuare a rivolgersi alle *ferriere comuni* nazionali che ho dianzi citate.

Questa *ferriera speciale* quindi: non arrecherrebbe danno a nessuno, provvederebbe ad una suprema necessità dello Stato e ci affrancherebbe dall'estero.

Ora dunque: o i proprietari delle attuali *ferriere* isolatamente o riuniti in società, presentando serie guarentigie, coll'assicurazione delle commesse governative, intraprendono essi questa *fabbricazione speciale*; o nelle medesime condizioni la stabiliscono altri speculatori; o la fondi il Governo.

Sì: il Governo. Preferisco una impresa nazionale privata al lavoro governativo; ma se non si può ottenere ciò che abbisogna col primo mezzo io credo che non vi sia dubbio che si debba usare il secondo.

Non mi preoccupano punto i ragionamenti, che, notate bene, trovo giustissimi, coi quali si dimostra che il Governo è un cattivo industriale, un cattivo agricoltore, un cattivo produttore, un cattivo esercente: giacchè tutte queste considerazioni si riferiscono al costo dei prodotti ed a null'altro. Ora siccome io credo che legge suprema e superiore a tutte le considerazioni di spesa e di sacrifici sia *la salvezza della patria*; siccome credo che primo obbligo del Governo è quello di provvedere alla sicurezza ed alla esistenza dello Stato; se non può ottenere coi metodi più economici i mezzi a questo supremo ufficio necessari, deve crearli lui anche a costo di spendere molto di più.

D'altronde, le navi dobbiamo costruirle; ora che cosa è meglio: che il Governo acquisti all'estero i metalli per gli scafi alimentando operai inglesi, francesi e tedeschi, oppure che fabbrichi esso questi materiali dando pane ad operai italiani? Io credo che la risposta non sia dubbia. (*Approvazioni*)

E poi, giacchè imitiamo gli stranieri in tante cose, perchè non imiteremmo noi, in proporzioni molto minori, quanto fece la Francia in circostanze simili a quelle in cui ci troviamo?

Cinquant'anni fa l'industria siderurgica e meccanica in Francia era all'incirca nello stato in cui si trova oggidì in Italia. La marineria francese non trovava in paese chi le fornisse i suoi ferri, le sue macchine, le sue ancore, le sue catene, i suoi can-

noni: che cosa fece il Governo? Stabili a Guerigny e a La Chaussade due ferriere speciali; alla Ville-neuve presso Brest uno stabilimento per trasformare in verghe tutto il ferro vecchio ed in acciaio fuso tutto le lime usate della mariniera; a Ruelle una fabbrica di cannoni e di proietti, a Indret presso Nantes una fabbrica di macchine a vapore: l'approvvigionamento della flotta fu così assicurato.

E ne risultò perciò la rovina dell'industria siderurgica e meccanica in Francia? Voi tutti sapete che oggidì queste industrie tengono, se non il primo, almeno uno dei primi posti del mondo. Or bene, io affermo che in gran parte questo risultato è dovuto agli stabilimenti governativi che vi ho nominati.

Come già vi dissi in altra parte di questo discorso, le imprese private, specialmente le nascenti, difficilmente possono sostenere le perdite prodotte dal noviziato, sia per formare gli operai, sia per sperimentare i metodi di fabbricazione e scegliere il migliore: ma può farlo un Governo e lo fece la Francia; ed i suoi stabilimenti governativi irradiarono la loro benefica influenza in tutto quel paese, spargendovi operai formati a buona scuola e metodi perfezionati e proficui.

Ma esempi che corroborino questa mia asserzione li abbiamo anche nel nostro stesso paese. La industria meccanica che vi ha preso un considerevole sviluppo dov'è nata in Italia? Dove si sono formati i primi abili congegnatori? Dove agirono e furono note le prime macchine-lavoranti? Negli arsenali governativi e negli opifici di Sampierdarena e di Pietrarsa, fondati dai Governi Sardo e Napoletano.

L'industria meccanica può ormai camminare da sé in Italia: non però la siderurgica.

Concludo quindi: se la *ferriera speciale* che ci abbisogna non può farla l'industria privata, la faccia il Governo.

Credetelo, onorevoli colleghi, questa questione di costruire in paese i materiali greggi che occorrono per le nostre costruzioni navali è essenziale, e ad ogni costo bisogna risolverla.

Già nel 1880 mancammo l'occasione di farlo colla scadenza d'allora del contratto delle miniere dell'Elba: eppure gli onorevoli Brin, Baccarini, Brocchetti ce l'avevano offerta col presentare e ripresentare una legge per la erezione di uno stabilimento siderurgico.

Vediamo ora di non perdere anche l'occasione della nuova scadenza del contratto di detta miniera, che avviene nel 1884.

Onorevole Acton, procuri d'intendersi coi suoi colleghi dei lavori pubblici e della guerra o faccia da lei solo, perchè in questo la mariniera è il capo

principale. Procuri di avere il necessario da imprese industriali; ma se non lo può, lo ripeto, lo faccia lei: che già, se un dato stabilimento non deve alimentarsi che colle commesse del Governo, tanto vale che il Governo ne sia padrone assoluto.

Come pei motori, però, anche per questi materiali non bisogna esagerare col credere e pretendere che fin d'ora il Governo non debba rivolgersi all'estero per provvederne. L'industria della fabbricazione del ferro omogeneo non può sorgere certo da un giorno all'altro; e sorta, non potrà immediatamente fornire nè grande massa, nè massima perfezione di prodotti. D'altra parte, gli apprestamenti navali, che stimo necessario di compiere nel breve spazio di circa 5 anni, sono tali, che esigono la sollecita provvista di una ingente massa di materiali, per cui sarà necessario ancora per qualche tempo di acquistarne all'estero, ed io prego anzi il Governo a farlo risolutamente, evitando incertezze ed indugi. (*Bene!*)

E con ciò ho terminato il mio dire circa quest'importante argomento e giungo alle conclusioni.

Ho io bisogno di dilungarmi per dimostrarvi l'importanza della mariniera militare nella difesa dello Stato? E di avvalorare la mia dimostrazione sviluppando i pareri degli uomini sommi o degli enti cospicui che trattarono questo tema? Non lo credo. Nessuno di voi ignora le condizioni topografiche, idrografiche, politiche e commerciali dell'Italia, e voi tutti avete udito o letto i principali ragionamenti svolti intorno alla difesa marittima del paese, o potete analizzarli voi stessi, meglio di quanto possa farlo questo mediocre oratore.

Mi limiterò a dirvi:

Ricordatevi di Tunisi e d'Egitto; fatti recenti che dimostrano: la nessuna influenza che esercitiamo nel Mediterraneo dove dovremmo tenere il primo posto od almeno essere comprimari coll'Inghilterra, e l'uso e l'abuso che fanno i nostri competitori per stabilirvisi in guisa da precludere ogni via alla nostra legittima parte d'influenza quando potremo reclamarla;

Pensate alle trenta ricche e popolose nostre città litoranee: ricordando che Alessandria ci dimostra che una grande città costiera può in poche ore essere ridotta un mucchio di cenere e di rovine; e che il farlo non è punto considerato opera barbara e ripugnante, ma semplice azione di guerra naturale e corretta; (*Sensazione*)

Riflettete che la nostra capitale, questa Roma che è la più preziosa e contrastata gemma della corona d'Italia, dista soltanto 27 chilometri dal mare e che dal mare per ben due volte

nel giro di pochi anni vide giungere i suoi assalitori;

Pensate alle nostre due grandi isole esposte senza difesa ad essere facile preda del nostro eventuale nemico, e che una volta perdute, forse non riconquisteremmo mai più;

Considerate che sul mare l'Italia ha più di un miliardo di proprietà, certa preda del nemico che il mare dominasse;

Riflettete, infine, che mentre il nostro valoroso esercito sarà intento a sbarrare ciò che suolsi chiamare la porta d'Italia: le Alpi; il nemico potrebbe entrare per una finestra larga quattro volte tanto: la frontiera marittima indifesa. (*Approvazione*)

Ma permettete che aggiunga ancora una sola citazione.

Il gran re Vittorio Emanuele II, il padre della patria, indirizzandosi nel 1860 alla flotta espugnatrice d'Ancona pronunciò queste poche, ma significantissime e memorabili parole:

Grandi sono i destini della marina Italiana!

E grandi invero sono questi destini.

La *marina militare* soltanto può fornire quel complemento di difesa che assicuri la libertà e l'indipendenza nostra e quel complemento di potenza espansiva che può renderci rispettati e temuti nel mondo.

La *marina mercantile* soltanto col commercio marittimo può fornirci quel complemento di ricchezza che ci abbisogna per divenire potenti e felici.

Non siamo quindi sordi all'insegnamento datoci dal Gran Re.

Per concretare i miei concetti e ottenere un risultato pratico dall'esposizione dei medesimi, presentai un ordine del giorno che li riassume. Esso è del tenore seguente:

“ La Camera: convinta della necessità di affrettare la costituzione della flotta in conformità alla legge del 1877, invita il Governo: ad iniziare la costruzione di altre quattro navi da guerra di prima classe ed a compiere innanzi del 1888 l'allestimento di queste e di quelle presentemente in costruzione, e delle necessarie navi minori: avvalendosi a questo fine di tutto il concorso dell'industria nazionale.

“ Borghi. ”

Stimo inutile di svolgere quest'ordine del giorno, il semplice riassunto che devo fare delle mie proposte basta per precisarne il significato.

Le mie proposte sono le seguenti:

1° Affrettare gli studi per la compilazione dei disegni delle nuove navi da guerra di 1^a classe in

guisa che questi disegni siano compiuti, esaminati ed approvati prima della fine del corrente anno;

2° Impostare nel corrente anno o al più tardi al principio del venturo una di queste navi in ciascuno dei nostri stabilimenti militari marittimi ed impostare la quarta sullo scalo del *Lepanto*, nel cantiere Orlando, a Livorno;

3° Avviare al più presto possibile le pratiche necessarie per la provvista dei materiali per la costruzione di queste navi affinché possa effettivamente essere iniziata all'epoca che ho indicata;

4° Affidare ai cantieri privati nazionali la costruzione di tutte le navi di classe e specie inferiore alla prima che debbonsi costruire a norma dell'organico;

5° Affidare subito agli opifici meccanici nazionali la costruzione del maggior numero possibile di motori delle navi da costruirsi, non escluso almeno uno di quelli delle navi di 1^a classe; limitando le ordinazioni all'estero soltanto per quelle macchine che i nostri stabilimenti non potessero costruire nel limite di tempo assegnato per l'allestimento delle navi;

6° Oltre alle somme già stanziare nel bilancio di prima previsione che si sta discutendo, per rinnovamento del naviglio, destinare alle costruzioni navali col prossimo bilancio di definitiva previsione la somma di 162 milioni ripartita nei cinque esercizi 1883, 1884, 1885, 1886 e 1887: acciocchè alla fine di questo ultimo anno siano completamente allestite le navi presentemente in costruzione, le quattro navi di 1^a classe e le altre navi di 2^a classe e minori delle quali si propone d'iniziare la costruzione in quest'anno e nel venturo affine di compiere l'organico, giusta lo scopo espresso dal medesimo, lasciando i cantieri guarniti con navi a vari stadi di avanzamento rappresentanti la somma di 17 milioni almeno;

7° Stabilire in Italia la fabbricazione del ferro omogeneo per mezzo d'una delle tre vie che ho indicate; ma in ogni caso approfittare del rinnovamento del contratto per le miniere dell'Elba per addivenire allo stabilimento di almeno una *ferriera speciale* che provveda i materiali greggi per le nostre costruzioni navali; sia cumulativamente coi materiali occorrenti all'amministrazione della guerra ed ai lavori pubblici, sia unicamente destinati ai lavori della marina militare; procurando di costituirla possibilmente sulla base d'una speculazione industriale, ma facendola esercire anche direttamente dal Governo se il tentativo non riuscisse.

Io non credo necessario di raccomandare ai miei colleghi di votare col mio ordine del giorno queste proposte, essendochè il Parlamento italiano

non fu mai restio nel votare i fondi necessari per provvedere alla difesa dello Stato. Io non credo nemmeno necessario di raccomandarne l'accettazione all'onorevole ministro della marina, poichè il cuore di ogni ammiraglio dell'armata italiana non può che battere ancora più vibratamente del mio sotto l'impulso dei sentimenti che emergono da concetti tendenti alla pronta costituzione di una forza navale degna dell'Italia ed adeguata ai suoi bisogni.

Non indirizzo raccomandazioni nemmeno all'onorevole presidente del Consiglio, giacchè prima origine della simpatia che provai per l'onorevole Depretis fu appunto la conoscenza ch'ebbi, volgono ormai più di trent'anni, della sua convinzione: che massimo elemento di sicurezza e di potenza per la patria nostra, sia la marina; e la sollecitudine da lui dimostrata per promuoverne lo sviluppo prima in Piemonte, poi nell'Italia unita.

Mi rivolgo, invece all'onorevole ministro delle finanze, e gli dico:

Onorevole Magliani: ella che ha avuto il coraggio di affrontare l'arduo problema dell'abolizione del macinato senza compromettere il bilancio e che dall'esposizione finanziaria che fece avantieri può ritenersi certo che sia riuscito nel difficile intento; ella che ha avuto l'ardire di affrontare il non men arduo problema dell'abolizione del corso forzoso senza arrecare perturbazione all'assetto economico del paese, e tutto porta a credere che riuscirà: coll'ingegno e col patriottismo di cui questi due fatti sono luminosa prova, trovi i fondi necessari e vinca così la più grande, anzi a mio credere la sola difficoltà che possa opporsi alla sollecita costituzione della forza navale ch'è indispensabile alla difesa della nostra frontiera marittima; e accoppiando questo titolo a quello di aver ricostituite le finanze italiane si accaparrì la probabilità di poter dire un giorno: Io ho due volte salvata la patria!

Ho fede che queste mie parole saranno favorevolmente accolte dall'onorevole Magliani: n'ebbi arra anche avantieri, allorquando nell'esposizione finanziaria dichiarò: che nel venturo anno prevedeva qualche aumento di spesa per la marina.

Ma se le mie deboli parole non hanno, a giusto titolo, sufficiente autorità sull'animo dell'onorevole ministro delle finanze, mi avvarrò di quelle di Giuseppe Garibaldi.

Negli ultimi mesi della travagliata e gloriosa sua esistenza, questo grande patriota, il cui spirito da quel seggio deserto aleggia su noi, ed il cui genio intuitivo nel riconoscere i bisogni e gl'inten-

ressi della patria giungeva quasi alla divinazione, scrisse:

“ Il nostro Governo può e deve fare delle importanti economie in tutti i rami dell'amministrazione meno che nella marina. Questa io considero siccome *base principale della nostra esistenza presente e futura*, per cui si deve ad essa i maggiori sacrifici. „ (*Bene!*)

E con ciò chiudo il mio dire ringraziandovi, onorevoli ed egregi colleghi, della pazienza colla quale mi avete ascoltato e della benevolenza che durante questo mio discorso mi avete dimostrato.

(*Segni di approvazione — Alcuni deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini.

Martini Ferdinando. È assai probabile che ciò che sto per dire incontri qui molti oppositori. Io prego fin d'ora i miei colleghi, i quali volessero oppugnare le mie parole di mettere da parte la questione della mia competenza, anzi, dirò meglio, della mia incompetenza.

Lasciamo da parte questa vecchia arma, de' duelli parlamentari; è un'arma irruginita che non ferisce più nessuno. Se, per una ipotesi poco verosimile, l'onorevole ministro della marina ponesse qui, domani, la questione della fiducia; e se, per ipotesi inverosimile addirittura, io dessi a lui il mio voto, è certo che l'onorevole ministro, facendo il computo della sua maggioranza, non sarebbe così schifiloso da escludere il mio nome: non direbbe leviamo costui perchè è incompetente. Noi siamo tutti abilitati a votare, cioè ad approvare; ora l'approvazione implica il giudizio, il giudizio implica l'esame e l'esame la disquisizione.

Del resto, io prendo proprio a parlare per compiere un dovere. Membro della Commissione del bilancio, sollevai in seno ad essa la questione delle corazze. La questione importò molti lunghi studi della giunta generale, ed ebbe per effetto anche un ritardo nei suoi lavori, e per conseguenza, anche nei lavori della Camera.

Io debbo dimostrare, che le dubbiezze che io mostrai non erano del tutto ingiustificate; a senso mio, anzi, esse erano purtroppo giustificatissime.

Presidente. Dunque, onorevole Martini, mi pare che ella si disponga a trattare una questione speciale, una questione cioè che potrebbe trovare la sua sede, nel capitolo 35 del bilancio.

Io non ho nessuna difficoltà che ella prosegua su questo argomento, purchè però tutti gli onorevoli deputati che intendono trattarlo lo trattino qui nella discussione generale. Altrimenti se qual-

cuno si riservasse a trattarlo nel capitolo 35, altri nella discussione generale, la discussione non sarebbe più finita. (*Si! si!*)

Dopo questa avvertenza, e con questa preghiera agli onorevoli colleghi, prosegue pure il suo discorso.

Martini Ferdinando. Dunque, io sorgo a parlare con assai svogliatezza, con una svogliatezza che potrebbe quasi dirsi ripugnanza. Già, questa svogliatezza è, per così dire un segno del tempo. C'è nella vita politica italiana, in questo momento (nè io so, nè voglio cercarne le ragioni) qualche cosa di molle, di fiacido. Quando si torna ai colleghi, dai quali noi partimmo con tante promesse, e con tanti desideri di vigoria nuova, ci accade di dover ripetere, i versi del poeta alla madre:

« Dal tuo seno partii pien di speranze
Pien di sconforto al tuo seno ritorno ».

Quando si è sollevata la questione delle corazze, io ha tenuto dietro alle discussioni che hanno fatto intorno ad esse i giornali, ed ho notato che alcuni di questi, di molta riputazione, che hanno fama, meritata o no, di essere eco del pensiero di uomini parlamentari, dicevano: ma lasciate correre questa questione delle corazze; il paese non ne capisce niente. Ebbene, signori, per me tutti questi sono brutti sintomi. Come? la stampa, la quale, se ha da essere utile a qualche cosa, deve esercitare un ufficio di sindacato su tutta l'opera governativa e parlamentare, quando si tratta di così grosse questioni dice: lasciate correre, il paese non ci capisce nulla? Se il paese non capisce nulla, sarà colpa nostra, poichè noi siamo qui apposta per farlo capire.

Ma v'è poi per me oggi una speciale ragione di repugnanza a discorrere: io ho un profondo convincimento, ed è che l'indirizzo che il ministro della marina ha dato e dà alla sua amministrazione, è cattivo; ed ho pari convincimento che per quanto io, o qualche altro più autorevole di me dica o faccia, non si muterà per ora nè il ministro, nè l'indirizzo.

E veniamo dunque, poichè il presidente ha consentito ch'io tratti ora questa questione speciale, alla questione delle corazze.

La Camera sa, e io lo ricordo di volo, che sulla fine di ottobre del 1882, si fecero nel poligono del Muggiano le esperienze di tiro sopra le corazze *compound* di ferro e acciaio insieme, e sopra le corazze Schneider di acciaio puro.

Corse voce allora che le corazze *compound* si fossero dimostrate alla prova di gran lunga inferiori alle corazze di acciaio puro Schneider, e che

codeste corazze fossero appunto quelle che il ministro della marina aveva prescelte per guernire i fianchi dell'Italia. Guardate, signori, i documenti che stanno in allegato alla relazione del bilancio della marina, e voi vedrete che le voci corse allora erano fedeli in gran parte.

La questione è molto grave; prima di tutto: si diceva che la corazza *compound* era inferiore alla corazza Schneider; è ella veramente inferiore?

Io deploro che tutti quanti i miei onorevoli colleghi, non abbiano ora sotto gli occhi il fascicolo del febbraio della *Rivista Marittima*, o meglio non abbiano le fotografie che per cura del Ministero furono fatte alla Spezia sulle piastre, dopo l'esperienza del tiro; potrebbero vedere coi loro occhi; imperocchè questa di cui si vuol fare una questione siderurgica, (quando si tocca il Ministero della marina, siamo sempre nei misteri Eleusini) di grande competenza tecnica, è nè più nè meno che una questione di ottica.

Le fotografie sono state lungamente presso la Commissione del bilancio, e ciascuno può procurarsi il fascicolo della *Rivista Marittima* del febbraio 1883.

Nel primo tiro, mentre la corazza Schneider, di acciaio puro, non presenta che un solo foro in cui è penetrato il proiettile, le altre, vale a dire la corazza Cammell e la corazza Brown appaiono come abbracciate da grandi polipi che vi distendono sopra i loro tentacoli; dopo il secondo colpo, la corazza Schneider ha, sì, una fenditura, ma della corazza Brown non rimane nulla, essa scompare tutta quanta lasciando scoperto il fianco ligneo della nave; della corazza Cammell rimane un piccolo frammento attaccato ad un angolo.

Ora dunque, per me, questa è questione di ottica, e non c'è bisogno di una speciale competenza.

Ma si dice: badate che in altre esperienze la corazza Schneider non ha fatto così buona prova, e la corazza Compound non l'ha fatta così cattiva. E allora si può rispondere che poco fa a Copenaghen si sono fatte nuove esperienze, nelle quali, secondo ciò che io leggo nei giornali, (non prendo alcuna responsabilità, ma la notizia pare ufficiale) le corazze Compound si sono mostrate nuovamente di gran lunga inferiori alla corazza Schneider. Ad ogni modo rimettiamoci ai tecnici, e vediamo che cosa opina, intorno al paragone delle due corazze, la Commissione che assistè all'esperienza di tiro.

Voi avete nell'allegato numero 31 del bilancio le conclusioni della Commissione permanente per l'esperimento del materiale da guerra; la Commissione dichiara che « la corazza Schneider, quan-

tunque abbia permesso una penetrazione maggiore, si dimostra superiore alla Compound e meglio adatta a proteggere il fianco di una nave »; che « nella pratica può riuscire migliore la piastra che permette una maggiore perforazione, ma che è dotata di una tenacità superiore; » che le corazze Compound hanno « una resistenza alquanto superiore a quella di cui fece prova la corazza Schneider quanto a perforazione, ma resistono però meno di questa all'effetto contundente del proiettile, e ciò per difetto di tenacità.

Queste considerazioni sono tanto più notevoli inquantochè è da notare che nè l'una nè l'altra corazza fu perforata per una profondità maggiore della metà del suo spessore; laonde centimetro più centimetro meno, la questione della perforazione non è molto importante.

Nella *Rivista Marittima*, che è una pubblicazione ufficiale, nel fascicolo del 7 febbraio 1883 da me citato, si ripete che dall'esame comparativo degli effetti prodotti dai tiri sulle varie corazze, non rimase nella Commissione alcun dubbio intorno alla dimostrata superiorità della corazza Schneider rispetto quella Compound e quanto alle Compound si osserva che « se il contratto avesse avuto valore nei termini suespressi, le piastre avrebbero dovuto rifiutarsi senz'altro. »

Dunque la questione di ottica è confortata anche vigorosamente dai pareri della gente che se ne intende, che deve intendersene, che è pagata per questo.

Ma di questa superiorità della corazza Schneider su quella Compound ha mai dubitato nessuno? C'è mai stato nessuno che abbia detto: è proprio vero che queste corazze Compound sieno migliori delle Schneider?

L'onorevole relatore dice a pagina 13: « mai si è sollevato alcun dubbio che per la protezione delle parti più vitali delle navi si dovessero impiegare le piastre Compound, giudicate come le più resistenti fra tutte. »

Ebbene, signori, è dunque vero che nessuno ha mai dubitato di codesta superiorità? Ne ha dubitato l'onorevole ministro della marina, il quale nel 10 settembre 1881, scrivendo al Comitato dei disegni delle navi diceva: « informazioni, sulla esattezza delle quali non si può ora avere alcun dubbio, diminuiscono considerevolmente il prestigio, del quale erano finora circondate le corazze Compound, e fanno dubitare che non sia prudente attribuire loro tanto eccesso di resistenza su quella delle piastre comuni, quanto sinora si è creduto di poter fare con sicurezza. »

Da un'altra parte gli stessi esperimenti paiono

molto favorevoli alle lastre di acciaio fornite dai signori Schneider le quali, se i risultamenti finora ottenuti sono normali e non già puramente eventuali, non solo possono competere con le lastre miste, ma possono con sicurezza essere considerate ad esse molto superiori (Allegato n° 7).

Dati questi dubbi dell'onorevole ministro della marina, dato che questa certezza della maggiore tenacità e resistenza delle corazze Compound non c'era, pare a noi, gente incompetente, che si sarebbero dovute fare delle esperienze; prima di concludere il contratto, col quale si commetteva la costruzione, e ci s'impegnava all'acquisto di codeste corazze.

Di prove per la corazzatura dell'Italia si cominciò a discorrere sin dal 1880. Il Consiglio superiore di marina, nella seduta del 24 giugno 1880 diceva: « il Consiglio è di parere che sia utile il fare alcune prove sopra le lastre Compound con giacitura orizzontale, e per questo suggerisce che abbiano ad essere comparative, facendone confronto con una piastra in ferro ed un'altra in acciaio. » (Allegato N° 2.) Questo nel 1880. Non so se queste prove fossero fatte. (*Movimento del ministro della marina*)

Vero è che uno dei membri del Consiglio superiore di marina, per non tacere nulla, l'onorevole Brin, diceva, in un voto separato, che non vi può essere dubbio, nello stato attuale delle cose, sulla preferenza da dare alle piastre Compound. Ma con questo egli non si opponeva punto, mi pare, a quello che avevano deliberato i suoi colleghi quanto alla utilità delle prove comparative.

E del resto, lasciamo là i consigli dei corpi tecnici: di questi corpi tecnici, che si citano così di frequente nelle risposte date dall'onorevole ministro alla Commissione del bilancio, e nella relazione dell'onorevole Botta, sarà da discorrere più tardi.

Intanto è da osservare che questi corpi tecnici escono fuori, e si ritirano quando al ministro piace. Ora, il ministro è ossequente al congresso dei corpi tecnici, e adduce *l'ipse dixit* del Consiglio superiore di marina. Ora, quando il Consiglio superiore di marina, od il Comitato delle navi dice diversamente da quello che al ministro piace, allora egli lascia da parte il tecnicismo e la consultazione, o fa a suo modo.

Ciò è tanto vero, che nel maggio 1881, il Comitato propose di proteggere le navi da mettersi in cantiere con piastre orizzontali di 50 centimetri per lo meno, ed il ministro respinse la proposta e ordinò che le navi fossero difese con piastre di 45 centimetri, scrivendo: « io ho deciso che

La corazzatura dei fianchi delle nuove navi debba avere 45 centimetri. «

Non è questo il luogo per esaminare se il ministro abbia fatto bene o male a far così, ma dico che i corpi tecnici ora si citano come autorità inappellabili, ora si lasciano da parte perchè l'opera del ministro corra più libera per la sua china.

Ma a proposito di queste prove proposte nel 1880 io debbo esprimere un desiderio: il desiderio di non saper leggere nei documenti del Ministero della marina; il desiderio che questo abbia un linguaggio tutto suo, il quale, suoni per noi profani, diversamente da quello che significherebbero eguali parole pronunziate e scritte da altri; imperocchè, a pagina 10 della relazione leggo, che le esperienze non si debbono fare, perchè « il mostrare in pubblico con esperimenti di fatto la insufficienza delle lastre, avrebbe dannosa influenza sulla pubblica opinione e funesti sarebbero gli effetti derivanti perchè distruggerebbero la fiducia nell'efficacia della protezione delle navi, che è necessario abbiano coloro che di esse debbono servirsi nei combattimenti ».

Lo ripeto; credo che queste parole abbiano un significato diverso da quello che io sarei indotto a dar loro, perchè, in verità, se avessero il significato loro proprio, direi: ma, come? Voi preferite di non fare le prove, e di corazzare le navi anche con cattive piastre, perchè non perdano la fiducia coloro che dovranno dirigere le navi, ed il paese non sappia che la piastra è cattiva? Ma è così che voi domandate il denaro agli italiani ed il sangue ai soldati e agli ufficiali di marina? Ecco quello che direi. Ma le parole non esprimono certamente quello che a me pare, certamente hanno un significato diverso.

Torniamo alle prove. Nel 1881, il 30 settembre, il Comitato pei disegni delle navi scrive al ministro della marina (allegato n° 8): « La questione dei meriti relativi delle piastre Compound e di quelle Schneider per la corazzatura verticale dell'Italia è immensamente grave tanto più dovendo procedere a tale studio colla scorta di dati di esperienze eseguite in altri paesi, con norme variabili in condizioni molto differenti, i cui risultati non sono sempre paragonabili e controllabili, mentre che nella nostra marina non abbiamo ancora esperienze di tiro eseguite sulle piastre Compound. In conclusione, se si può ammettere che una qualche superiorità rimanga alle piastre Compound (guardate, caso strano, che la fiducia nelle corazze Compound diminuisce quanto più ci avviciniamo all'epoca dei contratti,) per ciò che riguarda fragilità rispetto alle piastre di acciaio del

Creuzot, si deve arguire che allo stato attuale di fabbricazione questa superiorità è molto limitata. »

Questo, il 30 settembre 1881 (allegato n° 8).

Parrebbe che anche questo fosse non dico un invito, non dico un consiglio, ma certo un'occasione molto opportuna per provvedere ad esperienze preliminari, prima di concludere il contratto. Noi sappiamo che il ministro dubita della superiorità delle Compound, e vi ho letto le parole sue; ora comincia a dubitarne il Comitato delle navi. In queste dubbiezze, la prova era, mi pare, tutto quello che di più risolutivo, di più tranquillante e sicuro poteva farsi. Eppure la prova non si fa, e si arriva al 3 di marzo 1882. Allora il Comitato pei disegni delle navi scrive: « Il Comitato conosce troppo i precedenti di questa questione, perchè il referente (è la relazione, credo, dell'onorevole Brin) creda necessario di qui accennarli.

« Le suddette piastre Compound e Schneider devono servire per le prove comparative, i risultati delle quali serviranno non solamente per decidere quale sia la qualità di piastre da preferirsi, ma ancora per stabilire, ecc. » Qui, dunque non ci sono più dubbiezze: il Comitato per le navi propone addirittura la prova; è chiaro per tutti meno per l'onorevole relatore della Giunta generale del bilancio, il quale dice: (avete udito che si parla di precedenti) « quali sono questi precedenti?... »

Questi precedenti sono:

« ...una serie di documenti ufficiali constatanti sempre e senza interruzione, la superiorità delle piastre Compound... »; dunque « ...il Ministero non poteva attribuire importanza alle parole della detta relazione. »

Ma, onorevole Botta, se era inutile la risposta e so di nessun valore, io vorrei che ella mi dicesse perchè il Ministero fece la domanda.

Ammettiamo pure che il Comitato per lo avanti avesse detto (ma non lo ha detto e mi pare che risulti chiaro dai documenti che ho citato) che le corazze Compound erano superiori alle corazze Schneider; quando un bel giorno esso viene a dirci: fate le prove comparative, cotesti precedenti, l'aver esso affermato la superiorità della corazza Compound non debbono avvalorare ai vostri occhi la nuova opinione sua non debbono indurvi a credere che qualche grave fatto sia avvenuto, tale da giustificare così solenne e potente mutar di parere?

A senso vostro il Comitato delle navi aveva detto, no allora che le corazze Compound erano le migliori; poi viene a dire: proviamole; e pare a me, onorevole Acton, che doveva essere vostro dovere di ascoltarlo, e non rispondere: io non tengo

alcun conto della vostra opinione, perchè ne avete avuta una contraria per lo innanzi.

Intanto, tutto si prepara alla Spezia per queste prove; ma ad un tratto i lavori cessano, ed il 26 aprile 1882 si stipula il contratto con le case Brown e Cammel per le corazze dell'*Italia*.

E qui la spiegazione c'è, si dice: una grave urgenza politica ha reso necessario la conclusione di questo contratto. Non v'è dubbio, data la grave urgenza politica, dato che tra quest'urgenza e la corazzatura dell' "*Italia* ", vi fosse un termine di rapporto, io sarei disposto a dare non una, ma venti assolutorie all'onorevole ministro dalla marineria.

Se non che esaminiamo un po' quest'urgenza. Il ministro della marineria ripara sotto lo grandi ali del presidente del Consiglio, il quale dinanzi alla Commissione del bilancio, tra molte dichiarazioni, lascia cadere anche una parola che concerne l'Egitto, e le condizioni della politica europea, e la politica internazionale dell'Italia nel 1882, al tempo della conclusione del contratto.

Lasciamo stare l'Egitto, onorevole presidente del Consiglio. Già noi in Egitto non ci dovevamo andare, per le molte ragioni che l'onorevole ministro degli affari esteri ci ha lungamente enumerate. Ma poi lasciamo stare l'Egitto anche per un'altra ragione. Io domando: Avevate pronto un nuovo Schiller che vi scrivesse una nuova storia della nuova guerra dei trent'anni? Perocchè ci vogliono ancora, per compiere queste famose navi, due anni e più, secondo le previsioni del ministro della marineria. Dunque la guerra d'Egitto doveva durare quanto la piramide di Cheope, o quanto una dinastia di Faraoni?

Dirò invece che accetto molto volentieri le altre dichiarazioni del presidente del Consiglio il quale dice: " Io credo della maggiore importanza politica per l'Italia, di avere al più presto possibile pronte le quattro grandi corazzate. "

Io sono dei più caldi ammiratori dell'ingegno e degli accorgimenti politici dell'onorevole Depretis; ma non c'era bisogno di lui per questa dichiarazione, che per l'Italia sia di massima importanza l'averle sollecitamente le quattro grandi corazzate, tutti lo credono, tutti cioè, no; c'è qualcuno che non lo crede: ed è l'onorevole minis-

della marineria. (*Movimento*)

Perchè dico che non lo crede? Perchè se egli lo credesse veramente, è certo che egli affrettarebbe i lavori dell'*Italia*, che egli li solleciterebbe con quanta maggiore energia fosse possibile, che egli sarebbe quale ce lo rappresentava l'altro giorno l'onorevole Boselli, pensoso, appena desto

la mattina di qual cosa egli possa fare nel giorno perchè l'*Italia* pigli sollecitamente le vie dei mari. L'onorevole Boselli se lo rappresentava così; diversità di fantasia, io mi rappresento l'onorevole Acton assai diversamente. (*Si ride*)

Parliamo, per ora, delle sole corazze, dei ritardi delle sole corazze. Nell'allegato n° 34 si legge:

" Appena stipulato il contratto, furono spediti tanto ai signori Brown quanto ai signori Cammell disegni e modelli rappresentanti le singole piastre, secondo suggeriva il bisogno in relazione con le forme di esse. Questi disegni e questi modelli erano da lungo tempo preparati. "

Or bene, per una sequela d'incidenti sui quali ritorneremo più tardi, le richieste dei Cammell per i disegni non erano soddisfatte che il 18 di settembre, dal qual giorno soltanto debbono decorrere gli otto mesi per la consegna delle corazze; e per i Brown la cosa è ancora più grave, imperocchè al 19 febbraio 1883, giorno in cui il ministro fece la sua dichiarazione alla Commissione del bilancio, i disegni ed i modelli non erano ancora pervenuti a quella ditta. Dunque tutta questa fretta di concludere il contratto, quando dieci mesi dopo, il lavoro delle corazze presso le officine Brown non è cominciato, io non la meno per buona.

Badate che ho detto che parlavo solamente, per ora, delle corazze; vediamo il resto. Secondo l'onorevole Acton (risulta dal documento n° 1 allegato alla relazione sul bilancio), l'*Italia* doveva essere pronta ad entrare in isquadra nella primavera del 1882. L'onorevole Acton salì al Ministero ove siede, e siederà per un pezzo, sulla fine del 1879. Nel novembre del 1880, egli teme non sufficiente la corazzatura dell'*Italia* a guarentire i fianchi della nave, e interroga il Comitato dei disegni se si possa accrescere lo spessore delle corazze; e su questo io non ho nulla da dire; anzi. È strano però che mentre l'onorevole Acton credeva insufficiente per l'*Italia* una piastra dello spessore di 43 centimetri, con 23 gradi d'inclinazione che, a detta dei tecnici, corrisponde ad uno spessore di 54 centimetri di una piastra verticale, egli poi credesse bastevole alle navi nuove che poneva in cantiere una corazza semplice di 40 centimetri. Di questo non mi rendo ben conto; ma io non posso entrare in simile materia che non mi è certamente familiare; vado avanti.

Nel maggio 1881, il Comitato per il disegno delle navi compie i propri lavori e scrive al ministro, dicendo quello che è da farsi, secondo le richieste e i desideri suoi. Ebbene, solamente il 3 dicembre 1881 il ministro si rivolge al Comitato

per domandare un parere definitivo sull'acquisto delle corazze. Ma, onorevole ministro, io domando: in questi sette mesi che sono decorsi dal maggio al dicembre 1881 che cosa avete fatto? Avete titubato, avete avuto delle dubbiezze? E perchè allora non avete fatto le prove? E se non avete avuto dei dubbi e delle titubanze, la vostra è stata inerzia. Io non so qualificarla diversamente.

Il Comitato si affretta, e alla lettera del tre dicembre risponde il cinque; il ministro conchiude il contratto nel maggio dell'anno dopo, con altri quattro mesi di ritardo, e lo conchiude sotto quell'impulso che egli adduce come sua giustificazione, ma della quale io tengo conto fino ad un certo segno, imperocchè dico: se avete concluso il contratto nel maggio 1882 perchè spinto dalla situazione politica, io ho il diritto di domandarvi: e se la situazione politica fosse stata diversa, se la politica internazionale fosse stata quieta, quando avreste concluso questo contratto? Io non lo so, forse dopo altri otto mesi.

Voi avete voluto affrettare i lavori; secondo le dichiarazioni da voi fatte alla Camera l'Italia doveva entrare in isquadra nella primavera del 1882, voi avete affrettato i lavori in modo che essa non potrà essere in isquadra neanche nella primavera del 1884.

Ma su questa nave pesa quello che i greci chiamavano *ananke*, e che i francesi chiamano *guignon*; almeno fino ad ora. Guardate il documento n° 34, e udite: " Appena stipulato il contratto, (sono dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina, e cito parole sue), appena stipulato il contratto, (che fu stipulato nel maggio del 1882), furono spediti ai signori Brown i disegni e modelli rappresentanti le singole piastre, perchè si procedesse alla costruzione."

Appena firmato il contratto, notate, il che vuol dire che la spedizione sarà stata fatta alla metà di maggio, o tutto al più al fine di detto mese, altrimenti l'appena non avrebbe significato.

I signori Brown, il 1° agosto da Londra scrivono finalmente di aver ricevuto i modelli in legno; quindi o i modelli in legno hanno messo due mesi ad arrivare a Londra, oppure i signori Brown sono stati due mesi senza far sapere al ministro della marina di averli ricevuti, senza che il ministro abbia più domandato notizia dei modelli che aveva spediti. Ma, dopo aver dichiarato il 1° agosto che i modelli erano pervenuti, il 29 agosto la casa Brown scrive che i modelli erano insufficienti perchè deformati.

Dal maggio alla fine di agosto!

Il ministro ordina la costruzione di nuovi mo-

delli..., e intanto l'ingegnere Magliani nel 17 gennaio 1883, annunzia al Ministero che anche i sei modelli per piastre degli elevatori erano inservibili perchè deformati pur essi. E anche cotesti modelli erano spediti ai Brown fin dal maggio 1882; della loro deformazione nè il Brown parlava nè il ministro sapeva se non nel gennaio di quest'anno cioè otto mesi dopo la spedizione!

Francamente, se la casa Brown metterà tanto tempo a costruire le corazze quanto ne mette a rispondere alle lettere, io credo che l'Italia non sarà pronta nemmeno nel 1887.

Ma c'è qualche altra cosa anche più singolare. La Giunta del bilancio domanda: (Allegato n° 34) questi ritardi nella costruzione delle corazze caricati nell'allestimento dell'Italia? No, risponde il ministro della marina, neanche per sogno, perchè " la copia dei lavori indipendenti dalla corazzatura dei boccaporti e dei fumaroli che debbono ancora compiersi, assorbono gran parte dei mezzi di produzione dell'arsenale di Napoli. "

Ma come; voi non avete ancora finito il lavoro vostro necessario al compimento della nave, e poi venite a dirci che avete fatto il contratto delle corazze per sollecitare; ma se voi aveste le corazze oggi, voi non sareste in pronto col lavoro vostro; e che modo dunque di affrettare è questo? L'onorevole ministro risponde (ed esprimo il solito desiderio che non mi sia familiare il linguaggio *marinaresco*) che queste sono " inevitabili e necessarie conseguenze della natura dei fatti. " Ma che necessarie conseguenze? che cosa è necessario?

È necessaria la deformazione dei modelli?

È necessario che il Brown stia otto mesi senza dar notizia di questi modelli per le piastre degli elevatori?

È necessario che il Ministro il quale ha mandato nel maggio del 1882 i disegni alla casa Brown e che nell'agosto non ha ancora notizie, stia zitto, e non ne domandi contezza?

Questo è necessario? Questa è la conseguenza della natura dei fatti? Francamente, desidero di intendere.

Per ultimo, poichè il contratto è fatto, siete voi in grado di sapere se le corazze che le case Cammell e Brown saranno migliorate, secondo si spera, saranno pari alle altre corazze che i vostri corpi tecnici vi consigliavano di sperimentare? No.

La Commissione permanente di tiro alla Spezia, dopo le prove comparative è istruita che il Governo ha un contratto colle case Cammell e Brown, e nel suo rapporto pubblicato nel fascicolo di febbraio della *Rivista marittima* propone che le prove di collaudo si facciano per guisa che

“ non possano essere per energia minori a quelle cui mostrò di resistere la corazza Schneider. „ Ed è molto naturale; perchè non c'è ragione di vestire i fianchi dell'*Italia* di una corazza la quale si sa inferiore per resistenza ad una corazza di nota resistenza maggiore.

Questa è in massima la proposta della Commissione permanente; nel fatto quale è la prova alla quale, annuente il Consiglio superiore di marina, si sottoporrà pel collaudo la corazza Compound? Un solo colpo, e colle clausole che la corazza non sia perforata, e che malgrado le fenditure nessun pezzo cada.

Ora io vi chiedo: quando avete innanzi a voi una corazza che resiste a due colpi; in che maniera, voi sottoponete la corazza Compound ad un colpo solo? Qui è dove il paese non capisce; qui è dove c'è bisogno delle spiegazioni; perchè il paese questo intende, che c'è una corazza, la quale fu già provata con due colpi, e che invece la corazza che ha da guernire i fianchi dell'*Italia* si sottopone alla prova di un colpo solo, consentendolo il Consiglio superiore di marina!

Io so che siete legati da un contratto; ma qui non si tratta di salvare un contratto, si tratta di tutelare una nave!

E poi... i corpi tecnici?

Ma io, prima di chiudere, ho pur bisogno di qualche parola intorno ad essi.

Io lo sento ripetere da tutte le parti, lo dice la stessa relazione. Che cosa deve fare il ministro quando ha interrogato i capi tecnici? Signori, io ho per i capi tecnici tutto il rispetto, ma non c'è tecnicismo che vada contro l'evidenza ed il buon senso; eppoi io appartengo ad una parte della Camera la quale contro certi corpi tecnici ha avuto sempre delle, forse salutari, ripugnanze.

Io mi ricordo che cosa si è detto qui a proposito del Consiglio superiore dell'istruzione pubblica; si è detto: che cosa volete che il Consiglio superiore faccia? È nominato dal ministro; è fatto ad immagine sua; il ministro gli fa dire quel che crede.

Questo si è ripetuto tanto, che si è finito per fare una legge e modificare la costituzione di quel corpo. Ho udito a proposito di questi corpi dai banchi del Governo, forse quindici giorni fa, dire che essi dalla nostra legislazione sono piuttosto tollerati che consentiti. (*Commenti*)

Eppoi che importa a me di sapere quale sia l'opinione del Governo sopra i corpi tecnici. Chi è responsabile? I corpi tecnici? Allora sono essi il Governo.

Se non sono responsabili i corpi tecnici, perchè

sono enti collettivi impersonali che io non posso andare mai a cercare, allora il ministro non si celi dietro i loro responsi, non ripari sotto ad essi più di quel che convenga la responsabilità degli atti suoi, non dica ch'egli ha consultato i corpi tecnici e che questo ha da bastare.

Io ho finito. Corpi tecnici o no, a me pare risulti questo: che voi, onorevole ministro, avete trascurato senza ragione, malgrado il parere di quei corpi tecnici che ora invocate in vostro favore, le prove comparative che solo potevano darvi la testimonianza del valore della corazza di cui dovete guarnire i fianchi dell'*Italia*; che invece di affrettare il compimento della nave, il che sarebbe pure una giustificazione vostra, voi avete talmente rallentata la vostra operosità, avete frapposto fra un atto e l'altro tanti ritardi, che invece di guadagnare del tempo, avete differito di due anni l'entrata di quella nave nella squadra; che voi guarnirete oggi i fianchi della nave con una corazza che i vostri stessi corpi tecnici riconoscono inferiore ad un'altra corazza esistente, e della cui resistenza non potrete essere sicuro, neanche quando le esperienze che voi fate saranno compiute; imperocchè codeste esperienze, ripeto, paiono piuttosto determinate a guarentire la responsabilità del ministro dinanzi alla Camera, che non a guarentire l'*Italia* di fronte ai proiettili del nemico.

Io, l'onorevole ministro e la Camera possono crederlo, non metto in questa questione nessun astio di partito. Io reputerei cattivo cittadino chi venisse qui a far guerra a un ministro gettando l'allarme sopra uno dei nostri arnesi di guerra, così poderoso e importante, come reputerei pessimo cittadino quello che si rifiutasse a scorgere il vero in un argomento che tocca la forza e il decoro della nazione, solamente per salvare un ministro. Io non ho asti politici; ho detto già che so benissimo che, malgrado delle mie parole, l'onorevole Acton rimarrà al suo posto.

Gli auguro di rimanerci, se vuole, ma gli auguro anche di mutare strada.

Per ora a me il Ministero della marineria fa l'effetto di essere

« Nave senza nocchiero in gran tempesta. »

(*Bravo! Bene!*)

Presidente. Vista l'ora tarda, rimanderemo a domani il seguito della discussione.

Si annunzia una domanda d'interrogazione al ministro della pubblica istruzione.

Presidente. Essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio, lo prego di comunicare al suo

collega della pubblica istruzione la seguente domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sul ritardo a compiere i lavori di restauro al gran monumento Robbiano esistente nella facciata dell'ospedale di Pistoia, puntellato da due o tre anni, ed ora minacciante rovina.

“ Martelli-Bolognini „

La seduta è levata alle ore 6 30.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Verificazione di poteri. — Elezioni del collegio di Macerata e del 2° di Foggia.

2° Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero della marineria per l'anno 1873.

3° Discussione di una risoluzione proposta dal

deputato Canzi, relativa all'esercizio della tassa dei tabacchi.

4° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Di San Donato concernente l'applicazione della legge sul dazio consumo — Svolgimento di una interrogazione dei deputati Placido e Fusco al ministro delle finanze; e di una interrogazione del deputato Indelli ai ministri delle finanze e dell'interno.

5° Discussione dello stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1883.

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

Roma, 1883 — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).