

CXXV.

2ª TORNATA DI LUNEDÌ 11 GIUGNO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *I deputati Correale, Gamba e Baccelli Guido dichiarano che, se fossero stati presenti alla votazione nominale di sabato, avrebbero votato contro la proposta Peruzzi — Il presidente dà comunicazione di una lettera del deputato Giovannini che dichiara quale sarebbe stato il suo voto. — Il deputato Coccapieller svolge la seguente interpellanza: " Il sottoscritto domanda di interpellare il ministro di agricoltura e commercio sui lavori incompleti della bonifica dell' Agro romano, riferendosi questa al solo lavoro idraulico mentre urge sollecitare il lavoro agricolo, che solo può ottenersi con la fondazione della Società nazionale cooperativa, industriale, agricola; solo mezzo per risolvere la nazionale ricchezza non che le questioni sociali che agitano le nazioni „ — Risposta del ministro di agricoltura e commercio. — Il presidente dà comunicazione di una interrogazione dei deputati Roncalli e Mariotti e di una interpellanza del deputato Indelli. — Discussione del bilancio della marineria — Discorsi dei deputati Palizzolo, Cavalletto e D' Ayala-Valva — Parlano poscia il ministro della marineria e i deputati Randaccio e Racchia. — Il presidente comunica un'interrogazione del deputato De Zerbi alla quale risponde il ministro della guerra, ed un'interpellanza del deputato Martini alla quale il ministro dei lavori pubblici si riserva di rispondere come a quella del deputato Bertollo. — Il deputato Borgnini presenta una relazione sul progetto per l'aggregazione del comune di Villa San Secondo al mandamento di Montechiaro d'Asti. — Il ministro della marineria a nome del collega di agricoltura e commercio presenta il disegno di legge per modificazione alla legge 23 gennaio 1877, sull'ordinamento del credito agrario.*

La seduta comincia alle 2,20 pomeridiane.

Adamoli, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Presidente. L'onorevole Correale ha facoltà di parlare.

Correale. Dichiaro che se per gravi ragioni non avessi dovuto assentarmi nei giorni di venerdì e sabato, nelle votazioni nominali avrei votato con la maggioranza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gamba.

Gamba. Dichiaro che se mi fossi trovato presente nella votazione nominale della seduta di sabato, avrei risposto no.

Presidente. Sarà tenuto conto di queste dichiarazioni nel processo verbale della seduta d'oggi. L'onorevole Giovannini scrive:

" Nell'appello nominale di ieri io risposi sì. Ma

dal non vedere riportato il mio nome tra i votanti, argomento che la mia esile voce non fosse udita dai segretari in un momento di rumore.

“ Voglio quindi per ogni effetto far pervenire alla Presidenza la soprascritta dichiarazione. ”

Anche di questa dichiarazione sarà tenuto conto nel processo verbale.

Sono anche pervenuti parecchi telegrammi di deputati assenti, coi quali essi intenderebbero dichiarare il loro voto alle votazioni. Io non credo di dare comunicazione di questi telegrammi, perchè ogni deputato che intende compiere il proprio dovere deve trovarsi presente; e perchè non si ha certezza assoluta che ogni telegramma sia autentico.

Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il processo verbale.

(Il processo verbale è approvato).

Adamoli, segretario, legge il seguente sunto di

Petizioni.

4301. Le Giunte municipali di S. Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena e Cinto chiedono il prolungamento della ferrovia Treviso-Motta fino alla Portogruaro-Casarsa con allacciamento a S. Vito al Tagliamento.

4302. La Camera di commercio ed arti di Macerata fa voti che il Parlamento approvi il disegno di legge sugli istituti di emissione, come è proposto dal Governo.

4303. Il sindaco di Andria (Bari) chiede, a nome di quel Consiglio comunale, che il tronco ferroviario Barletta-Spinazzola tocchi anche Andria.

Presidente. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

Cavalletto. Chiedo che la petizione n. 4301 dei comuni di San Vito al Tagliamento, di Sesto al Reghena e Cinto sia dichiarata urgente. Questa petizione si riferisce alla questione ferroviaria; prego quindi che sia trasmessa alla Commissione che si occupa di questa questione.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. A tenore del regolamento, questa petizione sarà trasmessa alla Commissione che esamina il disegno di legge a cui si riferisce.

L'onorevole Bertollo ha facoltà di parlare.

Bertollo. Faccio istanza che la Camera dichiari urgente la petizione, n. 4299, del comune di Molare.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi.

Zucconi. Domando che sia dichiarata urgente la petizione n. 4032 della Camera di commercio di Macerata; e per ragione di materia chiedo che sia inviata alla Commissione che riferisce sul disegno di legge circa gli istituti di emissione.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. Questa petizione farà il corso prescritto dal regolamento.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Pensarini, di giorni 10; Vaccaj, di giorni 8; Agliardi, di giorni 10. Per motivi di salute, gli onorevoli: Carmine, di giorni 15; Coffari, di giorni 30; Pandolfi, di giorni 15.

(Sono concessuti).

Svolgimento di una interpellanza del deputato Coccapieller.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interpellanza del deputato Coccapieller al ministro di agricoltura e commercio sul bonificamento dell'Agro romano.

Do lettura della domanda d'interpellanza:

“ Il sottoscritto domanda di interpellare il ministro di agricoltura e commercio sui lavori incompleti della bonifica dell'Agro romano, riferendosi questa al solo lavoro idraulico mentre urge sollecitare il lavoro agricolo, che solo può ottenersi con la fondazione della Società nazionale cooperativa, industriale, agricola; solo mezzo per risolvere la nazionale ricchezza non che le quistioni sociali che agitano le nazioni. ”

L'onorevole Coccapieller ha facoltà di svolgerla.

Coccapieller. I lavori dei canali che si stanno facendo per il bonificamento idraulico d'Ostia e dell'isola Sacra dai buoni ed attivi lavoratori ravennati sotto la direzione degl'ingegneri dei lavori pubblici procedono bene, e sono lieto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici in una delle sue recenti adunanze abbia emesso parere favorevole per la costruzione di ponticelli sui canali medesimi; ma tanto i canali per ricevere l'acqua, quanto i ponticelli per le comunicazioni di passaggio in quelle deserte lande paludose non

daranno il benchè minimo risultato se al lavoro presente non andrà unito l'altro vero, reale, pratico del coltivatore colono, il quale guidandovi l'aratro, coadiuvato dalla vanga e dalla zappa, appianerà le ineguaglianze del terreno riempiendone le larghe, e profonde lacune tuttora ripiene d'acqua, ed ove cresce, e vegeta la cannuccia e la ginestra, ed ove fanno soggiorno i volatili acquatici.

Il terreno è totalmente intersecato da tanti piccoli laghetti, i quali asciugati oggi si riempiranno domani, quindi non si avrà che un risultato negativo da paragonarsi a quello di quel tale il quale si era proposto, seduto sulla spiaggia del mare di asciugarlo con un cucchiaino.

Il lavoro idraulico dei grandi fossi o dei canali è un lavoro pratico, necessario; ma se a questi non convergeranno, e faranno capo, tanti altri fossi di scolo, se il piano della campagna non verrà ristabilito dall'aratro, dalla vanga e zappa, per fare sparire le innumerevoli disuguaglianze, lo creda pure l'onorevole ministro dell'agricoltura, non si appropderà a nulla.

Pretendere dagli attuali proprietari di queste vaste zone di terreno, la coltivazione e le piantagioni, lo credo assurdo; mentre i fatti ci provano chiaro la renitenza di questi signori alla legge; ed ulteriori dilazioni accordate loro sarebbero la condanna del Governo. Poichè un Governo che permette che vi siano dei Tizi, o dei Caj superiori alla legge, un Governo che china il capo innanzi ai violatori, perde la sua forza morale, e si suicida senza bisogno di un voto di sfiducia.

La bonifica dell'Agro romano, me lo permetta il ministro Grimaldi, fino ad ora non è esistita, che nello stretto senso del sostantivo *bonifica*, dell'altro *Agro*, seguito dall'aggettivo *romano*. I proprietari delle terre hanno fatto orecchie da mercanti, e il Governo ha lasciato correre, chiudendo i suoi diciotto occhi, non esclusi quelli dei legislatori d'ambo le Camere.

Mi dirà l'onorevole ministro Grimaldi che ha principiato a far eseguire la legge, espropriando dei terreni; ed io risponderò: meglio tardi, che mai; ma si è pensato troppo tardi a colpire alcuni renitenti, ed io esorto l'onorevole ministro a far ciò che fino ad ora non si è fatto, cioè a sottoporre alla firma sovrana un decreto che stabilisca definitivamente il termine perentorio, ai renitenti tutti, *nemine excepto*, e questo termine a brevissima data; spirata la quale, senz'altro il Governo addivenga all'espropriazione di tutte le terre incolte.

Egli già sa a *priori*, il ministro, che i reni-

tenti persisteranno ad opporsi alla legge; quindi da uomo di Stato preveggenete, prepari il contingente di personale per addivenire alla coltivazione delle terre incolte, che dovrà espropriare con somma certezza; e questo contingente non potrà formarsi, che con la creazione della Società nazionale cooperativa, con la sua relativa banca, della quale parlai a lungo con l'onorevole ministro Grimaldi, quando feci appello a lui ed altri suoi colleghi nell'occasione del rincaro del pane, affermando la necessità dei forni cooperativi.

Fu in quell'occasione appunto che il Governo doveva alacrememente venire in aiuto alle classi meno abbienti. Le promesse furono molte; ma le liste di sottoscrizione, consegnate ai ministri, rimasero lettera morta. Che se questo ramo dei forni cooperativi avesse già funzionato nell'ultima crisi edilizia, non avremmo assistito ai disordini verificatisi, nè avremmo dovuto lamentare che forni privati fossero assaliti dai poveri operai che mancavano di lavoro, nè i costruttori avrebbero escogitato l'impianto delle cucine economiche che per opera stessa della Società nazionale cooperativa sarebbero state impiantate.

È mia assoluta convinzione, che il deputato debba essere il coadiuvatore del Ministero, quando questi saggiamente amministra; e dove non giunge la ministeriale mente, venirgli in aiuto con quei mezzi necessari, e con pratiche vedute, suggerite dalle nuove idee che s'affacciano alla mente dei varii e molteplici intelletti che passano all'arguta mente degli uomini preposti all'amministrazione pubblica: somministrargli idee e principii che essi soli possono convertire in fatti, come quelli che hanno il potere nelle mani.

Come, viceversa, abbattere gli uomini preposti alla cosa pubblica quando essi rifuggono non solo all'appoggio spontaneo del deputato, ma manomettono la libertà del popolo che paga, e del quale si disconoscono sempre i diritti quantunque lavori da mane a sera?

Ciò premesso, onorevoli colleghi, non bisogna illudersi ulteriormente sullo stato delle condizioni attuali d'Europa; e l'Italia nostra seguitando a fare la scimmia alle altre nazioni, e copiandone le varie costituzioni, e per conseguenza fondandosi sull'andamento delle loro amministrazioni, non farà altro che peggiorare sempre più lo stato attuale in cui versa, per seguire un falso sistema, corretto, se volete, col cambio di regime assoluto in regime costituzionale, ma che in fondo non è che la copia più o meno ricorretta di tutti i Governi che da secoli si vanno succedendo gli uni agli altri, i quali purtroppo a varie

scadenze di date, più o meno lunghe, vanno a fracellarsi per un solo ed unico motivo: *la falsa amministrazione sociale*. Verità, o signori, indiscutibile, provata da una storia di secoli.

Volgete retrospettiva la mente, e rimontando alla creazione di Roma, voi vedrete sparire regni, repubbliche ed imperi con questa differenza: che vari secoli indietro le rivoluzioni succedevano a lunghi intervalli, mentreda qualche tempo in qua si succedono a brevissime epoche, e la storia nostra dell'unificazione è molto fresca perchè non possa allignare nelle nostre menti.

L'onorevole Grimaldi ora molto gaio, e talvolta molto burbero, come fu quando si discusse un suo disegno di legge, in una seduta ebbe a pronunziare queste chiarissime parole: " La litania delle tasse è esaurita. "

Sacre parole. Sì, o signori, il fermarsi ancora e persistere su un falso sistema, è non solo un errore, ma un delitto gravissimo.

O voi, che sedete a quei banchi, iniziate una nuova amministrazione sociale, o voi per i primi subirete la sorte di tutti quelli che sederanno a quel posto e, o con voi, o con gli altri che vi seguiranno, perdurando nell'attuale sistema, le presenti istituzioni certo non si consolideranno.

Se un periodo di 27 anni di esperienza non vi basta, allora, o signori, che cosa mai vi potrà far desistere da un falso concetto amministrativo?

Voi siete verso la fine: o cambiate con mano ardita, quanto benefica, la via fin qui percorsa, e voi salverete l'Italia e con l'Italia voi stessi e la dinastia, o voi persistete a calcare le orme dei vostri predecessori tutti, e Dio non voglia che con voi venga il *dies irae* del popolo, che, dopo avere assistito all'andamento anche di un Ministero Crispi, stanco ormai di tante disillusioni, non pronuncii la finale parola *basta*.

Però io voglio sperare che non tutti i mali vengano per nuocere; e che la ristrettezza finanziaria e l'assoluta impossibilità di gravare più oltre il popolo facciano fare agli uomini, che alla cosa pubblica presiedono, punto e da capo.

È da Roma che deve partire una vita nuova di grandezza, di gloria, con una pratica amministrazione sociale.

La restituzione dei diritti indiscutibili dei lavoratori tutti, s'impone come quella che viene a risolvere l'arduo problema.

La riunione di queste due classi, lavoratori delle officine e lavoratori agricoli, è necessaria pure, come quella che viene a gettare le basi fondamentali della nazionale ricchezza senza la di cui fonte una nazione muore, come sta mo-

rendo la nostra, senza risorse e crescendo le spese; l'onorevole ministro delle finanze perde il cervello nell'escogitare i mezzi di trovare nuove tasse, le quali per aggravare sempre più i lavoratori, che riempiono i forzieri dello Stato, non fanno altro che accelerare l'ora del *redde rationem*, che fu fatale già non solo ai caduti tirannelli che governavano l'Italia, ma anche ai predecessori vostri. Se voi, o signori, non promuovete una fonte di ricchezza *perenne, industriale, agricola*, voi non potrete che vivere ad ore, e la vita che non è stabile, è una vita triste; e che non si addice certo a chi ha criterio, senno, e talento; ad un Governo serio e forte.

Insieme adunque a questi due punti principali, vanno uniti il suffragio universale, la nazione armata, lo sviluppo su vasta scala del naviglio mercantile, che all'occasione si schieri in linea con l'armata.

La restituzione alle campagne, alle officine dei lavoratori è necessaria; come la base fondamentale della grande opera civilizzatrice di riforma, cui accenno, per far cessare il *deficit* implacabile che fa sempre capolino, e che del resto aumenterà sempre per un *motivo semplicissimo, indiscutibile*, cioè: *Che quando si spende di più di ciò che si può spendere e senza contrapporvi delle risorse, il debito è un obbligo certo*. Guadagnate cento, spendete duecento lire al mese, e il debito sarà certo.

Seguiamo adunque un'altra via, un altro metodo.

Aumentiamo la ricchezza nazionale col fondare la Società nazionale cooperativa, che riunirà insieme le varie categorie di lavoro, e con la fondazione della Società procediamo alla costituzione della relativa sua Banca.

Voi, o signori, avete sanzionato, per vari sventramenti milioni; milioni che al solito finiscono nelle larghe fauci d'ingordi speculatori, a danno sempre dei veri costruttori, perchè i veri costruttori sono i lavoratori dell'arte muraria, di ferramenta, e di legnami, ai quali non è riservato che un lavoro da mane a sera male retribuito, con l'aggravante di far impinguare gli speculatori, per finire essi all'ospedale, o al cimitero, mentre la vita dei poveri operai è sempre in pericolo, lasciando sul lastrico le loro donne e i loro figli.

Ebbene è tempo che cessi questa gravissima ingiustizia.

Fondato, e riconosciuto giuridicamente questo ente chiamato Società nazionale cooperativa, che comprenderà tutti gli operai di tutti i comuni del regno, il Governo nell'autorizzare la creazione

della rispettiva Banca, l'autorizzi al prestito di una somma da stabilirsi come del resto ha accordato agli altri istituti di emissione, con la differenza che questi sono improduttivi, mentre la Banca dei lavoratori, sarebbe una fonte perenne di produzione i di cui vantaggi li sentirebbe anche il Governo, accordando alla Società tutti i lavori governativi e comunali come fa oggi con gli appaltatori che impinguano loro stessi a tutto danno degli operai, e a danno dei lavori stessi, mentre Governo e comuni sono sempre male serviti, quando invece la Società dei lavoratori, assumendo essa stessa direttamente il lavoro, questo sarà ben eseguito, mentre la Società avrà a spese proprie architetti, ingegneri pagati che non solo dirigeranno tutti i lavori, ma quando Governo, comune e privati vorranno dargli un lavoro, il preventivo sarà scrupolosamente verificato, e controllato, e non succederà più come sempre, che il preventivo *juxta solitum*, è di centomila lire, quando è in realtà di centocinquantamila.

I benefizi che questo ente Società darà sotto tutti i rapporti saranno immensi, primo quello di ristabilire la pace fra governati e governatori; con questo atto di giustizia reclamato da secoli, e che oggi indubbiamente bisogna che avvenga senza ulteriori dilazioni, a meno che non vogliate giungere ad una lotta fatale, *la guerra sociale*.

Voi avete una cassa forte potentissima costituita dai beni delle Opere pie, dalle congregazioni di carità e questi due enti vi danno la cifra di parecchi miliardi.

Ebbene, o signori, la maggior parte di voi, sanzionò una legge che la maggioranza della nazione disapprovò, e questa legge fu un gran carrozzone a beneficio dei proprietari già pingui, e che divennero ancora più pingui, quando si arricchirono maggiormente coi lotti dei beni ecclesiastici.

Era allora che quei beni dovevate restituire ai veri possessori, ai figli del proletariato, agli agricoltori, e agli operai, che dovevate ritornarli al popolo, *unico e solo erede*.

Voi sanzionaste il contrario, quando invece con quella cospicua somma dovevate creare la Banca nazionale cooperativa. Fondando tale Società sulle basi che io vi accenno, oggi questa Banca, dopo il periodo di 27 anni, avrebbe in cassa qualche miliardo, non avreste alle porte il *socialismo* che batte forte non solo in Italia, ma in tutte le nazioni, nè, o signori, avreste avuto bisogno di ricorrere ad un secondo carrozzone, a quello delle ferrovie, dopo quello che ingoiò i beni del clero a tutto uso e consumo dei vampiri affaristi, men-

tre le ferrovie le dovevate passare alla Società nazionale cooperativa, il danaro non vi sarebbe venuto meno, ed oggi non si lamenterebbero da tutti, gl'inconvenienti ai quali assistiamo, dopo consumato il fatale carrozzone, nè i poveri impiegati ferroviari urlerebbero contro i padroni del carrozzone, nè l'onorevole ministro Saracco, subirebbe una sequela d'interpellanze le quali reclamano sempre le concessioni di nuovi tronchi, nè torturerebbe il capo, insieme al suo collega delle finanze, in cerca di milioni, che non si trovano, nè si troveranno mai, se invece di sperperarli, col concederli, a ditte più o men solvibili, non si verseranno per il fondo della Banca nazionale cooperativa industriale agricola sola, ed unica che potrà dare quei risultati a cui tutta la nazione aspira, mentre, ciò che potranno fare i lavoratori, o signori, non credete nè lo supponete nè anche, non faranno mai i soliti appaltatori di tronchi, i quali ci hanno pur troppo dimostrato, che per compierli finiscono sempre per bussare alle casse governative, e che, dopo poco tempo le linee da queste Società costruite abbisognano di continue riparazioni.

Il carrozzone ferroviario è stato un delitto gravissimo, per tanti motivi, non escluso quello di aver dato in balla di banchieri esteri le ferrovie con tutti gli annessi e connessi, compreso il personale, in balla di padroni, che lo maltrattano, e che ne calpestanto i sacrosanti diritti, e per i quali il Governo è sordo, perchè impotente contro la Società che spadroneggiano.

Si, o signori, fu un enorme delitto, dopo quello che si consumò, dei beni ecclesiastici.

È stata una sequela di sperpero delle fonti di ricchezza dell'Italia nostra, quando questi due cespiti, avrebbero prodotto dei miliardi, nella cassa della Società nazionale cooperativa; mentre se, invece di gettare i fondi dei beni ecclesiastici come faceste nelle ingorde fauci di grassi affaristi, aveste fin d'allora costituito questa Banca nazionale cooperativa, quando nel 1886, avevate bisogno di milioni, invece di fare il carrozzone, al prezzo che è costato ai poveri contribuenti, voi avreste trovato il danaro nella Banca nazionale dei lavoratori, e questa Banca vi avrebbe seguito a somministrare altre somme e così, a poco a poco, rimodernando tutto l'andamento della sociale amministrazione, e i capitali rimanendo nella Nazione, finirebbero per affluire in questa Banca che vi propongo per il triplice scopo:

1° Come quella che sarebbe la più solida di tutte, e che verrebbe a costituire un colossale tesoro, come quello che si racchiudeva nel tempio

di Giano ai tempi di quel colossale impero che imperava il mondo, che quello era alla mercé di un Cesare qualunque e questo che io vi propongo, e che la Nazione avrà, mentre ho fede che i lavoratori tutti, il Governo, la Camera e la dinastia vorranno comprendere i molteplici e colossali benefici, che produrrà questo tesoro, motore, sviluppatore, fattore di ogni sorta d'industria, e commercio, creatore d'immense e colossali ricchezze, resterà custodito e sempre aumenterà.

2º Perchè in questo modo si verrebbe ad eliminare una volta per sempre l'ingordigia degli speculatori sulla carne umana, di quella sequela dico di tutte le Banche che oggi esistono e che spogliano intiere famiglie, non esclusi i contribuenti tutti, mentre il Governo ne permette non solo la creazione, ma si permette di attingervi della somme per far fronte ai bisogni della Nazione, Governo strozzato dagli stessi strozzini, ai quali il Governo stesso ha somministrato corda e sapone, non esclusa la pietra litografata per uso e consumo delle ditte bancarie.

3º Perchè verrebbero a cessare ben altri inconvenienti, come quello testè avvenuto della crisi edilizia, mentre i capitalisti sarebbero padronissimi di alzare quanti palazzi e case vorrebbero, ma costituita questa Società nazionale cooperativa, avendo questa un consiglio supremo direttivo, oltre quello generale, il primo riunendosi ogni anno, stabilirebbe la quota minima di retribuzione per ogni arte e mestiere, o per gli agricoltori. Quindi, i lavoratori non sarebbero più in balia dei capitalisti che non sfrutterebbero più l'operaio a loro beneficio, nè i nullatenenti avrebbero più la sfacciataggine di farsi costruttori, od appaltatori, mentre non troverebbero più nè lavoratori, nè banchieri, nè comuni, nè Governo che li aiutassero.

Si, nè comuni, nè Governo, questi due enti che hanno nel loro seno irpiegati che, in barba alle leggi, fanno e concludono vistosi appalti, sorretti dal patrocinio di uomini alto locati, coi quali poi si fa il *dividendum*, e chi paga tutte le spese sono sempre i poveri tassati, i quali con questa nuova base di amministrazione sociale non sarebbero più colpiti da un cumulo di tasse senza criterio, senza il buon senso, decretato solo per provocare presto o tardi una rivoluzione.

Per ultimo, noi verremmo ad ottenere quello che da secoli si cerca, cioè la tranquillità, la concordia, la pace fra le varie classi sociali, e l'amore regnerebbe prima base di un popolo colto, e civile, mentre tutti farebbero i loro affari; i piccoli capitalisti potrebbero accrescere il loro danaro,

mettendolo nella Cassa della Banca nazionale cooperativa di lavoro, che lor darebbe un adeguato utile, grossi e piccoli capitali, che versati in questa Banca darebbero alla Società dei lavoratori quella forza motrice per i lavori, che farebbero dell'Italia la più ricca o la più potente delle Nazioni.

Avremmo molti che vivrebbero di rendita; e non più oziosi, nè vagabondi senza distinzione di classe, mentre chi vorrebbe migliorare la propria condizione, dovrebbe, o per amore, o per forza, lavorare, ed industriarsi onestamente, e non con i mezzi ai quali si è giunti oggi.

Moralizziamo la testa, e la coda credetelo sarà moralissima; mentre la coda, che è formata dal collegamento dei nostri lavoratori di ogni arte, e mestiere, ed agricoli, credetelo che non desidera altro che lavoro ed un'adeguata retribuzione, per non servire più da sgabello agli speculatori di carne umana.

È alla testa che spetta moralizzare gli altri, quindi tocca a noi legislatori, di fare punto, e a capo e principalmente di fare da senno.

Abbandonare i vecchi sistemi, dei quali abbiamo provato i malefici effetti, quindi *moralizzarci noi per i primi*.

Non avreste avuto il bisogno di ricorrere a continue tasse e balzelli non esclusi i prestiti; avreste in 17 anni dacchè siete a Roma risolto la quistione della bonifica dell'Agro romano, non a ciarle, ma a fatti, avreste oggi nelle campagne le case rurali, avreste case operaie, avreste un vasto edificio a Roma contenente non solo la Banca nazionale ma tutta l'amministrazione generale della Società, con tutte le sedi succursali in tutti i comuni del Regno, avreste la coltivazione di tutte le terre incolte, e non avreste fatto emigrare tante famiglie, che sono andate via per non morire di fame, portando così con sommo danno dell'Italia nostra le braccia al lavoro straniero, quando miliardi di ettari di terreno, che potrebbero produrre tesori, giacciono incolti, ed avrebbero potuto essere distribuiti equamente con saggia legge, alla Società nazionale cooperativa la quale col suo consiglio direttivo, avrebbe giustamente provveduto a contentare tutti, e principalmente i reduci delle patrie battaglie, i veterani.

Qui in questa Camera, si alzò una voce quando si discusse la legge della perequazione fondiaria, e questa voce fu quella dell'attuale presidente del Consiglio il quale precisamente sulle case rurali disse: "Purtroppo bisognava pensarci quando si discusse la legge dei beni ecclesiastici."

Signori, confessiamolo francamente, in 27 anni

si sono commessi *errori sopra errori, e chiamiamoli pure errori*, ma pur troppo si dovrebbero chiamare con tutt'altro nome, nè a ripararli vedo venir fuori nessuno che proponga un'amministrazione nuova, equa, giusta, basata realmente sul diritto indiscutibile di una vera, e pratica giurisprudenza.

Voi date la testa nei muri cercando i mezzi di far fronte alle spese necessarie, a quelle non necessarie, e a quelle alle quali andate incontro senza un giusto criterio, senza un movente certo, anzi con tutta la certezza e sicurezza che voi spenderete milioni senza ricavarne il minimo costruito a beneficio solo della Società di navigazione che sfrutta i contribuenti, costretti voi ad affamare il popolo che suda per riempire i forzieri dello Stato, quando vi guardate bene di toccare le scarselle dei ricchi dai quali potreste trovare milioni, ma la vecchia scuola sulla quale vi basate (scritta e dettata da falsi economisti), vi conduce sempre a tassare i generi di prima necessità per il popolo, e non vi accorgete che cadete negli stessi, anzi più madornali errori dei cessati Governi e andate piano piano preparando la rivoluzione.

Credete voi, o signori, che se realmente gli affari dell'Italia nostra fossero andati come pur lo dovrebbero, e come l'aveano sognato 30 milioni d'italiani, oggi ci troveremmo in tali condizioni? Ma niente affatto, e permettete che vi dica francamente che, se non si ripara all'andamento dell'amministrazione sociale, rinnovandolo *ab imis fundamentis*, voi, o signori, finirete, in un tempo più o meno lungo, come i vostri predecessori, e voi, onorevoli colleghi, che rappresentate la nazione, finirete per assistere a quello svolgimento politico che riesce fatale alle nazioni ed a cui assisteranno altri come voi.

La fondazione di questa Società nazionale cooperativa sarà la solutrice del grande problema sociale, non solo in Italia, ma in tutte le nazioni d'Europa; allora soltanto rifioriranno le nostre ricchezze, e la pace esisterà fra governati e governanti, e fra tutti i Governi.

Allora voi troverete immensi risparmi nel tesoro nazionale, mentre oggi aggravano la vostra finanza forti debiti, allora non sarete costretti a dichiarare la guerra al popolo con le vostre barbare ed inumane tasse, allorquando avrete restituito i sacrosanti, indiscutibili diritti ai veri produttori, allora soltanto voi vedrete sparire dagli attuali bilanci il numero infinito delle case di pena, e i fondi per crearne altre nuove, e con esse l'immenso stuolo d'impiegati, perchè i reati diver-

ranno rarissimi, mentre tutti avranno lavoro, ed in tasca ciascun lavoratore avrà il suo libretto datogli dalla Società, con la distinta dell'arte, o mestiere, o se lavora presso la Società nazionale cooperativa, o presso proprietari di opifici, negozi, ecc.

La Società eserciterà tale controllo, da non permettere più il vagabondaggio, mentre tutti i cittadini saranno provvisti di lavoro, e siccome il Consiglio supremo direttivo della Società, stabilirà ogni anno, il prezzo da pagarsi ad ogni lavoratore di tutte le arti e mestieri, ed ai lavoratori della terra, sparirà anche la scusa di dire: *non mi vogliono pagare quanto merita il lavoro*. Consiglio direttivo supremo composto dei lavoratori scelti in congresso in tutte le provincie del regno, quindi l'abolizione totale del Corpo delle guardie di sicurezza; non rimarranno che le guardie di città e l'arma dei reali carabinieri i quali saranno coadiuvati da tutti i cittadini, per mettere a posto qualche male intenzionato che non vorrà lavorare, ed alla terza ammonizione, più che paterna, finirà là dove dovrà lavorare per forza.

Non più elemosine, ecco il punto vero di partenza: l'elemosina, o signori, rimonta ad un'epoca molto lontana e fu istituita da uomini che volevano far chinare la fronte al popolo. Quel tempo è finito, o signori; l'elemosina umilia e abbruttisce l'uomo; finita la somma data in elemosina, in sussidio, la questione rimane sempre la stessa.

Il Governo ha stabilito dei fondi, con quale criterio? Per me col solo di perdurare in un errore ed in un falso sistema che un Governo onesto, liberale, giusto, patriottico, doveva già avere abolito, mentre è una derisione. Infatti il presidente del Consiglio, un ministro qualsiasi dà un sussidio, ebbene, sparito il sussidio, si è cambiata la posizione del povero che è costretto a chinare la fronte, stendere la mano per isfamarsi? E quanti che hanno diritto alla riconoscenza del Governo, che hanno combattuto sui campi di battaglia, per creare l'unità d'Italia o che, storpi o ciechi, hanno diritto che Governo e comune provvedano, finito il sussidio cambiano condizione o rimangono nell'istessa posizione di prima?

Quindi il prelevare dai miliardi a cui accennai, or ora, una somma per costituire il fondo della Banca che provvederà a creare istituti per gl'invalidi al lavoro e l'infanzia abbandonata, per la quale l'onorevole presidente del Consiglio iniziò in Roma un'opera caritatevole, mentre il Governo spende milioni per discolati e case di correzione che non esistono per far progredire il

furto e la malvagità, sarà un'opera eminentemente giusta ed umanitaria.

Voi avete migliaia e migliaia di uomini a domicilio coatto, da voi sovvenuti con centesimi 60 al giorno e che importano all'anno una somma ragguardevole che varia a seconda del numero.

Ebbene, voi signori avete un disutile immenso, senza ricavarne la benchè minima risorsa.

Non vi descriverò lo stato di abbiezione in cui si lasciano marcire quei disgraziati privi di tutto; sarebbe ciò una storia vergognosa, per un Governo costituzionale.

Ebbene, riabilitate, o signori, questi disgraziati colpevoli non in tutta l'estensione del termine, mentre l'origine della colpa è vostra, o signori, e dei vostri predecessori, poichè la grande maggioranza di quegli uomini si è trovata senza lavoro, e dopo l'ammonizione, questi sventurati sono schivati come i lebbrosi da tutti i capi delle officine, e da tutti i proprietari di negozio delle varie arti e mestieri.

Sì, o signori, è tempo di cambiare sistema, e di riabilitare questi disgraziati, col lavoro delle loro braccia. Richiamateli qui nell'Agro romano, a bonificare queste terre incolte sotto la direzione della Società nazionale cooperativa; cave di tufo, e pozzolana non mancano nelle terre stesse che voi Governo esproprierete.

Agli altri generi di fabbricazione penserà la Società, come calce, legnami, ferramenta, ruotaie e vagoncini.

La Società farà costruire dai condannati sulla linea di destra e sinistra, ove dovrà, vogliate, o non vogliate, tracciare il canale pel porto di Roma, dei vasti opifici, con grandi cameroni per dormitori, i quali poscia, finiti in un periodo di anni i lavori, serviranno per grandi magazzini lungo il porto.

Alla bonifica dei terreni in prima linea i nostri bravi agricoltori, in seconda i condannati a domicilio coatto i quali verranno adibiti ad altri lavori, di ogni arte e mestiere, oltre l'escavazione del canale, la costruzione delle banchine del porto, del naviglio, ecc.

Nei vasti dormitori, come sul luogo del lavoro, a mantenere l'ordine e la disciplina, i lavoratori suddivisi per compagnie, avranno a direttori ingegneri, architetti e capi d'arte e mestieri nominati dal Consiglio direttivo della Società, ai quali si uniranno, per i lavori del canale, del porto, non che per le strade, ingegneri del Genio civile e militare, non escluse compagnie del Genio militare, e di fanteria, e queste ultime serviranno a provvedere dei picchetti di sorveglianza sulla zona dei lavo-

ratori sia per l'ordine e la disciplina, come per la direzione del lavoro.

Su questa vasta scala di lavorazione tanto vecchi che giovani, potranno essere impiegati, e di ogni arte e mestiere, tutti infine, o in un modo o nell'altro avranno mezzo per riabilitarsi.

Dal bilancio sparirà la cifra che voi stanziare per questi disgraziati che condannate all'ozio; mentre la Società nazionale cooperativa industriale, agricola, bancaria, li pagherà come i liberi lavoratori, con la differenza che questa penserà ai due pasti giornalieri, vestiario, calzatura, alloggio, versando nei loro libretti il resto che sopravvanzerà dalla paga giornaliera, di guisa che ultimati i lavori, dopo avere ricostituito con una condotta inalterabile, una nuova esistenza che li restituisca alla società, alla famiglia, alla patria, troveranno un peculio di scorta, per proseguire a testa alta, lavorando in una continua riabilitazione, che li renderebbe così eguali nei diritti a tutti gli altri cittadini del regno.

Coloro poi che fossero restii alla riabilitazione, seguiranno a lavorare obbligatoriamente, e per questi la Società nazionale cooperativa, insieme col Governo, prenderà quegli accordi estensibili anche a coloro, che liberi oggi non volessero guadagnarsi il pane lavorando (ciò che accadrà di raro) mentre questa gente, dopo la costituzione di questa Società nazionale, sarà costretta da una forza maggiore a rientrare in carreggiata e camminare molto diritta, per il solo motivo, che non troverà il credito, presso chicchessia, mentre dovrà mostrare il libretto di lavoratore, il quale non trovandosi controllato alla giornata sia dalla Società dei lavoratori, sia da particolari officine, ecc. ecc., l'individuo non potrà sfuggire nè alla prima, nè alla seconda, nè alla terza ammonizione come ebbi ad accennare or ora, e quindi se recalcitrante, subirà la condanna del lavoro forzato.

Costituita la Società in discorso, allora sì che il motto: *non più oziosi e vagabondi* avrà il suo pieno effetto; ma oggi, me lo permettano il Governo e la Camera, e tutti i governatori, sono essi che hanno creato, creano e creeranno sempre l'ozio, e il vagabondaggio, se la mia proposta non sarà accettata.

I governatori a tutt'oggi non hanno pensato che a punire — ma alla riabilitazione? Mai!

Si spendono milioni per i peccatori — milioni che strada facendo, sui vari fogli di carta che passano, con la scuola dell'aritmetica, subiscono qualche avaria.

È tempo che tutte queste spese cessino una

buona volta, mentre esse gravitano sempre sul bilancio con danno solo dei contribuenti, che vedon impiegati *così bene* i loro danari; con danno emergente delle povere classi dei lavoratori, mentre voi che accumulate danari per gettarli in spese inutili li togliete dalla bocca dei poveri, e non da quella dei ricchi.

Il feudalismo colpito nel 1789 in Francia è risorto in tutta la sua estensione. Anche oggi non avete a temere, i signori montanti a cavallo seguiti dai loro fanti, e cavalieri. Mi sembra che ancor voi li temiate, poichè non fate causa comune con essi, salvaguardandoli in tutto ciò che vi ha di più mostruoso, come quello di affamare il popolo, nè appoggiandoli nella aperta guerra contro la legge.

I principi sono i proprietari delle terre incolte e delle squallide lande che circondano la capitale d'Italia, la regina del mondo; queste terre sono affittate ai mercanti di campagna, che, come la piovra descritta da Victor Hugo, moltiplicano a milioni i tentacoli che avvilluppano i miseri corpi della romana provincia: e voi in diciassette anni non sapeste ancora comprendere ciò che Napoleone III, per mezzo di valenti farfanti comprese, cioè che per avere in mano Roma bisognava impadronirsi prima di tutto dei mercanti di campagna, che affittuari di principi hanno in mano i terreni a coltivazione, a pascolo e boschivi ecc. ecc. La potenza di Roma che infine decreta la fame e la miseria, forza materiale che insediatasi sulla vetta di quel colle che fu un giorno la gloria, la grandezza di Roma, che imperava da occidente a oriente, oggi ne manomette i più sacri palpiti che battono all'unisono coi cuori dei cittadini romani ed italiani, i quali aspirano alla supremazia di quei diritti, che già per due grandi epoche di civiltà immortalarono il nome di questa Roma, con la differenza che le epoche civili dei Cesari e dei Papi, ebbero anche il rovescio della medaglia, mentre oggi Roma, e con Roma l'Italia non aspira se non ad una grandezza imperitura, la civiltà, l'industria, l'agricoltura, il commercio, lasciando nei domestici lari le armi delle conquiste, non anelando che alla pace mondiale.

Ad abbattere adunque questa duplice forza principesca-mercantante, fa d'uopo di un Governo risoluto, potente, ardito, innovatore, che faccia da sordo con i principi e i mercanti di campagna, e forte della legge di bonificare l'Agro romano, esproprii le terre senza misericordia, e le consegna alla Società nazionale cooperativa, autorizzandone la fondazione, riconoscendola giuridicamente, ed accordando ad essa il capitale per fondare l'annessa

Banca col dichiarare sciolte tutte le altre Società, le quali dovranno congiungersi alla madre Società per rappresentarla nei singoli comuni sotto l'egida del Consiglio direttivo, supremo qui in Roma, ed, a fine di farla entrare subito in azione, il Governo, ed il comune di Roma, le accordino tutti i lavori nuovi da essi dipendenti, per sperimentare immediatamente l'utilità che recherà questa Società nazionale, cooperativa, industriale, agricola.

Le singole associazioni che esistono in tutti i comuni del regno si uniranno alla madre Società, costituenti in tutti i singoli comuni, le succursali, e quelle che già posseggono un capitale sociale, lo verseranno nella Banca generale nazionale cooperativa, rimanendo quale fondo di Cassa della società nel comune ove essa ha sede.

Alla Direzione generale della società che risiederà in Roma risponderanno le succursali di cadauna provincia, come alle succursali della provincia corrisponderanno le succursali di ogni comune, collegando così, in una sola direzione, i lavoratori d'ogni arte e mestiere, non che i lavoratori agricoli.

Dello statuto, si presenterà uno schema, che verrà discusso dai rappresentanti delle provincie, che verranno a ciò designati dal voto unanime dei componenti le varie società dei lavoratori esistenti nei comuni.

Questo statuto sarà tale da raggiungere due scopi eminentemente pratici, uno quello di poter presentare a colpo d'occhio una amministrazione semplificata e quasi militare (non come quella del nostro esercito, per la quale si sprecano inutili quintali di carta), tanto semplice e chiara che dimostrerà l'esattezza delle uscite, e delle entrate, dei capitali, delle lavorazioni, non che una statistica a colpo d'occhio delle varie classi dei lavoratori, tanto esatta da somministrare al Governo e al ministro della guerra gli uomini atti a prendere le armi nelle varie categorie della nazione armata, per la quale il mio piano, che sottoporro quando il Governo si deciderà a questa grande indiscutibile riforma, sarà il più adatto, il più semplice, per difendere la nostra nazione, e lo creda la Camera, quando questa evoluzione sociale sarà eseguita, la nazione avrà milioni di combattenti pronti a respingere qualunque invasione straniera, mentre redento il proletariato con la saggia istituzione di questa Società nazionale cooperativa, che viene a restituire quei sovrani diritti che da secoli le classi lavoratrici reclamano, oh! credetelo o signori, voi avreste un esercito ancor valoroso come i volontari di Garibaldi, mentre se questi si battevano

per un ideale, per un principio, guidati, ed animati dalla sacra parola del più illustre condottiero, le nuove falangi dei lavoratori si batterebbero come leoni, mentre non solo sarebbero animate dal sacro ideale della Patria, e dell'italiana grandezza, ma da quel concetto che fa divenire l'uomo un eroe, quando sa di combattere non solo per la patria ma per difendere le proprie sostanze, e siccome queste classi che oggi nulla possiedono, colla mia proposta verrebbero a possedere qualche cosa, siate certi, o signori, che nessuno tenterebbe di varcare i nostri confini.

Ebbene, o signori, quale era il compito vostro alla caduta delle sette amministrazioni che la rivoluzione distrusse?

Era quello di gettare le basi di una nuova amministrazione sociale, come oggi vi propongo, amministrazione basata sopra fondamenta di granito — amministrazione giusta, onesta, saggia, riparatrice.

Invece voi vi dedicaste a copiare le amministrazioni di Londra, del Belgio, della Francia, ecc. che già cadevano al 59 e che oggi sono andate sempre più peggiorando: mentre se qui volessi fare la storia di tutti gli innumerevoli malanni che si sono successi nelle varie nazioni — tutti a voi ben conosciuti — sarebbero — come del resto lo sono in realtà — la condanna di quelle amministrazioni che copiaste, e che di quando a quando ci hanno regalato in casa nostra gli effetti che hanno prodotto in casa altrui — amministrazioni del resto combattute sempre dai popoli — a varie riprese insorgenti contro uno stato di cose che regna da secoli, e che ha dato sempre un *finale*: la *rivoluzione*. Signori! Sento sempre parlare di pace, e questa parola la sento sempre ripetere dai Governi interpretata in senso inverso, dalle nazioni nel vero significato della parola.

Quale anomalia! I popoli si attengono alla vera etimologia della parola pace, preceduta dal ramoscello di ulivo. I governatori di questo mondo, falsando l'etimologia della pace, non potendo trovare la *lapis philosophorum*, sbratano ai quattro venti che per stare in pace bisogna sostituire al ramoscello d'ulivo i più terribili elementi di guerra, escogitati dai nemici dell'umanità, gl'inventori della distruzione del prossimo.

Quale solenne e sfacciata mistificazione!

È vero che l'uomo proviene dalla scimmia, come dice il Buffon, ma a questi lumi di luna quando i ministri delle finanze, assottigliano il loro cervello nell'escogitare balzelli, credete voi, o signori, che per copiare gli altri governanti del mondo che vi parlano per i loro fini particolari

di pace europea, voi governatori d'Italia dovete mettervi a capofitto ed unire la vostra sorte a coloro i quali predicando la pace europea, armata fino ai denti, dichiarano senza altro guerra alla nazione tutta che hanno l'onore di governare?

Voi, o signori, credete di avere la pace in casa, se lo supponete voi v'ingannate.

L'Italia, signori, è in pace con tutti, meno che con coloro che ancora occupano il suolo abitato da Italiani, e che spetta agli Italiani; del resto la nazione nostra ama i popoli dell'universo, e ricordatevi che questo popolo, nel 1870, cambiò da cima a fondo il diritto che da secoli si erano assunti i Governi, cioè di condurre la nazione in rovina, dichiarando essi la guerra a cui più talentava, e quel sovrano diritto ebbe una sanzione di fatto, quando protestò di non battersi a fianco della Francia contro la Germania.

Or chi vi dice, o signori, che dimani, scoppiando una guerra, voi sarete gli arbitri assoluti di lanciare il nostro esercito alla pugna per fare gli altrui interessi a scapito sempre del nostro popolo, il solo che paga i due tributi soliti di sangue e di danaro?

Quindi mi permetto darvi un buon consiglio.

Ai rugginosi metodi di un passato che fa a calci col progresso umano, che ci richiama alla dottrina di Cristo facendo appello ai sentimenti del cuore, il motto: " Amiamoci tutti come fratelli " e dalla vetta del Quirinale proclamate voi, signori del Governo, con decreto solenne, la pace al mondo, nella vera etimologia della parola.

Proclamate con regio decreto la nazione armata e con altro decreto sanzionate la fondazione di questa Società nazionale cooperativa-industriale-agricola con la sua relativa Banca.

Allora voi non mentirete più nè a voi stessi, nè in faccia alla nazione, nè in faccia a Dio, quando avrete restituito alle officine le braccia dei lavoratori di ogni arte e mestiere; quando avrete restituito all'agricoltura le robuste braccia dei lavoratori della terra; quando avrete di fatto iniziato il vero e reale bonificamento dell'Agro romano non solo, ma di tutte le terre incolte d'Italia compresi i monti, affidandone alla Società nazionale cooperativa i lavori, diretti da architetti ed ingegneri che il Consiglio direttivo supremo dei capi d'arte e mestiere nominerà, e che il Governo sorveglierà come il diritto giuridico gli accorda.

La Società nazionale cooperativa pagherà il rimborso ai proprietari a cui sarà espropriata la terra, valore che decreterà il Governo, valore

rimborsabile dopo un certo numero di anni se i terreni saranno coltivati a sementa, dopo tanti altri anni se coltivati a vigneto, a pometo, ad oliveti, ecc. e secondo sarà stabilito da una legge.

Questo colossale lavoro restituirà alla nazione i piccoli proprietari, oggi spariti sotto la grande affaristica aiutata dal fisco inesorabile, da voi barbaramente escogitato per fare emigrare in terra straniera le forti braccia dei nostri buoni e parchissimi agricoltori.

Suddivise queste terre incolte, pruni a partecipare di quest'utile saranno quelli che non furono avari verso la patria di sangue. Voi allora vedrete rifiorire l'Italia, allora questa società nazionale cooperativa consoliderà la pace interna quando sorgerà qui in Roma il suo edificio che riunirà tutti i molteplici rami di servizio dei lavoratori con l'annessa sua amministrazione bancaria; quando costruirà le case operaie, con annesso scuole, ove i genitori potranno lasciare i propri figli per riprenderli al ritorno dal lavoro; quando costruirà le case rurali con scuole elementari, agricole; quando innalzerà opifici, cantieri, arsenali, asili d'infanzia, istituti per inventori meccanici, ricoveri per i poveri, ospedali, l'istituto per gli invalidi, teatri popolari ecc. Allora soltanto il Monarca d'Italia, e voi suoi ministri, potrete annunciare al mondo quella terza era di civiltà, che sarà anzi la prima, aggiungendo al lavoro, all'industria ed al commercio il motto solenne: *guai a chi ci tocca*.

Sì, o signori, perchè allora avrete le casse dello Stato floride, ed un esercito formidabile di combattenti composto non di nullatenenti, ma di tutti possessori di qualche metro quadrato di terreno, o di una casetta che è di loro proprietà, e che saranno quindi gelosi degli opifici, dei cantieri, degli arsenali, e di tutti i prodotti agricoli. Allora ogni soldato varrà per quattro, come lo furono una volta i combattenti delle antiche falangi romane; allora si ricostituirà la razza antica che va deperendo continuamente per i patimenti ai quali è condannata, poichè le povere donne, alle loro creature invece del latte somministrano siero, e i figli usciti dal ventre materno macilenti, crescono dissanguati, senza forza, inutili per loro e per il lavoro, maledicendo alla miseria a cui li hanno condannati i governatori.

E qui, o signori, permettetemi un confronto medico: se gli allopatrici che da secoli, dietro le orme di Esculapio, estraevano dalla loro busta la lancetta per cavare dai corpi umani libbre di sangue, rendendo anemici i poveri malati e dirigendoli con più sollecitudine ai cimiteri, si sono

finalmente persuasi di passare nel campo pratico dell'omeopatico Hahnemann sostituendo l'*aconitum napellum* alle loro lancette, io dico, ma perchè voi vi ostinerete, ad essere i promotori dell'anemia popolare e della nazionale miseria, dissanguando tutto il giorno il popolo, per immettere una quantità di sangue maggiore a coloro che ne potrebbero dare agli altri?

Sì, o signori, Roma è anemica, ed a questa anemia la condannarono gli uomini che vi prece-derettero al Governo.

Questa Roma che non viveva se non del popolo dei forestieri che qui venivano per le ecclesiastiche feste oggi abolite, la Roma dei Papi, è ridotta alla più squallida miseria.

A quest'obolo straniero che veniva per le ecclesiastiche feste, all'obolo dei forestieri che venivano a svernare in questa capitale del mondo, bisognava pure che il Governo pensasse a sostituire qualche cosa.

Roma, o signori, voi non la potete paragonare alle altre grandi città del regno, perchè qui mai sorsero l'industria e l'agricoltura; quest'ultima, anzi, ha richiamato la vostra attenzione, onorevoli ministri, con lo squallore dell'Agro romano.

Dunque l'agricoltura in Roma non è mai esistita.

Una sola cosa è esistita, la forza dei principi che scaturisce dalle vaste loro proprietà che godono da secoli, provenienti da quella antica legge che feudale si appella, e che fu colpita dalla rivoluzione dell'89 nella terra dei nostri fratelli d'oltre Alpi; rivoluzione però che se colpì il feudalesimo nel principio autoritario dei grandi e prepotenti feudatari, non l'abolì nell'atto pratico, cioè nelle vaste loro possessioni, sulle quali non entrò in discussione, poichè lo Statuto non me lo consente. Però quello che posso dire, senza incontrare l'opposizione della legge, lo dirò francamente. Ciascuno è padrone delle sue proprietà, e sta bene; ma un Governo che regna per la sovrana volontà del popolo, un Governo che si chiama costituzionale, un Governo sanzionato dal voto supremo e solenne dei plebisciti, questo Governo ha il dovere indiscutibile di intervenire anche negli affari privati di questi grandi feudatari. E che ne abbia il dovere, o signori, ve lo prova la legge della *bonifica dell'Agro romano*, che voi sanzionate, ma che pur troppo è rimasta lettera morta.

Dunque la tesi di principio è risolta, ma non è risolta di fatto.

Roma non può appartenere più ai grossi feudatari, nè ai grossi mercanti di campagna affit-

tuari dei primi, quando queste due classi seminano in Roma, e nella romana provincia la morte, la malaria, la desolazione, la miseria.

Se voi entrando in questa città che imperò al mondo intero, demoliste un potere temporale del primo fra i grandi feudatari di Roma, il capo della Chiesa, rimarrete voi titubanti, indecisi contro la teocrazia principesca?

Chi di voi, vecchi alla Camera, o signori, non ricorda gli uomini che partirono da Roma, dopo quelle memorande ma bugiarde parole del fatale Sire di Francia: « Siate oggi tutti soldati per essere domani cittadini di una grande nazione », per andare ad offrire al gran Re la spada d'onore in nome del Comitato nazionale romano, formato e creato da Napoleone III?

Questa frode, questo inganno dura da anni, e questo Comitato ha posto le più vaste radici in tutta Roma, creato a similitudine delle polizie passate e presenti; e quando là su quei banchi vi sono degli uomini che credono a certi liberali io dico: poveri illusi! Essi non conoscendo i polli del pollaio romano, vengono giocati, e finiscono per perdere il nome che hanno. Scuotetevi adunque voi che foste chiamati dal figlio del Gran Re a governare l'Italia! Roma è stanca di un Governo di diciotto anni che lascia ai traditori della patria ampia libertà in tutte le amministrazioni di Roma e provincia, di fare e disfare a loro beneplacito.

Roma ha bisogno di uomini intemerati, di uomini che non vedano altro che l'interesse dei loro amministrati, non gli interessi propri.

Roma deve divenire industriale, commerciale ed agricola. Roma ha il mare e l'Aniene alle porte, ed oltre a questi due elementi di forza e di ricchezza, ha milioni di ettari incolti. Questa vasta zona di terreni, il mare, e l'Aniene possono far di Roma la più grande delle capitali del mondo.

Roma può divenire il giardino terrestre quando, la vostra provvida mano, o signori ministri, stracciando le vecchie carte di un'amministrazione sociale che non ha più diritto di esistere, con un decreto reale sanzionerete la carta nuova che getterà le basi di un'altra amministrazione sociale.

Voletto seppellire un passato? Ebbene gettate alteri, audaci, le basi della nuova amministrazione sociale, e i morti non risorgeranno più. Decretate la fondazione della Società nazionale cooperativa industriale agricola.

Il vero seguace delle orme del suo angusto genitore, Umberto I di Savoia, bandisca un proclama alla nazione nel quale, con quella lealtà di

cui vanno superbi i discendenti gloriosi di Casa Savoia, dica alle potenze tutte del mondo:

« Da questo colle proclamo innanzi a Dio ed agli uomini la pace con tutti i fratelli del mondo; e per così vivere, e per dare un esempio vero, di quanto dico, lancio sui mari le mie navi, alle quali andrò ad aggiungere un formidabile mercantile naviglio per il progressivo svilupparsi della nazionale ricchezza. Per cui disarmo la maggior parte dell'esercito permanente, decretando la nazione armata, i di cui cittadini che la compongono mi daranno arra certa che sapranno tenere alto il vessillo nazionale, e rintuzzare la prepotenza di coloro a cui un giorno venisse l'idea di varcare le nostre frontiere, e di assalire le nostre coste.

« Roma che fu già madre di due civiltà va, o Italiani e stranieri, ad intraprendere la terza, che io mi auguro finisca coll'essere la prima, altero e superbo di essere a capo di una nazione maestosa come quella che dettò leggi memorande sotto la repubblica e l'impero, a cui i popoli del mondo si assoggettarono. E quella spada che fu la gloria immortale di Roma nelle più lontane e remote regioni del mondo; quella spada temuta che fu allora conquistatrice, da oggi in poi, ora che il tempo delle conquiste è finito, questa spada darà a pensare a coloro che volessero assalirci.

« *Al tempo il resto!...* »

Roma ha bisogno adunque, che il mare, l'Aniene, l'incolta terra che la circonda, siano i motori della sua risurrezione, le arterie vitali che apportino quel nuovo sangue che, da una vita anemica facciano risorgere una nuova vita prospera e rigogliosa, potente per i nazionali interessi e per la nostra grandezza; senza di che Roma sarà un cimitero.

Ed' ora, signori, permettetemi che io richiami alla vostra memoria alcune parole pronunciate dal gran cancelliere germanico, il principe di Bismarck (se non erro nel 1885) allorchè rivolgendosi ai deputati socialisti, disse:

« Concretate le vostre idee teoriche, proponete qualche cosa di serio, presentate qualche progetto, e se occorre io vi cederò una provincia per farne l'esperimento. »

Ed in altra recente occasione, concludeva un suo discorso al Parlamento germanico con queste parole:

« Mi riassumo, o signori. Date all'operaio il diritto al lavoro, finchè è sano. Assicurategli l'assistenza quando è ammalato, garantitegli la

vecchiaia, fate di non risparmiare alcun sacrificio per lui, di non spaventarvi del nome di *socialismo di Stato*, e di mostrarvi disposti a trattarlo cristianamente, *ed io vi assicuro che l'operaio non ascolterà più i sobillatori*; perchè gli entrerà nell'animo la persuasione che Governo e Parlamento si occupano del suo interesse. »

Ebbene, o signori, dal campo astratto di tutte le teorie false, e che fino ad ora non hanno creato che una confusione generale senza risolvere mai la questione sociale, come già vi ho accennato, io che non amo nè mistificare, nè essere mistificato, passo al campo pratico, come disse il gran cancelliere ai deputati socialisti, e dico a voi, o signori ministri, che il campo pratico è la fondazione della Società a cui ho accennato, pronto a gittarne le basi e a farla agire in tutti i suoi molteplici rami, per dimostrarvi di fatto la grande utilità di essa.

La gravissima questione dei lavoratori tutti, non solo ha richiamato l'attenzione del gran cancelliere dell'Impero Germanico, ma anche quella di altri uomini di Stato, come quelli della Francia; i quali se in parte hanno cercato di provvedere, non hanno totalmente la quistione generale risolta, come non l'avrebbe risolta la domanda di lire 100,000, fatta dall'onorevole Costa, per una ragione che apparisce a colpo d'occhio: cioè che non si farebbe se non creare delle rivalità nel vasto campo dei nostri lavoratori.

Cento mila lire possono far *pendent* ai lavori idraulici per i quali l'onorevole ministro dei lavori pubblici viene a dimandare alla Camera l'aumento di stanziamento in 3,500,000 lire!!!...

A che servono i tre milioni e 500,000 lire? Servono al lavoro idraulico, che se progredisse unisono a quello agricolo sarebbe un lavoro completo; mentre, isolato com'è, serve che allo scopo inutile da me accennato. Infatti, non avendo i grossi canali la contribuzione delle acque delle vaste lande, corrispondenti ai medesimi con piccoli fossi intersecati nei terreni a cui accenno, senza addivenire alla riempitura delle paludi, noi ci troveremo nell'inverno veniente a vederli riempiti di nuovo, e saremo costretti a ripetere ogni anno il lavoro idraulico.

Ora, o signori, che i lavori agricoli non procedano simultaneamente con quelli idraulici, ve lo dice chiaramente la relazione dell'onorevole Romanin Jacur, dove troverete che nel primo progetto si era stabilita la cifra di quattro milioni per i lavori idraulici, e per le opere agricole un milione e 200,000 lire.

Ora, se i primi camminano, davvero dimando se i secondi siano principiati; a me consta di no. E io vi dico che quando il lavoro attuale non è susseguito dai fossi tracciati dai nostri bravi agricoltori, convergenti ai grandi canali, (fossi che non possono far tracciare gli ingegneri dei lavori pubblici) e dall'altro lavoro agricolo di riempitura dalle vaste lagune, dall'aratro, dalla sementa, e dalle piantagioni di alberi, essenzialmente di gelsi e salici, stabilire ancora un aumento di tre milioni e cinquecento mila lire sempre per il lavoro idraulico, e nessuna cifra per quello agricolo, è una illusione il credere di riuscire a qualche cosa di utile, come illusione sarebbe stata quella per venire in aiuto alle Società operaie il fondo di lire centomila.

Ma, onorevoli colleghi, vi aggiungerò il meglio a cui i signori preposti alla bonifica dell'Agro romano non hanno pensato, e che anzi hanno totalmente dimenticato, perchè qui si ha la mania d'imporci all'elemento romano.

Si creano Commissioni che danno poi il risultato di certe inchieste, e queste Commissioni non vivono che di rapporti, fatti e creati per indicare il rovescio della medaglia, a beneficio solo di coloro che percepiscono mercè tali lavori *lauti stipendi, e soprassoldi, e indennità*, ecc. ecc. E se anche queste Commissioni si recano sul posto, non dubitate che coloro che sono incaricati, e si incaricano a far da ciceroni, sanno bene farle passare per un labirinto di menzogne architettate per corbellare tutti.

Il ministro dei lavori pubblici ha pensato ai piccoli ponti per traversare i grandi canali, ma alle strade, o signori, chi ci ha pensato? Nessuno.

Io non voglio trasportare le vostre menti alle lande palustri d'Ostia-Maccarese, dell'Isola Sacra; stimo meglio come uomo pratico condurvi in un luogo a breve distanza, non palustre, ed ove; si reca tutta l'alta aristocrazia, gli amatori di corse di cavalli non esclusa la Dinastia; parlo delle *Capannelle* sulla via Appia nuova.

Ebbene, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, un uomo ardito, un patriotta piemontese, un valoroso agricoltore, a pochi metri di distanza dal campo delle corse comperò un latifondo di sessanta rubbia di terreno già appartenente a dei frati, fondo attiguo a quello dei signori Merelli.

Ebbene quest'uomo che tutta Roma conosce, il cavaliere Cesare Bertone che ha superbi cavalli da corsa, ha bonificato queste sessanta rubbia di terra incolta, incanalando l'acqua della Maranella e vi ha fatto sorgere un palazzo sulla cui

fronte che guarda il campo delle corse, (e perciò la via Appia Nuova) sorge maestosa la figura del Gran Re a cavallo, a pochi metri dalla linea dei tramvai da Roma a Marino, e tanto sulla destra che sulla sinistra ha fatto sorgere case rurali, fienili, scuderie per cavalli, vaccherie, infine quanto può dargli a stretto rigore il titolo di *podere modello*, poichè in questa vasta tenuta, nulla ha dimenticato il valente piemontese agricoltore; ha gittato i vivai di vasti piantinai fruttiferi come gli ulivi, i peri i meli, gli albicocchi, i peschi, i noci, i ciliegi, le viti americane soggette ad innesto, che fecero eccellente prova quando farono queste richieste dall'onorevole ex ministro Berti per farne esperimento nei concorsi agrari. Piantinai ornamentali, come gli olmi, gl'oppi, i gelsi, le mimose, le acacie, i pini, i cedri deodora, gli eucaliptus globulus, rano, biada, fava, prati artificiali, e naturali.

Questo podere modello che vi ho descritto vi prova: 1° La valente mente di questo agricoltore che ha voluto, e quindi che ha potuto fare ciò che ha fatto. 2° Che è un fatto che l'Agro romano si può realmente bonificare, e che può divenire una vera fonte di ricchezza per Roma. 3° La totale mancanza di viabilità, e questo numero terzo vi dimostra la perspicacia governativa.

Vi era la vecchia strada che dalle Capannelle conduceva a Marino, ma questa è venuta a mancare totalmente, per essersene impadronita la Società del tramvai Roma-Marino.

Cosa sia costato al Bertone, in danaro, ed in quantitativo d'uomini questo lavoro, non si può credere, poichè senza vie come si fa a trasportare sul posto tutti i materiali di costruzione, e tutti gli attrezzi rurali, macchine, ecc.

Ebbene, lo credereste?

A quest'uomo si vieta il passaggio da tutti i proprietari confinanti, perchè chi, non curando spese e fatiche vuol lavorare davvero, è veduto di mal'occhio, e questo bonificatore che non si voleva, è pronto a costruire a sue spese una strada che conduca alla sua tenuta, pur di potere ottenere il passaggio da quella dei signori Merolli.

Come ben vedete, o signori, non vi sembra che la mente coordinatrice di questa bonifica abbia dimenticato, la cosa più seria, le strade numerose che devono intersecarsi in queste vaste pianure?

E, si dovranno pure trasportare i materiali per costruzioni di case rurali, ecc. ecc.; ma da dove passeranno tutti questi materiali, i carri e tutti gli attrezzi inerenti alla agricoltura?

Però queste menti coordinatrici non hanno dimenticato l'archeologia e gli antichi ruderi, e questi grandi capoccioni hanno inviato persino i nostri buoni reali carabinieri ad intimare e al Bertone che sarebbe stato arrestato se avesse finito di demolire; già demoliti ruderi di un vecchio condotto, divenuto un covo di serpi che raccomandando all'onorevole ministro Boselli perchè me ne dica un giorno il suo valore.

Presidente. Tutto questo non ha che fare con la sua interpellanza, onorevole Coccapieller.

Coccapieller. Signori, io concludo (*Oh! oh!*).

Signori, se vogliamo cessare una volta per sempre di corbellarci a vicenda (*Ilarità*) e per di più dare la polvere negli occhi al popolo, e allora seguitiamo con le mezze misure; ma se, onorevoli ministri e colleghi, vogliamo che cessi questo stato di cose *impossibile*, e dalla *intera nazione condannato* e che dal 1861 ad oggi ha fatto sì pessima prova, rinnoviamo i sistemi.

Volete, sì o no, bonificare l'Agro romano, la Maremma? Volete compiere una vasta rivoluzione agricola di tutte le terre incolte d'Italia? Se sì, bene.

Se no, rispondete francamente, ed allora io voterò contro questi progetti derisori, senza criterio, senza mente, senza la più ben che minima idea e sapienza agricola, col debito permesso di tutte le *Commissioni speciali composte di persone assai competenti*, ecc. ecc., parole dell'onorevole relatore Romanin-Jacur, il quale affidandosi ai rapporti di queste *Commissioni speciali* d'uomini assai competenti, viene a rassicurarci onde la Camera voti il supplemento di tre milioni e 500 mila lire; nè io sono contrario al progetto, nè all'onorevole Saracco che lo propone, d'accordo col ministro Magliani; ma se a questo progetto non andrà accompagnato quello che propongo; e sottometto al valente ministro che è l'onorevole Grimaldi, io credo che Governo e Camera farebbero opera incompleta non solo per quanto riguarda la bonifica dell'Agro romano, ma per quanto riguarda le altre proposte, con l'aggiunta che finiranno per non risolvere la questione sociale che s'agita potente e s'impone alla Camera e al Governo, cioè la questione dei lavoratori tutti.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Non rilevando tutto ciò che è estraneo ai limiti dell'interpellanza, e della mia competenza, e fermandomi esclusivamente al tema di essa, cioè alla bonificazione agraria dell'Agro romano, risponderò con poche e precise parole. Io, su quest'argomento, ho una legge da eseguire;

di quest'esecuzione sono responsabile; e ne rendo conto alla Camera con apposite relazioni, in ciascuna delle quali è determinato l'andamento ed il progresso dell'opera di bonificazione. In occasione della discussione del bilancio ultimo, ho presentato la seconda relazione riguardante l'andamento di quest'opera importante, igienica e morale, che riguarda la nostra capitale.

L'onorevole interpellante, come qualunque altro collega, può leggere quella relazione, e giudicare l'opera del ministro.

Ma ora che siamo in un tema generico, dirò all'onorevole interpellante che io ho eseguito la legge con tutto l'amore e la cura, che mi è stato possibile.

Convengo che la bonificazione idraulica dell'Agro romano non avrebbe grande effetto, se ad essa non fosse congiunta la bonificazione agraria. Il Parlamento volle votare due leggi per l'uno e per l'altro oggetto; e volle che si procedesse di conserva per l'uno e l'altro scopo.

Posso assicurare l'interpellante e la Camera che nulla ho trascurato, ed ho già intrapreso delle espropriazioni.

Devo aggiungere che, finito il periodo istruttorio abbastanza lungo, tracciato dalla legge 25 luglio 1883, che riguarda appunto il bonificamento agrario, parecchi proprietari hanno già cominciato ad eseguire la legge.

Ove i proprietari non continuino ad eseguirla, e per quelli che non abbiano fatta la dichiarazione prescritta dalla legge, essa dà il rimedio delle espropriazioni.

Queste le farò e ho cominciato di già; ma naturalmente con tutti i riguardi di prudenza, che una legge così grave esige.

Quanto alla creazione di una società nazionale cooperativa che ha formato l'argomento precipuo, anzi quasi unico dell'interpellanza testè svolta, dirò che lo Stato non può crearla. Sarebbe ben lieto di veder sorgere una Società nazionale cooperativa, e, quando fosse sorta, vedrebbe se e con quali mezzi potesse venire in suo sussidio.

Nello stato attuale delle cose, questa Società non esistendo, a me non resta che concludere come ho cominciato: io debbo eseguire la legge; son pronto a rispondere al Parlamento; spero che nessuna colpa mi venga apposta per questa difficile opera di esecuzione.

Presidente. L'onorevole Coccapieller ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o ne soddisfatto delle risposte avute dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Coccapieller. Il ministro ha dichiarato in parte che vuole fare ciò che da me venne accennato.

Riguardo all'espropriazioni capisco benissimo che, essendo i proprietari gente altolocata, bisogna andare col piede di piombo.

Ma se camminiamo così pianino come i gamberi (*Si ride*), non arriveremo mai a nulla. Però mi affido alla prudenza e alla sagacia dell'onorevole ministro.

Quanto alla fondazione di una Società nazionale cooperativa, mantengo la opinione espressa poc'anzi; desidererei quindi di sapere dal ministro se realmente egli abbia intenzione di venire in soccorso e con quali mezzi, di questa Società quando sarà costituita.

Ad ogni modo la Società potrà fondarsi, e spero che l'onorevole ministro vorrà sussidiarla con un fondo di cassa che dovrà servire anche per lavori agricoli di queste terre espropriate.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accettare la proposta mia per i due vantaggi ai quali ho accennato.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Coccapieller.

Annunzio di due domande d'interrogazione e d'interpellanza.

Presidente. Ora debbo comunicare alla Camera una domanda d'interrogazione degli onorevoli Roncalli e Mariotti Ruggiero.

« I sottoscritti desiderano interrogare l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio sull'esistenza di una minacciata invasione di cavallette nei dintorni di Roma e sui provvedimenti che intende prendere per impedirne la diffusione. »

Prego l'onorevole ministro di agricoltura di dichiarare se e quando intende rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Trattandosi di una semplice interrogazione, potrebbe essere svolta domani in principio di seduta.

Presidente. Onorevole Roncalli, ha udito?

Roncalli. Accetto.

Presidente. L'altra domanda d'interpellanza dell'onorevole Indelli è la seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interpellare l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio sui provvedimenti che intende di adottare per scongiurare le conseguenze della crisi agricola e commerciale delle Puglie e particolarmente di Bari e provincia. »

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa domanda d'interpellanza.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Trattandosi di una interpellanza, per non intralciare i lavori della Camera, pregherei la cortesia dell'onorevole interpellante di permetterne lo svolgimento lunedì prossimo in principio di seduta.

Presidente. Onorevole Indelli, acconsente?

Indelli. Accetto.

Dichiarazione di voto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli Guido.

Baccelli Guido. Assento dalla Camera per ragioni superiori alla mia volontà e viste le condizioni mie personali troppo facilmente giustificabili, tengo a dichiarare che se mi fossi trovato sabato scorso presente al momento delle votazioni, avrei votato favorevolmente alla legge del Codice penale come fu proposta dal Ministero.

Presidente. Favorevolmente nella votazione nominale, perchè le votazioni a scrutinio segreto non ammettono dichiarazione alcuna.

Baccelli Guido. Nella votazione nominale ed anche nell'urna...

Presidente. Nell'urna? Non posso ammettere questa dichiarazione; il voto è segreto.

Baccelli Guido. Insomma avrei votato contro la proposta dell'onorevole Peruzzi.

Presidente. Si terrà conto, nel processo verbale, di questa sua dichiarazione.

Proposte del ministro d'agricoltura e commercio interno ad alcuni disegni di legge e del presidente sull'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro d'agricoltura.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. In una delle tornate precedenti, da parte mia e del mio collega delle finanze, sono stati presentati tre disegni di legge relativi a modificazioni in materia doganale.

Siccome esiste già una Commissione investita di quest'argomento, prego la Camera di rimandare ad essa quei progetti; cioè l'uno relativo a modificazioni alla tariffa doganale sui prodotti chimici; l'altro per modificazione di tariffa sui filati di cotone, macchine, ecc.; ed il terzo di esenzione dai dazii doganali delle mac-

chine occorrenti all'impianto di nuove industrie tessili.

Presidente. Ma questi disegni di legge non sono ancora innanzi alla Commissione...

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. No, no; propongo appunto che siano demandati alla Commissione esistente per l'esame delle tariffe doganali, e dei trattati di commercio.

Presidente. Non essendovi opposizioni, s'intenderà adottato questa proposta.

(È così stabilito).

Debbo far noto alla Camera che domani bisognerebbe procedere (essendo scaduto il termine) alla rinnovazione degli Uffici. Ma siccome si può ritenere che, dentro questo mese, gli Uffici e la Camera esauriscano i proprii lavori, così io proporrei che si mantenessero gli Uffici come sono ora costituiti fino a che la Camera proroghi le sue sedute.

La Camera accetta questa proposta?

Voci. Sì, sì, benissimo.

Presidente. Allora rimane così stabilito.

Discussione del bilancio del Ministero della marina.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89.

Il primo iscritto a parlare contro il bilancio è l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. L'esempio delle grandi nazioni, presso le quali specialmente in questi ultimi tempi i rispettivi bilanci della marina sono stati sottoposti a lungo ed accurato studio ed esame; la speranza che possa alla Camera nella presente discussione non tornar discaro l'intervento di persona del tutto estranea al nobile corpo della nostra regia marina, un impegno assunto in altra precedente discussione coll'onorevole Canevaro, tutto ciò m'indusse a chieder di parlare.

E se lungo il mio discorso sarò costretto a ripetere alla cortesia dell'onorevole ministro degli schiarimenti per dissipare dubbi e timori, da me forse con altri ancora divisi, confido che l'onorevole B. in non vorrà dubitare della fiducia, della stima e dell'affetto che io nutro per lui.

L'anno scorso in Inghilterra, in un banchetto politico della maggiore importanza, Rolando Cheurchill, ex lord dell'ammiragliato, annunciò agli inglesi che le loro navi da guerra non

avrebbero potuto misurarsi con quelle della Francia; e soggiungeva che tutte le fortificazioni del Regno Unito non esclusa Malta, il più saldo propugnacolo della potenza Britannica nel Mediterraneo, non avrebbero potuto resistere ad un lungo assedio. E gli inglesi, i quali pur sanno che nel primato del loro naviglio da guerra sta riposta la loro esistenza, e quella del loro grande impero coloniale, applaudivano di gran cuore al nobile lord; ma nell'anno scorso nei cantieri inglesi e per conto del Governo trovavansi in costruzione più che 100 nuovi bastimenti da guerra!

Per mia buona fortuna io non avrò nulla di triste da annunziare, e pure giammai come oggi ho sentito così imperioso in me il bisogno di invocare tutta la vostra indulgenza; non posso meritarmi i vostri applausi ed i vostri encomi, abbiate almeno la cortesia di ascoltarli.

Tre sono gli argomenti che in questo bilancio si prestano ad una discussione utile ed opportuna; il tema delle costruzioni, quello del personale, e tutto quanto può riflettere il sistema di amministrazione in vigore, nei cantieri, opifici, ed arsenali marittimi del regno; ma per non mettere a dura prova la vostra pazienza di quest'ultima parte farò tema di un altro mio discorso in altra circostanza.

In quanto alle costruzioni mi limito a ricordarvi che l'Italia nel 1866 avea una flotta numerosa e per quei tempi potente; in essa il popolo italiano avea riposta la sua fiducia e le sue speranze.

Lissa sparse la fiducia e le speranze di tutti ed attutì la febbre di nuove costruzioni; e quando l'Italia insieme ad altre potenze dovette inviare una divisione navale nei mari di Oriente, e ed uno dei nostri bastimenti, l'*Affondatore* se mal non ricordo, fu posto a custodia del canale di Suez, fu grande ventura per noi il non essere stati costretti ad uscire dai limiti di una sterile dimostrazione. Giorni migliori ci erano riserbati quando al ministro della marina furono assunti il Sain-Bon ed il Brin: vedeste allora radiati dall'elenco del naviglio combattente dei bastimenti da lunga pezza giudicati incapaci a qualunque operazione di offesa e di difesa, e nei cantieri nazionali vennero costruiti quei colossi, veri prodigi di architettura navale, che hanno strappato un grido di ammirazione universale. Oggi una attività febbrile regna nei nostri cantieri, e ci conforta il vedere che l'industria nazionale vi prenda molta parte, e maggiore ne prenderà nell'anno venturo, perchè parmi che nel futuro bilancio il Governo potrà disporre di mezzi più

generosi. E se da ora in poi le nostre nuove navi da guerra troveranno a Genova o a Napoli degli apparecchi motori della forza di 20,000 o 25,000 cavalli, se dall'acciaieria di Terni avranno le opportune corazze, se l'Armstrong a Pozzuoli fonderà le più formidabili artiglierie, se lo Skwartzikoff a Venezia preparerà i più potenti siluri, gloria e non poca è dovuta all'onorevole Brin.

Però mi è sembrato di dover rilevare che mentre presso gli altri popoli, presso le altre nazioni sono venuti meno gli ardori, l'ammirazione, gli entusiasmi per la costruzione delle grandi navi, nè mancarono in Francia coloro che da pria sospesero la costruzione delle loro grandi navi che trovavansi in cantiere e da ultimo avrebbero voluto anche distruggerle, invece in Italia, o meglio al nostro Ministero di marina, quell'ardore e quell'entusiasmo è sempre vivo.

Di fatto, dopo il varo della *Lepanto*, del *Duilio* della *Dandolo*, della *Italia* venne tra noi chi cominciò con combattere aspramente le costruzioni delle grandi navi e finì poi per ordinarne la costruzione. E così si posero in costruzione la *Ruggiero di Lauria*, la *Doria*, la *Morosini*, tre navi che costeranno non meno di 70 milioni, che io mi auguro riusciranno benissimo, ma sulle quali ancora non è stata detta l'ultima parola. L'onorevole Brin volle aggiungerci l'*Umberto*, la *Sardegna*, e la *Sicilia*, tutte e tre di uno spostamento non inferiore a quello dell'*Italia*, che, voi lo sapete, è la più grande e la più potente corazzata del mondo. Certamente io non posso non far voti e fervidissimi, divisi da ogni buon italiano, perchè quelle navi scendano presto in mare per rendere più rispettato e temuto il nome della patria nostra. Eppur dichiarando che non è mio intendimento di risollevar in mezzo a voi la nota discussione sulle grandi o piccole navi, discussione che sarebbe se non inutile certo ormai superflua dopo le costruzioni straordinarie autorizzate con la legge del maggio 1877, siccome nei due organici del 1877 e dello 1887 parlasi d'altra nave di prima classe a doversi costruire, ed ove ciò si facesse si commetterebbe a mio avviso gravissima ed imperdonabile colpa, così confido che cotesti organici a lunga scadenza, come per la Germania e per la Spagna, abbiano pure per noi un valore meramente teoretico.

Intanto mi si permetta qualche ricordo, qualche raccomandazione. Da parecchi anni il mondo assiste ad una grande lotta fra la corazzata ed il cannone.

Ad ogni nuovo aumento di spessore della corazzata tenne dietro un aumento di peso nel can-

none ed in questa lunga lotta, che impose immensi sacrifici pecuniari alle grandi nazioni, non c'è stato nè vincitore nè vinto. Ed ecco sorgere un nuovo strumento di distruzione e da tanto tempo aspirato dall'uomo di mare il quale sognava un arma capace di colpire sott'acqua, il siluro. Esso inaugura un nuovo periodo di lotta fra il siluro e la nave piccola ma veloce, il siluro finirà forse per debellare il cannone, esso è l'arma dell'avvenire.

E ciò hanno compreso le principali potenze. E se abbiamo veduto l'Inghilterra in quest'ultimi tempi con una celerità di cui non c'era stato veruno esempio, costruire tre grandi corazzate *Nilo*, *Trafalgar* e *Vittoria*, d'uno spostamento dalle 10,400 alle 11,000 tonnellate, l'ammiragliato inglese si è affrettato a dichiarare, che quelle erano le ultime grandi costruzioni, che si sarebbero fatte nei cantieri del mondo.

Dai cantieri della Clyde dal 1885 in poi non è venuta fuori nessuna grande corazzata; 72 bastimenti si costruiscono nei cantieri tedeschi; ma 70 sono torpediniere e 2 corazzate da 5 a 6000 tonnellate.

Negli Stati Uniti non trovate naviglio da guerra un solo bastimento che superi le 7000 tonnellate. In Francia costruiscono le *Tage* e l'*Amiral Cecil*, l'uno e l'altro di 7049 tonnellate, ma d'una velocità non inferiore ai 19 nodi all'ora. La Spagna ordinò la costruzione di grandi incrociatori di 7500 tonnellate. In Russia si sono poste in costruzione nell'arsenale di Cronstadt due corazzate di 8000 tonnellate; e questa mattina ho letto sui giornali che si è ordinata la costruzione di altri due incrociatori di circa 8000 tonnellate nell'arsenale di Nicolaieff. E la Camera italiana nel 1883, o 84, non lo rammento bene, con un ordine del giorno, raccomandava al ministro della marina che nelle future costruzioni non si fosse spinto al di là delle 10,000 tonnellate. L'onorevole Saint-Bon che è stato il più strenuo sostenitore delle grandi navi (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Maldini*).

Dica più forte l'onorevole Maldini perchè possa sentirlo. Sono in grado di rispondergli.

Maldini. Oh, nulla.

Palizzolo. L'onorevole Saint-Bon non lascia ora sfuggire propizia occasione per dire agli italiani: *mutate sistema*.

Chi ignora i grandi, i rapidi progressi, che, affidate ai cantieri privati, fanno tuttodì le armi subacquee di distruzione?

Se l'accresciuto peso di pochi chilogrammi di fulmicotone o d'altra materia esplosiva nella ca-

rica d'un siluro, preoccupa tanto la mente dei costruttori navali, che avverrà il giorno in cui ci troveremo forse di fronte a tali innovazioni da mutare da cima a fondo il nostro sistema di difesa e di offesa navale? E queste preoccupazioni sono state divise dall'onorevole Brin.

Me lo dicono le nuove disposizioni da lui emanate, per rendere più potente e più resistente lo scafo delle nostre navi in costruzione; ed a non accrescerne soverchiamente la linea d'immersione, si è affrettato a sostituire in parte ai colossali pezzi da 107 tonnellate quelli da 68, dei quali tutto il mondo riconosce che la virtù perforante è la stessa.

Se invece di limitarsi a far ciò l'onorevole Brin per talune delle nostre navi, lo avesse fatto in tutte, di gran cuore io mi sarei associato a coloro che per questo gli avrebbero resa sincerissima lode.

So bene che in Italia moltissimi esultarono allo annunzio che sulle nostre grandi navi eransi collocati i più giganteschi cannoni, ma è giusto pure che voi sappiate che contro il parere di costoro vi è quello di persone autorevoli e competenti le quali combattono il collocamento di quei grandi pezzi; ed essi dicono: che a causa dell'enorme volume dalla carica, la forza di espansione che si produce nella esplosione è tanta che l'anima del cannone resta ben presto alterata. Quindi la necessità di togliere spesso il pezzo dal cannone, quindi la necessità di continue riparazioni.

E voi non dovrete ignorare che sulle nostre grandi navi, l'*Italia*, il *Dandolo* e simili, i nostri pezzi da 100 e più tonnellate non hanno autonomia di movimento.

Essi non possono caricarsi ad uno ad uno, ma a due a due, e la conseguenza di tal fatto voi ben potete rilevarla. È per la ragione istessa che la Francia ha posto sulle sue grandi corazzate il *Brenno*, il *Marceau*, l'*Indomptable* dei cannoni da 50, 60 e fino a 70 tonnellate, ma non più.

L'Inghilterra ha fatto lo stesso; e non è che sopra tre delle sue navi che ha posto cannoni da 110 tonnellate. Ma non ne ha posti 4, ma 2, i quali, per mezzo di forza idraulica, hanno la più completa e assoluta autonomia di movimenti. Ed oggi dall'ammiragliato inglese si è dichiarato che sul naviglio da guerra non sarà mai più posto un solo cannone superiore alle 68 tonnellate.

E il ministro Brin sull'*Umberto*, sulla *Sardegna* e sulla *Sicilia* ha collocato o collocherà pezzi da 68. Perchè non ha fatto lo stesso sul *Lauria*, sul *Doria* e sul *Morosini*?

La risposta l'avrà pronta l'onorevole Brin.

Perchè quelle navi non furono ordinate da lui, perchè quando venne al Ministero quei cannoni erano già stati ordinati dal suo predecessore in Inghilterra.

Ma io credo che si potrebbero benissimo utilizzare quei pezzi, adoperandoli per la difesa costiera.

Quando si pensa che un solo colpo costa 3, 4, 5000 lire, e che ogni pezzo non ha che una dotazione di 50 colpi, come potrete largheggiare di istruzione ai nostri cannonieri? Ed io mi auguro che se l'onorevole ministro della marina potrà rimediare a tale inconveniente, lo farà. Se però l'onorevole ministro sarà costretto a comprare qualche altro di tali cannoni, faccia in modo però che da simili colossi si ottengano i maggiori e migliori risultati possibili, ed a non infastidire soverchiamente la Camera io passo dal farle il confronto tra il cannone da 111 tonnellate fuso dalla Casa Armstrong ad Elswick per l'Inghilterra e quello da 120 tonnellate fatto dalla Casa Krupp per l'Italia, e non manca chi asserisco che il primo di detti pezzi abbia avuto un massimo di forza viva superiore di 6850 piedi-tonnellate su quella del secondo che non potè superare i 50,780.

L'anno scorso in Inghilterra il Comitato dell'Ordinanza ad unanimità di voti, dopo gli ultimi esperimenti fatti a Schoeburiness, sulle corazze Compound, di cui un giorno si decantarono da per tutto le meraviglie, ad unanimità di voti, non solamente le dichiarò insufficienti contro gli ultimi eccellenti proiettili di acciaio francesi, ma anche contro quelli di sistema Hadfield o Cammel che erano stati giudicati nel modo più sfavorevole. Delle corazze di 45 centimetri furono trovate assolutamente inutili, ed il Comitato ebbe ogni premura per far conoscere a quelle Società le quali solevano fornire di corazze il naviglio inglese, che si fossero affrettate a prepararle di acciaio col sistema Firminy, altrimenti l'avrebbe richieste al Creusot francese.

Io ho tributato all'onorevole Brin lodi cordialissime per aver cercato di emancipare l'Italia da quel tributo che tutti gli anni eravamo obbligati a pagare allo straniero, per avere delle corazze adatte al rivestimento delle nostre nuove navi da guerra.

Come sapete, le corazze ci vengono ora fornite dalla acciaieria di Terni.

Non dico all'onorevole ministro se abbia fatto bene o male ad incoraggiare quella fabbrica; io non domanderò all'onorevole ministro se abbia fatto bene o male ad anticipare dei milioni; io non

domanderò all'onorevole ministro se quella acciaieria, quando non avrà più da costruire gran numero di corazze, ma sarà ridotta a fare dei binari per ferrovie, o qualche motore per navi della flotta da guerra o mercantile, potrà reggere alla concorrenza di altri stabilimenti italiani, che trovansi sul mare, perchè credo che tutte coteste investigazioni siano estranee alla presente discussione; quello che mi preme di far sapere all'onorevole ministro è questo che, l'affare delle corazze è di supremo interesse per il paese. Si tratta di difendere quelle nostre grandi navi, in cui tutti han riposto tanta fiducia, tanta speranza.

E il paese non legge i nostri bilanci, nè gli allegati, nè le relazioni delle Commissioni, e non ha l'onore di conferire coll'onorevole ministro della marina, ma conosce solamente quello che su qualche giornale viene annunziato.

Ed in vero: intorno alla bontà delle corazze di Terni, che cosa sa il pubblico italiano? Quello, che nel suo laconismo telegrafico, fu pubblicato nel dicembre 1857 in un telegramma del Cottrau, cioè che al balipede della Spezia due colpi furono lanciati con cannoni da 100; al primo colpo il proiettile penetrò nella corazza 18 centimetri; al secondo 25, che le corazze avevano fatta buona prova. Onorevole ministro, io credo che queste notizie siano insufficienti, ed io mi rivolgo a lei perchè voglia completarle, a dissipare quelle incertezze o quei timori che taluno ha concepito.

Innanzitutto io chiedo di conoscere se prima o dopo di quei due colpi di cui è cenno nel telegramma del Cottrau altri sianseno lanciati e con quale risultato?

Se poi tutte le prove sulle corazze di Terni si riducono a quei due colpi di cui si è fatto cenno; ed allora desidererei sapere, qual'è lo spessore delle corazze su cui le prove furono fatte? A che distanza i colpi furono lanciati? Qual'era il volume della carica? Quale la natura dello esplosivo?

Io mi auguro che l'onorevole ministro non ritenga le mie domande come soverchie od imprudenti: se lo fossero, mi basta che il ministro dica ch'egli crede che le nostre corazze siano in grado di resistere a tutti i colpi delle più potenti artiglierie del mondo, nello stesso modo delle corazze di cui dispongono le altre nazioni, io lo ringrazierò, e con me gli sarà grato ogni buon italiano.

Ho domandato di che natura fosse l'esplosivo? A questo proposito, permettete che io vi dica come presso le più grandi nazioni del mondo attualmente è indefesso il lavoro per trovare cia-

scuna un esplosivo più potente di quello che hanno le altre. Non vi dirò quel che si fa in Inghilterra: là ci sono molti quattrini e si può far tutto. Ma in Francia si fanno sempre nuovi esperimenti sulla melanite e sulla bellite, dirette dall'inventore Carlo Lamm danese; in Germania sulla carburite, la Russia è soddisfatta degli ultimi risultati ottenuti in Finlandia dall'esplosivo dello Slitover. La Spagna è lietissima delle applicazioni sin oggi fatte coll'esplosivo dell'americano Zaliski, e l'America oltre a sottoporre a nuovi esperimenti i cannoni pneumatici dello Zaliski, ha riposto la più grande fiducia nel ritrovato dell'Emmens e che da lui ha preso il nome di emmensite, perchè pare che sia più resistente alla percussione e sia talmente leggero da poter raddoppiare il volume delle munizioni da guerra per ogni soldato.

In quanto alla sua efficacia si è costatato che la palla d'una pistola caricata con cartuccia di emmensite sfracellò una lastra ch'era stata lasciata intatta da una palla con cartuccia a dinamite. Ma tutto ciò è possibile presso quelle nazioni, perchè presso delle medesime vi sono stabilimenti, gabinetti chimici, laboratori con personale adatto, con materiale opportuno.

Che cosa si fa, che cosa si può fare in Italia? Nulla, egregio ministro, o ben poco. Noi non abbiamo che due o tre egregi giovani i quali hanno la laurea in materia chimica conseguita nelle Università del regno. Dalla mattina alla sera, essi sono in continuo movimento sia in Italia che all'estero per le analisi o per il collaudo di materiale necessario per la nostra marineria da guerra: non hanno personale che da loro dipenda, non materiale adatto. Anzi quasi ad accrescere la loro autorità cotesti egregi professori sono chiamati con l'umiliante titolo di *capi tecnici*, e vengono posti al di sotto dell'ultimo commissario della nostra regia marineria. Onorevole Brin, io le rivolgo una fervida raccomandazione. Ella che ha saputo affrontare e risolvere vittoriosamente tanti problemi che riflettono la nostra marineria da guerra, si degni pure di spendere qualche migliaio di lire allo scopo da me indicato. Non sarebbe soverchia spesa perchè io non pretendo troppo, e poi non voglio che il mio amico Branca scagli su di me un solo di quei fulmini coi quali è disposto a colpire chiunque in questo bilancio venga a proporre delle nuove spese.

Branca. Ci sono 37 milioni di aumento; non le pare che bastino?

Palizzolo. Io non parlo della spesa già prevista nel bilancio che ci si viene a proporre e che ha

avuto già l'adesione dell'onorevole Branca; io parlo di altri milioni che si potessero chiedere.

Ebbene, io dico, attualmente per avere quei segreti, più o meno problematici, che ci vengono dalle officine degli altri Stati, quanto denaro non si spende? Io giudico che sarebbe conveniente di sollevare un pochino il morale di cotesti egregi giovani e considerarli quello che realmente sono, cioè, membri d'un corpo scientifico; io opino che dovrebbero accrescere la loro autorità nel personale della regia marineria e non lasciarli più oltre al disotto dell'ultimo commissario. L'ingegno italiano, posto a nuovi cimenti saprà degnamente rispondere alla fiducia del Governo ed a quella del paese.

Discutendosi l'ultimo bilancio della marineria francese, Mr. Liais richiamava l'attenzione del Governo sulla necessità di accrescere ancora la profondità del bacino di Cherbourg, il quale, a causa delle alte e basse maree, prestavasi soltanto 4 ore delle 24 del giorno a ricevere le grandi corazzate della repubblica. E badate che in Francia, oltre il bacino di Cherbourg, vi sono i cinque o sei di Marsiglia, e quelli di Brest, Tolone, Rochefort, Lorient e simili. Ebbene io sono di più facile contentatura e sarei molto soddisfatto che in Italia ci fossero almeno due o tre bacini, in grado però di poter ricevere al bisogno le nostre grandi corazzate in completo armamento ed in quasi pieno carico. Io sono certo che l'*Italia*, la più grande delle nostre grandi corazzate, il giorno della prova non verrà meno, anzi saprà sostenerla con onore e gloria del suo nome e per la maggior fama del suo illustre artefice. Ma quando rifletto sui risultati spaventevoli ottenuti in Inghilterra dallo scoppio di un siluro sulla corazzata la *Resistance*, ed in Francia sulla *Belliqueuse*, quando penso che in quei giorni in cui si creava e si costruiva l'*Italia*, il maggior volume della carica di un siluro non oltrepassò mai i 43,5 chilogrammi di fulmicotone, e che oggi quel volume dallo stesso Sewartzikoff si è voluto elevare a 113, o 118 chilogrammi, ma chi potrà mettere in dubbio, o signori, che la corazzata *Italia* in una lotta contro navi nemiche prevalenti forse di numero, possa avere delle paratie stagne rotte, possa avere delle altre avarie a bordo, e tali da sentire il bisogno di cercare asilo in fretta e furia, in qualche bacino? Ove potrà trovarlo?

La corazzata *Italia*, in completo armamento ed in quasi pieno carico pesca 10 metri e 20 o 10 metri e 30. Non voglio per il momento supporre che abbia delle paratie stagne rotte, ricolme

d'acqua, perchè allora pescherebbe 11 metri e mezzo e forse di più. Ma il bacino della Spezia non ha, in media, che 10 metri di profondità; dunque la detta corazzata in completo armamento e in quasi pieno carico, non potrebbe entrarvi, e potrebbe invece essere obbligata ad arenare in qualche parte del golfo della Spezia in cui l'altezza dell'acqua non arriva agli undici metri.

Mi si dirà: si cercherà di alleviarla del suo carico; ma come potrà quella nave far ciò, potendo avere ai fianchi o a poppa lo sprone delle navi nemiche? come potreste voi far ciò, quando per scaricarla della sola provvista di carbone ci vorrebbe sei o sette giorni almeno?

Discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, io interpellai l'onorevole Saracco sui nuovi bacini che si costruiscono a Genova, e voi ricorderete senza dubbio, le risposte che ne ho avute. L'onorevole Saracco arrivò al Ministero dei lavori pubblici quando tutto era già fatto.

I cantieri di Genova saranno dunque costruiti e saranno esercitati dagli stranieri per 34 o 35 anni, quando abbiamo in Italia chi avrebbe potuto parimente ben costruirli, e saputo egregiamente esercitarli, con maggiore garanzia e sicurezza pel paese. In quell'occasione io ricordai i nomi del Bombrini, dei fratelli Orlando e del Miglioretti che han tanto dritto alla riconoscenza degli italiani. Quello che ho dovuto constatare e constato è questo, che mentre il più completo accordo politico e la maggiore solidarietà regna fra tutti i componenti del Gabinetto, parmi che talvolta, in alcune occasioni di grande importanza, non ci sia quell'accordo che sarebbe necessario, indispensabile.

Difatti io non credo che l'onorevole ministro della mariniera sia in grado di potermi dire oggi quali saranno le proporzioni dei nuovi bacini di Genova: nè mi saprà dire forse quanti milioni ci vorranno per mettere ben presto al coperto, per proteggere quei bacini, i quali sorgeranno in parte da non poter fruire delle opere di difesa di cui non è privo il porto di Genova.

Ma perchè questo mio discorso su questo argomento?

Fra non molto, o signori, sarete chiamati a votare nuovi fondi perchè sia costruito in Napoli un bacino. Vogliate ricordarvi allora di quello che ho avuto l'onore oggi di dirvi: fate che quel nuovo bacino sia costruito, ed esercitato da italiani; in tal modo voi renderete un giusto tributo all'industria nazionale la quale ha dritto di essere dal Governo garantita e protetta nella concorrenza con lo straniero. Il nuovo bacino di

Napoli, fate che, più che rispondere ai bisogni, sempre crescenti della nostra mariniera mercantile, provveda ai bisogni dell'oggi e del domani, della nostra mariniera da guerra ed io vi ho provato che sono molti, e taluni della più seria importanza, e tale da dovere impensierire voi tutti cui incombe l'obbligo di provvedere opportunamente ed efficacemente ai più urgenti bisogni del paese.

Nulla vi dico del bacino di Taranto, nel quale argomento forse il mio egregio amico D'Áyala-Valva vi farà sentire la sua simpatica voce. Io constato solamente che quel bacino il quale nel prossimo anno sarà ultimato, è assolutamente indifeso, e trattandosi d'un bacino militare, io non credo che possa a lungo lasciarsi in quello stato. Allora non valeva la pena di farlo.

Io ho già detto che per scaricare la corazzata *Italia* della sua provvista di carbone ci vorranno non meno di sei o sette giorni, ed a questo proposito non è soverchio che io ricordi alla Camera che l'Italia si trova in una grande inferiorità di fronte alla Francia, all'Inghilterra, alla Germania, ed all'Austria, che estraggono i carboni dalle proprie miniere, ed alla Russia istessa che ne trova nell'immenso bacino del Don e dove non ha carbone, per emanciparsi dall'Inghilterra, lo sostituisce col combustibile liquido, col petrolio.

Già in Russia vediamo tre corazzate e 12 torpediniere consumare del petrolio, e quando sarà fatta la canalizzazione da Bachou a Batoum noi vedremo far lo stesso non solamente da tutte le navi da guerra del Mar Nero, ma da qualunque altra nave solcherà il Mediterraneo.

Ai giorni nostri il precipuo requisito di una nave da guerra è la velocità che dai 12 nodi in su non si ottiene che con grande consumo di combustibile. Il ritrovato del Kirk della tripla o quadrupla espansione non ha fatto che rendere meno enorme, meno spaventevole il consumo dello stesso. Da ciò la necessità di avere in Italia grande provvista di carbone.

L'onorevole ministro mi dirà di avere allo scopo di accrescere la riserva del carbone, aumentati i fondi in questo bilancio; malgrado ciò io porto opinione che non abbiamo ancora la riserva di carbone in quella quantità che ci possa occorrere in tempo di guerra, tale cioè di poter fare a meno per due o tre mesi di quel carbone che oggi ci suole venire dall'estero.

E poi bisogna pensare, mentre ne abbiamo il tempo, a creare dei depositi di carbone protetti. La Francia e l'Inghilterra ne fan sorgere lungo

le vie che sogliono percorrere le loro navi, e specialmente in tutte le loro colonie, noi contentiamoci di averne almeno lungo le nostre coste.

Io so che l'onorevole ministro mi ricorderà che ne abbiamo a Santo Stefano, alla Maddalena, a Gaeta, a Messina, ma son pochi, pochi assai. Quanto più depositi di carbone avremo, tanto maggiore sarà l'autonomia delle nostre navi da guerra, che senza di quelli sarebbero schiave delle coste.

Bisogna poi studiare perchè si renda pronto, sollecito il carico ed il discarico dei carboni non solamente in alto mare ciò che forma argomento di studio in Francia ed Inghilterra ove si costruiscono sandali in gran numero, e bastimenti provveduti di grue e di altri meccanismi, che sieguono sempre le squadre, ma anche nei nostri porti.

E dico nei nostri porti, perchè ricordo quello che nell'anno scorso disse all'onorevole Rosso il ministro, che cioè avrebbe studiato il mezzo come rendere facile e sollecito il carico e discarico dei carboni dentro il porto della Spezia.

L'onorevole Brin ha già mantenuto la sua promessa. Ma io credo che ciò deve potersi e doversi fare, non solamente alla Spezia, ma a Cagliari, a Trapani, a Livorno, Genova, Napoli, Messina, Augusta, Siracusa, Bari, Reggio, Taranto, Brindisi, ed in altri porti ancora, non altrimenti di quanto si pratica in tutti i porti secondarii delle due ricordate nazioni.

In tempo di pace noi raccomandiamo ai nostri ufficiali di marina di fare la maggior economia; questa raccomandazione, quest'ordine si trasmuta in quest'altro: viaggiate a piccola velocità!

Ma in questo modo si finisce per avere una flotta inefficace: in servizio attivo, in tempo di guerra, io non comprendo che la grande o la grandissima velocità.

Quindi necessità di poter rifornirsi di carbone non in un porto, ma in diversi del regno.

Credo inoltre che gli sforzi del nostro ministro della marina dovrebbero esser rivolti a conseguire il maggior interesse economico del paese, ad avere in disponibilità le migliori nostre navi, ad avere una flotta omogenea.

Il maggior interesse economico del paese ci obbligherà a costruire con la maggior rapidità possibile.

In Inghilterra abbiamo visto l'*Ajace*, l'*Agamemnone* e l'*Inflexibile* invece che in 5 anni esser costruiti in 7; e il consuntivo di quelle costruzioni superò di 7 milioni il preventivo.

Invece il *Comperdown*, l'*Hero* ed il *Rodney*

furono costruiti nel tempo stabilito e il consuntivo non fu punto oltrepassato.

In questi ultimi tempi abbiamo assistito alla costruzione di tre grandi navi in Inghilterra, con una celerità incredibile; ebbene il prezzo del loro costo è ribassato del 30 o del 40 per cento.

In Italia noi abbiamo tenuto 12 anni in cantiere la *Lepanto*: io non so se il preventivo corrisponda al prezzo prestabilito, ma egli è certo che per 12 anni noi abbiamo mantenuto infruttuoso un capitale da 18 a 20 milioni, e abbiamo quindi cresciuto il costo delle navi da 3 a 4 milioni per lo meno!

E bisogna avere il maggior numero delle nostre migliori navi in quello stato di disponibilità che permetta al Governo di poterle mobilitare per qualunque servizio in 10 o 15 ore.

Una nazione la quale si trova in queste condizioni può tentare con speranza di buon successo quelle operazioni le quali per qualunque altra nazione che non si trovi nelle condizioni medesime sarebbe audacia, temerità.

Ed io mi addoloro in vedere in Italia che le nostre migliori corazzate spesso si trovino in riparazione.

L'anno passato l'*Italia* non potè prender parte alle ultime esercitazioni navali perchè in riparazione: se la guerra fosse scoppiata in quest'anno noi non avremmo potuto disporre del *Duilio* costretto pel mutamento della sua caldaia a star sei mesi in bacino.

Invece di trovare in disponibilità le nostre migliori navi, io spesso non vi ho rimarcate che la *Formidabile* e la *Terribile*, navi senza paratie stagne e senza doppio fondo, con una velocità massima di 7 o 8 nodi all'ora.

Io non comprendo più queste navi come navi di linea, nè come guardacoste; io non comprendo come si possano spendere delle centinaia di migliaia di lire per riparare o migliorare le vecchie nostre navi. Quanto più la nave è vecchia, tanto più le riparazioni saranno lunghe, importanti, costose; e le riparazioni sono per una nave come un tempo d'ospedale; cioè, disponibilità di una forza che ci scappa, disponibilità di una unità di combattimento lunga, costosa, preziosa.

E giacchè sono a parlare ancora di costruzioni e siamo in tempi in cui alla velocità si sacrifica tutto e per avere degli apparecchi motori si finisce per attentare alla solidità dello scafo, prego l'onorevole ministro perchè nel periodo delle prove voglia ordinare che esse abbiano una durata non di 4 o 8 ore, ma di 60, 80 ore per lo meno. Il

sistema delle prove sul miglio misurato è stato funesto per le conseguenze che ha esercitato sui costruttori e meccanici. Richiedendo delle lunghe prove per lo meno noi risparmieremo all'Italia quelle dolorose disillusioni, quegli amari disinganni che in tanta copia in questi ultimi tempi sono toccati alla Francia ed all'Inghilterra.

Dissi che bisogna avere una flotta omogenea, ma non crediate che io veglia riportarvi ai tempi in cui non esistevano che vascelli a due o tre ponti, e quindi era facilissimo che ogni nave avesse lo stesso tipo.

L'arte, la scienza, la meccanica, e poi ai giorni nostri tutto progredisce, specialmente per la spietata concorrenza che muovonsi fra di loro i cantieri privati; ogni nave bisogna che risenta dei progressi del giorno, ecco perchè v'ha tanta differenza tra una nave e l'altra anche del tipo istesso, ecco perchè noi siamo obbligati a tenere i nostri ufficiali di marina in una eterna peregrinazione da una all'altra nave per acquistar la conoscenza degli svariati e complicati mezzi di offesa e di difesa di cui dispongono. Io mi limito adunque a raccomandare che almeno tutte le navi che compongono le nostre squadre abbiano una velocità media comune a tutte dai 13 ai 14 nodi. Non credo di domandare molto, nè crediate tale raccomandazione priva affatto di valore.

Udite, o signori, quello che è accaduto in Inghilterra.

L'anno scorso quando la regina doveva passare in rivista a Spithead quei 100 e più bastimenti da guerra armati di 500 grossi pezzi, serviti da 20,000 marinai, si diede ordine all'ammiraglio Hewet comandante la squadra della Manica di prender parte a quella rivista. Egli si trovava a Gibilterra; e comandò agli ufficiali che da lui dipendevano di mettersi in cammino, con la velocità di sette nodi, velocità minima come vedete, ma la brezza marina era contraria, spirava gagliarda e quella velocità non potè conseguirsi, senonchè accrescendo la pressione in caldaia. Dopo due ore il *Sultano* restava indietro per avarie avute nella macchina.

Si ordinò di accrescere la velocità a 10 nodi e mezzo, ed il *Curlew*, nave nuovissima, costruita nel 1886 non potè oltrepassare gli 8 nodi; l'*Agin-court* su cui sventolava la bandiera del contrammiraglio comandante in secondo della squadra restò indietro, e l'*Iron-Duke* non potè conservare il suo posto se non che ricorrendo al tiraggio forzato. Ed il comandante della squadra, lasciò ai vari capitani libertà di azione.

Ma quando egli toccò la spiaggia inglese, si

trovò ad avere ai fianchi due sole navi le quali già avevano esaurita la provvista del carbone. Come vedete, un tale risultato non può chiamarsi soddisfacente nè per l'Inghilterra nè per altra nazione.

Rivolga l'onorevole Brin tutta la potenza del suo ingegno e del suo genio, chè ne ha tanto, a costruire degli incrociatori, ma rapidi, ma potenti, ma numerosissimi.

Noi per qualche anno ci siamo accontentati del "Giovanni Bausan", il quale conserva ancora la discreta velocità di diciassette miglia all'ora. Ma il "Giovanni Bausan", abbastanza potente ancora nei suoi mezzi di offesa, è piuttosto deboluccio nei suoi mezzi di difesa, non ha doppio fondo. Qui io trovo al mio fianco l'onorevole Turi, che ha saputo così egregiamente comandarlo; e che dividerà con me l'opinione che il "Giovanni Bausan", non potrebbe essere il tipo più perfetto dei nuovi incrociatori d'Italia.

L'onorevole ministro, lo so, non ha risparmiate fatiche per dare al paese migliori incrociatori, e credo che il tipo del "Giovanni Bausan", si sia migliorato con lo "Stromboli", con l'"Etna", e col "Vesuvio"; ma su queste navi resta ancora qualche cosa a modificare. Non risparmi, onorevole ministro, nuove fatiche e nuovi studi per migliorare quel tipo. Purtroppo il mondo oggi riconosce che gli incrociatori sono le navi più efficaci per la difesa costiera, e noi abbiamo tante coste da dover difendere! Gli incrociatori sono gli occhi per cui una flotta vede sul mare. L'Inghilterra, col suo immenso naviglio, con trenta, o trentacinque incrociatori, l'altro giorno votava ancora somme rilevantissime per accrescere questo genere di navi, per costruire incrociatori che per potenza di offesa e di difesa, per velocità e per capacità della conserva del carbone avessero superato tutto ciò che si è tentato fino ad oggi presso tutte le marinierie del mondo. Nobili parole, o signori, con le quali si rivela un popolo che ha coscienza della sua forza vera e della sua potenza, e che mi fan ricorrere col pensiero ai più bei giorni di Roma quando sulle terre e sui popoli non soggetti al suo vasto impero scriveva: *terre e popoli da conquistarsi!*

In Francia, voi sapete quello che si fa: oltre ai 30 incrociatori che possiede ce ne sono 5 in armamento, 12 in costruzione; e tra i nuovi incrociatori molti, come il *Davoust*, il *Sue* ed altri, dovranno avere una velocità superiore ai 20 nodi; nei cantieri danesi ferve l'opera per dare incrociatori eccellenti alla Russia, e nell'anno scorso si è varato il *Mandjoor* e l'*Ammi-*

raglio Cornilof, che con la loro velocità di 18 o 19 nodi, sono oggi i più rapidi e potenti della flotta russa del Baltico. Dai cantieri della Clyde poi venne fuori il *Distruttore* per la Marina Spagnuola, con 23 nodi all'ora di velocità e che dopo 65 miglia di corsa ne conservava 22 e 68, e la *Regina Reggente* con velocità non inferiore ai 20 nodi.

Ammiriamo la Spagna, o signori, che rinunciando al suo organico votato anni or sono ed adottandone quest'anno un altro, stanziando 170 milioni di *pesetas* possederà fra non molti anni tale un naviglio da guerra da potersi schierare fra le potenze navali marittime di prim'ordine.

E per non protrarre più a lungo la mia rivista, permettetemi che vi dica per ultimo che anche l'America ha sentito il bisogno di scuotersi dal suo lungo letargo, e quest'anno ha stanziato nel suo bilancio 30 milioni per la costruzione di incrociatori.

Una convenzione è stata stipulata tra il Governo degli Stati Uniti e la ditta W. Cramp e F. di Filadelfia.

Essa dovrà consegnare un nuovo tipo di un incrociatore dinamitardo che avrà la velocità di 20 nodi e più all'ora, con 3 cannoni a dinamite che esploderanno per l'aria compressa, e la pressione sarà di mille libbre per ogni pollice quadrato, la carica sarà di 200 libbre di dinamite o di nitroglicerina, la portata dei cannoni di 2500 metri; ma se saprà la ditta Cramp adempiere a questi obblighi, noi non ci troveremo di fronte a quella tanto minacciata rivoluzione la quale ci costringerà a mutare appunto il nostro sistema di offesa navale?

Dia, onorevole Brin, nuovi compagni al *Tripoli*. Vi è chi sul *Tripoli* dice che vi siano ancora diversi errori da correggere e che specialmente abbia un diametro di evoluzione tale da abbisognare tanto spazio quanto ne abbisogna la più grande delle nostre corazzate, l'*Italia*, che richiede 700 metri; ma vi è però chi afferma che nelle ultime esercitazioni navali il *Tripoli* diede prova di una grande efficacia.

Io ho voluto citarvi quest'esempio perchè sento il bisogno di sollevare in mezzo a voi una questione un po' delicata nè scevra di importanza.

In Germania, in Inghilterra, in Francia vi è l'Ammiragliato, vi sono le Commissioni tecniche, dei corpi scientifici i quali studiano il tipo delle nuove navi, le modalità come devono costruirsi i nuovi bastimenti; il ministro che sta a capo dell'amministrazione domanda alla Camera i fondi e l'approvazione per costruire quelle navi, e quando

la Camera ha votato il ministro veglia perchè gli ordini del potere legislativo siano rigorosamente e prontamente eseguiti.

Come vedete le responsabilità son ben delineate; si vinca o si perda, il Paese saprà a chi votare una corona civica, o su chi far cadere tutto il peso del suo giusto sdegno.

L'anno passato il ministro chiese alla Camera l'autorizzazione di costruire nuove navi del tipo *Tripoli*, la Camera approvò e diede i fondi, ma le costruzioni non furono punto iniziate.

Vi è dunque qualche potere in Italia al di sopra del Corpo legislativo? Come procedono adunque in Italia le cose?

Anche noi abbiamo le nostre Commissioni tecniche formate in gran parte di ingegneri costruttori; un solo ufficiale di marina ne fa parte per ciò che riflette il numero dei cannoni, il loro collocamento, il loro calibro, il modo di alloggiamento degli equipaggi, ecc.

Ultimati gli studi da questa Commissione, essi sono portati avanti il Consiglio superiore di marina, e nel quale intervengono i direttori delle costruzioni, ed esso li riesamina e li discute un'altra volta; ma allorquando questo Consiglio ha modificato, corretto ed approvato un progetto io credo che non dovrebbe essere più lecito a nessuno di portarvi delle innovazioni.

Eppure, ad onta dell'approvazione del Consiglio superiore di marina, v'è chi crede di avere autorità di potere arrecare sulle nuove navi che debbonsi costruire, le maggiori innovazioni, come nel numero, nel calibro e nella disposizione delle artiglierie, nello spostamento della nave, ecc.

Parlasi di bastimenti il di cui spostamento fu accresciuto di 1000 o 2000 tonnellate, di navi la di cui linea d'immersione fu aumentata di un metro!

Poi vengono le prove, ma sono prove parziali, quelle, cioè, che si fanno per vedere come funziona l'apparecchio motore, la velocità, la potenza delle artiglierie.

Per la prova complessiva della nave, ciò che dovrebbe essere la prova più solenne, si sceglie un ufficiale di marineria non una Commissione, e quegli poi ne riferisce al solo ministro, il quale può essere l'autore del tipo di quella nave. (*Interruzioni*). Signori, io constato dei fatti; questo è uno stato di cose che molti conoscono, che tutti possono verificare.

Da questo stato di cose ne deriva che vi ha un Corpo di ingegneri costruttori, il quale crede di dover glorificare l'opera sua e sostiene che il nostro materiale sia il migliore del mondo; c'è un Consi-

glio superiore di marina, il quale vede che in molte cose i suoi consigli non vengono punto eseguiti, e che la sua autorità non è affatto riconosciuta dai Corpi tecnici; vi sono gli ufficiali di marina poi che sono quelli che debbono vivere sui bastimenti, su di essi affrontare i nemici e versare il loro sangue; e mentre il Consiglio superiore crucciato brontola, gli altri nel credere che gli errori da loro constatati non si correggano, le innovazioni da loro suggerite si trasandano, e certe urgenti modifiche non sono fatte, talvolta si lasciano un poco trasportare e diventano pessimisti, nè taluno si perita dallo affermare la sua sfiducia in qualche tipo di nave, in certe determinate funzioni sia di attacco che di difesa. Noi abbiamo dunque da ambo i lati delle esagerazioni alle quali io non do peso; solamente dico: se in caso di guerra l'equipaggio d'una nave, e gli ufficiali faranno brillantemente il loro dovere; ma per qualche errore nella nave non opportunamente corretto per qualche innovazione non debitamente fatta, essa dovesse fallire al suo compito, di chi sarebbe la responsabilità? Sarebbe Ella disposto, onorevole ministro, ad assumerla per intero?

Credo di no.

Nè io le risparmierei lodi per l'incremento dato alle torpediniere. Esse sono uno strumento scientifico che vedremo da un mese all'altro completamente trasformato, ma l'Inghilterra è in grado di farne una ogni settimana e ne ha in costruzione 58, la Francia 50, la Germania ben presto potrà disporre di 150; la Russia di 200 e la Spagna ne ha in cantiere 28.

Anche la Cina ed il Giappone posseggono delle torpediniere d'una velocità dai 22 ai 24 nodi all'ora, e noi che già ne abbiamo 109, forse dovremo averne 150! Nulla si risparmi per migliorare un tal tipo di navi, nè vadano per noi perduti i costosi esperimenti fatti dalla Inghilterra dai quali risultò che il vero tipo d'una torpediniera debba avere la bontà dello scafo del sistema Wite, dell'apparecchio motore del Jarrow e la velocità del Tornicroft. Noi possiamo dichiararci soddisfatti del sistema Chicau, ma nulla si trasandi per togliere quelle vibrazioni che rendono così penosa e snervante, specialmente nelle grandi velocità, la esistenza degli equipaggi, nè quelle inclinazioni nel virar di bordo che tanto nociono alla giustezza dei tiri di fianco. Non è solamente con le grandi corazzate, ma con venti o trenta rapidi e potenti inerciatori, con 150 o 200 torpediniere sparse e nascoste dietro ogni isola o di qualunque scoglio e pronte a

slanciarsi contro qualunque nave nemica volesse attentare alla indipendenza del nostro territorio, è con molti posti semaforici, è con un perfetto sistema di informazioni e di avvisi che noi potremo salvare il nostro commercio marittimo dalla distruzione alla prima dichiarazione di guerra; è con questi mezzi che noi potremo salvare le nostre cento città marittime da bombardamenti o da angariche taglie, rassicurando le popolazioni che trovansi così lontane dalla capitale. *(Bene!)*

Se mi permette, onorevole presidente, io domando due minuti di riposo.

Presidente. Si riposi pure, onorevole Palizzolo.

Intanto invito l'onorevole Borgnini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Borgnini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Aggregazione del comune di San Secondo in provincia di Alessandria al mandamento di Montechiaro d'Asti.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Onorevole ministro della marina, ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marina. Ho l'onore di presentare a nome del mio collega di agricoltura e commercio un disegno di legge per modificare la legge 23 gennaio 1887 sul riordinamento del credito agrario; e prego la Camera di decretarne l'urgenza.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

Se non vi sono obiezioni s'intenderà ammessa l'urgenza domandata dall'onorevole ministro.

(L'urgenza è ammessa).

L'onorevole Palizzolo ha facoltà di continuare il suo discorso.

Palizzolo. E qui io richiamo l'attenzione della Camera e del ministro della marina sopra un'altra importante questione: la riserva navale.

Dopo le ultime fortificazioni create dalla Francia sulle Alpi, dopo i forti di sbarramento che l'Italia vi ha contrapposto, dopochè l'una e l'altra nazione hanno creato dei corpi di sceltissime truppe destinati a difendere quei luoghi, potrete leggere in qualche giornale di oltr'Alpe che un bel giorno 150 o 200 mila uomini dal Monginevra, da Briançon o da non so quale altra parte, possano come gli eserciti della favola, venir fuori dalle viscere della terra.

Io non credo, o signori, che sia poi tanto facile che 150 o 200 mila uomini dalle Alpi possano

repentinamente scendere ad invadere il Piemonte, e mettere a sacco e a ruba la nobile e patriottica città di Torino. Se scenderanno, troveranno, ne sono certo, 200 o 300 mila italiani pronti a rigettarli nei loro nativi monti.

A me piace di dividere l'opinione di quel nostro egregio collega, l'onorevole Ricci, che anni or sono diceva: le Alpi non si passeranno più da alcuno.

Ma la guerra, diceva il principe di Bismarck, può scoppiare tra dieci anni, tra dieci mesi, tra dieci giorni.

Noi non avremo forse nulla da temere per ora dalla parte del Lombardo-Veneto, per la nostra alleanza con l'Austria; dalla parte delle Alpi non ci preoccupiamo, ma è dover nostro guardarci dalla parte del mare.

Guardate il golfo di Genova, guardate l'isola della Maddalena e la Spezia, guardate quel bacino dell'Arno, che con l'immensa foce è come una grande breccia per la quale un nemico audace, occupata Livorno, può spingersi sino a Firenze ed ivi giunto potrebbe interrompere le comunicazioni tra l'Italia peninsulare e quella continentale.

Pensate che per la pronta radunata del nostro esercito di difesa nella Italia centrale, 48 ore dopo una dichiarazione di guerra, voi non potete fare assegnamento sulle linee ferroviarie mediterranea e adriatica e la ragione ve l'han detta le ultime esercitazioni navali.

Si è proposta, o forse fra non molto si discuterà, la costruzione di nuove linee strategiche attraverso gli Appennini; ma intanto noi non ne abbiamo che una sola, la quale sia alquanto sicura, la Firenze-Bologna; e questa non è scevra di errori tecnici.

Su di essa non si possono trasportare in un sol giorno, che 8 o 9 mila uomini, 2 o 3 batterie tutto al più, due o tre squadroni di cavalleria.

Il numero, la forma delle nostre stazioni, è la meno adatta ad un rapido e simultaneo concentramento di diversi corpi di esercito, essendo dei veri scali.

E mentre l'Austria malgrado le sue ristrettezze finanziarie, mette il doppio, il triplo, il quadruplo binario nelle sue linee strategiche, l'Italia non ne ha, tutto al più, che in un ottavo delle sue stazioni.

Modesta è la velocità dei nostri treni militari, sparuto il numero delle piattaforme indispensabili al carico e scarico dei carri militari.

In quanto alla bontà, al numero del nostro ma-

teriale sapete quello che l'onorevole Gabelli, così competente, tante volte vi ha detto.

Ecco perchè tutti gli scrittori di cose militari preoccupandosi dei bisogni dell'Italia in caso di guerra hanno sentenziato essere indispensabile un materiale capace di trasportare dai 60 ai 70 mila uomini.

Onorevole Brin, se una guerra scoppiasse ed Ella fosse chiamata a difendere non Napoli, non la Sardegna, non la Sicilia (non ci preoccupiamo di loro, pur troppo ho inteso le cento volte ripetere che non è là che si decideranno le sorti della patria) ma quell'Italia occidentale in cui ci sono tanti luoghi d'importanza strategica incontrastabile, tante popolazioni e tante industrie fiorenti, quali sono i mezzi di cui Ella potrà disporre? Forse i due regi trasporti la *Città di Napoli* e la *Città di Genova*? O crede di aver risolto il problema della riserva navale coll'acquisto del *Garigliano* e dell'*America*?

Altri forse le muoverà censura per aver comprati tali bastimenti all'estero, non io però che ho sostenuto e son sempre d'avviso che per qualche altro tempo ancora noi non potremo provvedere coi soli arsenali d'Italia a tutto il materiale di cui abbisogniamo con la celerità dovuta.

Io credo però che quei bastimenti nella nostra flotta militare non potranno avere altro compito che quello dell'*Ecla* e del *Vulcano* nella flotta da guerra inglese e dell'*Annamita* e simili in quella della Francia. Navi sostegno per poter trasportare delle torpediniere e per avere su di esse tutto quanto è necessario per prontamente riparare a quelle avarie che facilmente potranno accadere sulle torpedini; vere officine galleggianti.

Ma con l'acquisto di quei due bastimenti nulla si è fatto per risolvere il problema della riserva navale. Questo ha due lati: l'uno riguarda i trasporti, l'altro riguarda gli incrociatori. I trasporti, dice l'ammiraglio Dempierre, sono dei potenti mezzi di offesa e di difesa. La Francia ne ha tanti ed ha bisogno di conservarli in tutta la loro integrità ed altri tuttodì ne costruisce. Le altre nazioni che non ne hanno, sentono il bisogno di costruirli.

L'Inghilterra accettò in proposito l'idea dell'ammiraglio Aube il quale ritiene che il servizio dei trasporti sia il più antimilitare, il più antiguerrigero, ed ha creduto di ricorrere alle Società di navigazione mercantile.

Si sono stabilite delle convenzioni con le Società *Inman Lyn*, *la Cunard*, *la White Star*, *la Peninsulare* e con l'*Orient Line*, e quelle Società si sono obbligate a costruire dei piroscafi tal-

mente celeri da potere sfuggire alle navi da guerra, talmente solide da poter essere armate con cannoni da 12 e da 15 centimetri che possono sparare con qualche libertà ad un campo di tiro di 45° gradi, o con tante paratie stagne da renderle insommergibili. Alla prima dichiarazione di guerra voi vedrete venir fuori dai porti di Plymouth, Chatam e Devonport trenta incrociatori della cui velocità ha dato prova l'*Etruria* che in sei giorni e sei ore da Liverpool è andato a New York percorrendo una via molto al disotto per non incontrarsi coi ghiacci galleggianti.

E tutti cotesti incrociatori dovranno aver tanta capacità da poter trasportare 2,000 uomini dall'Inghilterra a Bombay in 14 giorni pel canale di Suez, in 22 pel Capo di Buona Speranza e con tanta provvista di carbone da poter tenere il mare per tre mesi senza bisogno di rifornirsene.

Ed ora avete inteso che si è costruito il piroscalo la *Città di Nuova York*, a cui ben presto terrà dietro la *Città di Parigi*, di dieci mila tonnellate, con una velocità di 18 a 20 nodi all'ora. La Francia possiede oggi la più bella riserva navale del mondo. Come l'ha fatta? Come l'ha creata? Rinnovando le convenzioni con le Società di navigazione prima della loro scadenza. Io però non verrò a proporvi questo. Dio me ne guardi! Ma io vi dico: non lasciate sfuggire la bella occasione che vi si presenta di poter anche voi, con la maggiore agevolezza, creare una riserva navale.

A momenti viene a scadere la convenzione con la Società di navigazione a vapore, poi servizi postali marittimi, e mi pare che ora più che mai deve essere intimo l'accordo fra i due ministri, quello dei lavori pubblici e quello della marina. Il primo dia navi celeri e sicure per allacciare nel più rapido modo il continente alle isole.

Mentre vi accingete a spendere milioni e milioni per costruire ferrovie dirette e direttissime, pensate che la Sardegna e la Sicilia sono allacciate al continente con bastimenti da 2 a 400 tonnellate e con una velocità contrattuale di 10 nodi all'ora. Nello accrescere quella velocità a 16 o 17 miglia l'ora, voi non farete che rendere giustizia a quelle due nobili regioni così spesso trasandate.

Onorevole ministro della marina, è lei poi che deve dire come le nuove navi debbono costruirsi; è lei che deve dire che velocità debbono avere, e con quante paratie-stagne. È lei che, non altrimenti di quello che si fa in Francia e in Inghilterra, il giorno in cui si faranno delle convenzioni con le Società, dovrà nel tempo stesso ordinare ai

cantieri di preparare l'armamento di cui devono essere muniti quei legni al momento del bisogno.

Ma, per esempio, Ella ha già fatto una convenzione con la "Veloce", altra si appresta a farne con la Società di navigazione. Io ammetto tutto in questo momento; ammetto che quelle navi possano armarsi a guerra, ammetto che siano talmente solide da poter sopportare dei cannoni da 12 o da 15 centimetri. Ma si è ordinato l'armamento che dovrà esser messo a bordo di quelle navi? Nei nostri cantieri vi è oggi qualche cannone da potere esser messo a bordo di quelle navi?

Nè vi conforti il pensare che dovendosi trasportare un corpo di 2000 uomini in Africa voi abbiate trovato un eccellente materiale da trasporto nella Società generale di navigazione, ed altro potreste averne da altre Società nazionali.

Riflettete al modo con cui quel trasporto di truppe fu fatto, cioè a vari riparti, e facendo correre non pochi giorni dalla partenza dell'uno all'altro di essi, e quando nessun bastimento nemico minacciava l'imbarco e sbarco delle nostre truppe.

E non dimenticate che quei piroscali che così bene vi servono potrebbero essere delle navi facoltative, o sottoposte a pegno marittimo, e quindi potreste non trovarle quando per voi sarebbe più imperioso il bisogno di averle.

Ad ogni modo, signori, noi oggi abbiamo una flotta potente. Non divido l'ottimismo di colui o di coloro i quali hanno affermato che la nostra flotta sia oggi in condizioni di poter essa sola provvedere alla difesa completa del nostro regno. Io non crederò ciò fintantochè non mi si verrà a dire che la nostra flotta sia in grado di potere impedire che una qualsiasi invasione possa accadere in qualunque parte del nostro territorio; perchè se una invasione in qualunque punto del territorio può accadere sarà sempre un grande pericolo per la difesa dello Stato. C'è questo pericolo?

Io l'ignoro. Le ultime esercitazioni navali però vi hanno provato che quel pericolo c'è. L'ammiraglio Racchia, il quale comandava la squadra supposta nemica, dopo aver finto uno sbarco nelle acque di Fallonica, poté sbarcare un corpo di mille uomini dei suoi Reali equipaggi davanti al golfo di S. Vincenzo, s'impadronì di Piombino, fece prigioniera la guarnigione, occupò 37 chilometri di ferrovia, e s'insignorì dei punti più importanti, che ebbe il tempo di fortificare; e, quando le truppe, destinate alla difesa costiera, accorsero, furono obbligate, credo, a rifugiarsi nei vicini boschi.

Nè questo deve scoraggiarci, poichè in Inghil-

terra, dove c'è un materiale certamente doppio del nostro, i risultati delle ultime esercitazioni navali non ebbero esito diverso.

Voi vedeste l'ammiraglio Fremantle che comandava la squadra supposta nemica insignorirsi dell'importante porto di Phalmouth, incendiare i magazzini, distruggere le immense provviste che ivi trovavansi e catturare più di 30 grossi bastimenti mercantili, e se avesse potuto disporre d'una squadra più omogenea, se maggior velocità avessero avuto il *Blake-Prince*, il *Curlew* e l'*Iron-Ducke* sarebbe arrivato prima dello ammiraglio Ewet alle bocche del Tamigi, ed allora ogni difesa sarebbe stata da parte di quest'ultimo quasi impossibile.

Racchia. Domando di parlare.

Palizzolo. Ed io posso affermare che l'Italia oggi possiede delle splendide navi, potentemente armate e velocissime, e quando alle navi esistenti si uniranno quelle che già abbiamo in armamento, e le altre, la di cui costruzione fu autorizzata dal Parlamento, l'Italia avrà tale una flotta da poter provvedere non solamente ad ogni suo bisogno, ma da potere in ogni mare, e contro chiechessia, difendere l'onore e la dignità del nome e della bandiera nazionale.

Onore al Saint-Bon, ma, più di tutti o signori, onore al Brin, che noi dobbiamo considerare come il restauratore della nuova marina italiana! Ma non dimentichiamo di dare un pochino di onore anche a questa Camera e quel ch'è più al paese, che ha secondato mirabilmente l'opera dei singoli ministri, non guardando giammai a sacrifici di sorta.

Ma abbiamo noi il personale di reali equipaggi in sufficiente numero? Abbiamo noi tanti ufficiali da poter mettere a capo di tutte le nostre navi costruite o di quelle che andranno a costruirsi, da poter loro affidare il comando di esse, con la piena certezza che sapranno guidarle alla vittoria?

Eccomi al secondo argomento che tratterò di volo.

Del coraggio, dell'abilità dei nostri marinari io non dirò verbo. Taluno potrà accusarli forse di non esser peritissimi in qualche ramo del militar servizio, ma mentre a ciò potrà provvedersi accordando più larghi fondi per aumentare le esercitazioni di artiglieria; nessuno potrà mettere in dubbio che, al bisogno, i nostri reali equipaggi sapranno fare il proprio dovere, sapranno valorosamente morire al loro posto di combattimento. Ma il loro numero è insufficiente; l'ha detto l'onorevole ministro della marina, nella relazione che

precedeva il bilancio dello scorso anno; ve lo ha detto l'onorevole mio amico Turi, nella sua bella relazione sulla leva marittima del 1867.

Il ministro ha ricorso a molti espedienti, e certamente, se non ha conseguito di poter dare alla marina tutti quei Reali equipaggi di cui ha bisogno, non merita censura. Io vedo da certe statistiche che, sino dal 1880, la forza dei reali equipaggi, che era di 10,583, ora è di 14,607; ma i macchinisti, che erano 790, ora sono 800; i fuochisti, che erano 830, ora sono 2400; gli allievi macchinisti, che erano 140, ora sono 200.

Dunque, o signori, diamo a Cesare quel che è di Cesare. Il ministro della marina non merita censura, egli ha fatto tutto quello che poteva per sopperire a questa enorme deficienza. E lo lodo specialmente per avere aperto l'arruolamento dei volontari. Esso ha dati ottimi risultati, e nel mese di maggio solamente credo che se ne siano iscritti più di 250. E se si miglioreranno le condizioni dell'arrolamento, son certo che dallo stesso si avrà mezzo di sopperire a tanti dei bisogni della reale marina.

Ma quando io veggio che nella leva di quest'anno il ministro si contenta di chiedervi l'aumento di 200 uomini, io dico a me stesso, tutti quei marinari che nelle sedi dei nostri dipartimenti marittimi, nelle capitanorie dei nostri porti, negli arsenali, servono da confidenti dei non pochi ufficiali che o temporaneamente o per anni ed anni sono comandati a terra, tutti questi marinari non si potrebbero meglio lasciare a bordo delle nostre navi, dando invece agli ufficiali qualche indennità?

Vi è la legge, che credo discuterete domani o dopo domani, di cui è relatore l'onorevole Pelloux, la quale vi dirà che i reali equipaggi della nostra marina italiana hanno ancora bisogno di molto personale.

L'onorevole ministro della marina si è rivolto al collega della guerra, e questi non gli negherà forse 1500 o 2000 uomini. Questo fatto, o signori, dovrebbe convincervi essere arrivato il tempo di risolvere completamente questo problema in modo da far finire le preoccupazioni del ministro della marina.

Come risolverlo? Unificando le due leve: facendo ciò che si fa in Francia ed in Germania, ciò che credo si faccia pure in Austria.

Pur troppo i tempi sono mutati con la trasformazione del materiale da veliero in piroscalo.

Fino alla fine del secolo scorso o quando certamente la manovra della vela reclamava nel marinaio una speciale attitudine, i reali equipaggi

reclutavansi coi ladri arrestati sulle pubbliche vie, coi condannati all'ergastolo, cogli schiavi del nuovo mondo.

Oggi colla trasformazione dei velieri in piroscafi, purchè gli individui resistano al mal di mare, possono essere buoni cannonieri, eccellenti torpedinieri, timonieri e simili.

Di modo che io fo voti e raccomando vivamente alla Camera perchè domani, o domani l'altro, discutendosi circa il concedere questi 2000 uomini dell'esercito di terra alla mariniera da guerra, voglia risolvere definitivamente questo problema, invitando il Governo a studiare e presentare in tempo non lontano la proposta per la unificazione delle due leggi sulle leve di terra e di mare.

E passo al personale dei nostri ufficiali.

Esso è pure insufficiente.

Nelle ultime esercitazioni navali l'amministrazione della mariniera si trovò in serio imbarazzo per dare ai nostri bastimenti che presero parte a quelle esercitazioni il numero degli ufficiali voluto dai regolamenti in vigore e ben altri bastimenti avrebbero potuto prendervi parte!

Vi ho già detto che malgrado ogni buon volere da parte del ministro non vi prese parte la *Lepanto* e che l'*Italia* trovavasi in riparazione.

Insufficienza che cresce coll'accrescersi dei nostri bastimenti.

Il ministro nulla tralascia per accrescere il numero degli ufficiali. Quante leggi non si sono presentate a quest'oggetto? Si è facilitato l'ingresso all'Accademia navale, vennero facilitati i corsi.

Ma tutti questi provvedimenti non sono che il rimedio ad un male del domani; non eliminano gli inconvenienti dell'oggi.

E quando a Genova, Livorno, Palermo, Messina, Napoli, e in altri grandi porti vi sono tanti di quegli egregi giovani, i quali, dopo aver conseguito il grado di capitano di lungo corso, dopo aver sfidato per moltissimi anni i pericoli in ogni mare, se ne stanno umiliati, addolorati ad aspettare un armatore che mai non viene, io domando: ma, in tanta decadenza della nostra marina mercantile, non potrebbe questo elemento in qualche modo utilizzarsi? Ma possiamo noi restare indifferenti di fronte a tanta decadenza di una delle più vitali industrie del paese? Ma dobbiamo noi permettere che i nostri bravi capitani marittimi debbano andare in lontane contrade ad offrire il tesoro del loro coraggio e della loro valentia? Ignorate voi che a sfuggire alla fame taluni capitani di lungo corso si sono in questi ultimi tempi

ascritti come semplici marinari sulle navi di altre potenze?

Ma non abbiamo noi nella nostra flotta delle navi pel trasporto del carbone, delle navi cisterne, delle navi sostegno? Non potrebbero su quelle utilizzarsi questo prezioso elemento?

Quel Garibaldi, che in America, da comandante una caravella trasportatrice di guano, un bel giorno si tramutò in ufficiale di marina, chi non sa di quali prodigi di valore non diede prova?

Nino Bixio, se avesse comandato il nostro naviglio a Lissa non avrebbe saputo degnamente tutelare la dignità del nome e della bandiera italiana?

Ma quel Canaris, distruttore della flotta turca, era forse qualche cosa più di un comandante di un misero bastimento mercantile?

Onorevole ministro, Lissa ci fu fatale non perchè in quella giornata le nostre navi difettassero di qualità nautiche, perchè pur troppo sappiamo come tutte le nostre navi erano migliori di quelle austriache, ma perchè degli ammiragli ai quali voleste affidare il comando della nostra flotta, l'uno andò a rinchidersi entro la torre coll'*Affondatore*, il secondo sbagliò la manovra, un terzo si piegò ai consigli di un timido capo di stato maggiore, e non seppe servirsi dei 500 ottimi pezzi di cui poteva disporre.

Finita la guerra, si ordinò una inchiesta, da cui si conobbero i mali che travagliavano la nostra marina e quanto fosse urgente il bisogno di provvedere. E quando più tardi ebbe luogo in Roma un certo processo, le deposizioni e le contraddizioni che ebbero luogo fecero a tutti conoscere che i mali deplorati nel 1866 sussistevano ancora e che i provvedimenti con tanta urgenza allora reclamati, si attendono ancora!

Non vale possedere l'*Italia*, la *Lepanto* ed altre simili navi; bisogna avere degli ufficiali i quali sappiano bene comandarle, i quali sappiano guardarle alla vittoria.

Una nave, opportunamente esclama l'ammiraglio Lafond, vale tanto, quale vale l'uomo che la comanda. Quando Napoleone si trovava all'apogeo della sua gloria e potenza e gli si venne a dire che nei porti della Francia c'erano 100 vascelli che ne aspettavano gli ordini esclamò: eppure la Francia non ha ancora una flotta! perchè non aveva un Nelson da poter mettere a capo di quelle navi.

Come vedete, o signori, noi ci troviamo di fronte ad una questione importantissima, imperocchè mentre noi abbiamo dei reali equipaggi eccellenti, mentre abbiamo degli ufficiali, e molti,

intelligenti, arditi, coraggiosi, i quali fremono dal desiderio di cancellare l'onta di Lissa accanto a cotesti ufficiali, la voce pubblica, s'ingannerà forse, ma vi dice da molto tempo che ve ne sono degli altri, ufficiali superiori forse, forse qualche ammiraglio il quale non saprebbe reggere il timone di una nave, d'intelligenza così ristretta da non saper comprendere le nuove teorie delle moderne torpediniere, delle artiglierie, dei siluri, tutti nuovi mezzi d'offesa e di difesa che hanno completamente mutata la tattica navale.

Vi sarete convinti, o signori, che è importantissimo l'argomento. Che cosa si rimproverò a tutti i ministri che si sono succeduti al Ministero della marina dal 1866 ad oggi? Di non aver saputo epurare il Corpo della marineria da cotesti individui.

Da questa colpa non va esente l'onorevole Brin. Però io credo che questa colpa sia ingiusta. (*Interruzioni. — Come! — Provatelo!*)

Udite. Per collocare a riposo un ufficiale superiore di marina, v'è una legge la quale prescrive norme, modalità, condizioni che il ministro non può violare; per collocare a riposo l'ufficiale superiore di marina bisogna che egli abbia raggiunto 15 o 20 anni di servizio a bordo ad aver raggiunto il 55° o 60° anno d'età.

Adunque ai ministri non è permesso prendere un ufficiale che non si trovi in quelle condizioni e metterlo a riposo. Ma, si potrebbe dire, i ministri avrebbero potuto proporre alla Camera di modificare quelle leggi. Ma quale ministro avrebbe osato di far ciò, quando voi sapete per lunga pezza la notizia di quel dualismo ignobile, che ha scisso e diviso il nostro personale della marina? Ciò non è un mistero per nessuno. Qual ministro avrebbe potuto presentarsi alla Camera e dirle: autorizzatemi a mettere a riposo, secondo il mio talento, un ufficiale superiore qualsiasi? E qual Camera avrebbe ciò consentito? Ma, pur consentendolo la Camera, vi sono dei regolamenti che debbono pure rispettarsi; per mettere a riposo un ufficiale bisogna riandarne i precedenti, leggerne lo specchio caratteristico; però da questo lato state certi che nessun ufficiale della nostra marina potrà esser messo a riposo, avendo tutti tale uno specchio caratteristico da destare invidia e gelosia ai più gloriosi ammiragli dell'universo.

Bisogna poi interpellare il Consiglio superiore della marina; e, signori, io qui dico: adagio! Questo Consiglio superiore della marina è ridotto a tale che a me talvolta si presenta così circonfuso di autorità che io sento di dovermi inchinare ad esso e rendergli omaggio e tal'altra mi si presenta tramutato quasi in un'associazione di mutua as-

sistenza e di reciproca difesa. Io avrei degli argomenti da declinare in appoggio della mia asserzione; (*Mormorii*) permettetemi adunque che non ve ne citi alcuno; ma dichiaro che sono agli ordini della Camera.

Grande è l'importanza di questo problema, ed esso non può essere risoluto dal solo Governo, ma dal Governo e dalla Camera insieme, senza mezzi violenti, senza richiamare in vita uno solo di quegli odii, di quelle passioni morte, semispente o latenti.

La Camera di propria iniziativa cerchi di modificare la legge sul collocamento a riposo dei nostri ufficiali della marina da guerra, ed anche del loro avanzamento. La Camera, con buona licenza del mio amico, l'onorevole Branca... (*Interruzione dell'onorevole Branca*) dia a questo bilancio una qualche elasticità, affinché il ministro, con missioni all'estero od altro mezzo, possa allontanare dal servizio attivo ufficiali contro cui l'opinione pubblica si è tante volte manifestata così sfavorevolmente.

Il ministro poi dal suo canto cerchi di procedere ad una più accurata scelta dei suoi ufficiali.

Io m'inchino, sì, al giusto criterio dell'anzianità, ma non credo che esso debba essere nè il precipuo nè il solo.

L'Austria alla vigilia di Lissa aveva 12 ammiragli, scelse il più giovane, il Tegetoff e non ebbe a pentirsene; ora l'onorevole ministro scelga fra i nostri ufficiali, ne troverà tanti animosi, intelligenti, studiosi, anclanti di mostrare che sono in grado di poter fare e di saper fare. Affidi loro il comando delle nostre navi, tenga costoro lungamente e per quanto è possibile nella stessa nave a contatto dei proprii dipendenti e degli equipaggi, perchè tra ufficiali ed equipaggi sia grande ed immensa la fiducia, e gli uni e gli altri ne abbiano nei complicati e svariati mezzi di offesa e di difesa di cui attualmente abbondano tutte le nostre navi da guerra.

Io non sono partigiano delle esercitazioni navali, perchè da quelle esercitazioni le nostre navi risentono sovente per molto tempo tristi conseguenze, ma è indispensabile che gli equipaggi conoscano perfettamente le nostre coste e quelle evoluzioni alle quali saranno chiamati nell'ora del pericolo.

Pensi l'onorevole Brin a rialzare il morale dei nostri ufficiali di marina, infonda nelle loro anime generosa persuasione, la certezza che il Governo, la Camera ed il paese ogni fiducia hanno in loro riposta, e confidenti aspettiamo tutti il giorno della

prova; e quando essa sarà suonata, e quando ci sarà dato di poter giudicare coll'eloquenza innegabile dei fatti compiuti, l'onorevole Brin verrà dinanzi a noi non per declinarci il nome di ufficiali ignoranti o poco coraggiosi, ma di cento, di mille animosi che col proprio sangue e col loro eroismo avran saputo mostrare che la nuova flotta d'Italia è degna del suo glorioso passato e dei nobili destini a cui è chiamata. (*Bene! Benissimo!* — *Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. L'onorevole Palizzolo ha, nel suo discorso, parlato delle condizioni del materiale, del personale della marina e di tante altre cose, che si attengono alla marina militare e al ministro che la regge. Ha detto parole di lode pel ministro, ma ha fatto anche delle osservazioni gravissime, l'ultima delle quali riguarda il personale e la supposta inettitudine di alcuni ufficiali superiori e generali dell'armata. Io, a questo proposito, ricordo un'epurazione, che fu fatta qualche tempo addietro nell'esercito, per la quale furono eliminati dal servizio attivo dell'esercito generali, che avevano cooperato al risorgimento dell'Italia, ed il cui allontanamento fu dolorosissimo per tutti quelli che ricordavano i meriti loro.

Ora il dire che ci sono nella marina ufficiali superiori e generali, che sono inetti, senza dare le prove della loro inettitudine mi pare che non debba suonar bene a chi ama l'armata e la sua saldezza morale. Non dico che si portino proprio qui le prove di questa inettitudine, ma almeno si accennino dei fatti nei quali cofeste inettitudini si appalesarono; non credo, per esempio, che di coloro, sui quali pesava la responsabilità della battaglia navale di Lissa, esistano ancora nella nostra marina; coloro che causarono quell'insuccesso, la responsabilità del quale grava soprattutto sul capo della flotta, furono tutti ritirati dal servizio attivo. Qui noi non dobbiamo scuotere nè la fiducia, nè la disciplina nel personale dell'armata. Noi qui abbiamo udito dalla bocca di un illustre ufficiale generale, il Saint-Bon, che ci sono due scuole: la scuola del dovere e la scuola del piacere. Non parlo del piacere che escludo. Nella scuola del dovere c'è principalmente l'obbligo dell'assoluta disciplina, che non permette nei subordinati parole irriverenti, sconvenienti, irrispettose, e molto meno d'insubordinazione verso i loro superiori. (*Benissimo!*)

Se Roma ha potuto estendere il suo dominio e spedire i suoi eserciti in quasi tutto il mondo

anticamente conosciuto, se Roma coi suoi eserciti, spesso piccoli, sconfisse eserciti numerosissimi di nemici, lo dovette principalmente alla disciplina, la quale era così assoluta, tanto rigorosa che andava in qualche caso fino alla ferocia. E fu la forza di quegli eserciti. È necessario che la disciplina sia mantenuta, com'è desiderabile, che in quest'Aula non sorga una parola, che possa menomamente ledere questo principio di disciplina, questa solidarietà e compattezza disciplinare che ci deve essere in tutti gli ufficiali, tanto dell'esercito che dell'armata.

L'onorevole Palizzolo parlò delle costruzioni navali a trattò lungamente questo argomento.

Accennò a dubbi, accennò a questioni, ritornò alla questione delle navi grandi, piccole, medie, questioni alle quali io altre volte ho assistito, perchè pur troppo sono da molto lungo tempo qui in questa Camera e spero di uscirne.

Voci. No! no!

Cavalletto. Sono vecchio oramai!

Io ricordo che quelle questioni portate alla Camera, ebbero per conseguenza di far perdere due anni di operosità per la nostra marina.

Non torniamo dunque sulla questione delle costruzioni navali.

Spero che l'onorevole ministro e l'onorevole relatore daranno all'onorevole Palizzolo spiegazioni soddisfacenti.

Ringrazio anzi l'onorevole Palizzolo d'aver domandato schiarimenti, su quello che si dice fuori d'Italia e forse anche in Italia; spero che ministro e relatore potranno soddisfarlo pienamente. Quello che io raccomando è che non si converta la Camera in un corpo tecnico, che qui non si discutano e si vogliano risolvere questioni tecniche.

Non vogliamo decidere se sia meglio avere la nave grande o la media, o la nave piccola, se si debba cessare dal costruire navi grandi, e sostituirvi gli incrociatori. Questa questione sarà giudicata dai corpi competenti. Noi non siamo competenti a decidere quale materiale debba avere la preferenza nel componimento della nostra flotta. Affidiamoci ad un ministro, che gode pienamente la fiducia nostra e dello stesso onorevole Palizzolo, pel quale egli ebbe parole di encomio, che di gran gran cuore da parte mia confermo.

In questi giorni nelle acque di Barcellona si riunirono parecchie flotte, l'inglese, la francese, l'italiana, l'austriaca, la spagnola, e alcune navi russe e tedesche. Unanime fra il sentimento di ammirazione che vi produsse la flotta italiana. E dobbiamo essere superbi che la nostra flotta,

in confronto con le altre, là a Barcellona, sia stata giudicata inferiore a nessuna, superiore ad alcune.

Io ho letto in questi giorni in una rivista scientifica, la *Nouvelle revue*, un articolo di uno scrittore, che mi pare competente, del Ducos.

Egli si mostra veramente ammiratore dei progressi, che ha fatto la nostra marineria da guerra. Questo signor Ducos però tradisce il suo sentimento a noi non benevolo, ed anche egli asseconda quel sentimento, pur troppo fatale, di diffidenza e di gelosia, che divide la Francia dall'Italia e lo rende ambidue reciprocamente diffidenti e se non apertamente nemiche, certo non secure, nè benevole fra loro.

Questo signor Ducos, dopo aver fatto confronto fra le navi italiane e le navi francesi, fra le navi grandi e le navi piccole delle due flotte, dopo aver constatato la superiorità nelle navi grandi della flotta italiana rispetto alla velocità, sulle francesi dice: « la flotta italiana è tale, da ispirare ai francesi serie riflessioni. Essa è assolutamente superiore alla francese in velocità. Gli ingegneri navali francesi debbono riguadagnare il terreno perduto. »

Questo testimonio, che non è certo amico dell'Italia, fa osservazioni molto soddisfacenti per la nostra flotta, pel nostro decoro e pel nostro paese. E la sua testimonianza, che si può dire imparziale, ridonda ad onore dei nostri ministri della marina, i quali io dichiaro benemeriti assolutamente della patria, per avere rialzato il prestigio del naviglio militare italiano.

Da Ribotty a Brin abbiano avuto ministri, che la storia nazionale registrerà fra i benemeriti della patria. Questo scrittore francese nota però, che, mentre le nostre navi, le potenti e tutte le nuove, hanno una velocità superiore alle francesi, alcune di vecchio modello hanno una velocità troppo inferiore alle altre della flotta stessa.

Per cui in caso di guerra queste navi non potrebbero procedere unite di pari passo.

Mentre la flotta francese che ha navi, inferiori per velocità alle nostre, non ha una sproporzione a questo riguardo tanto forte fra le diverse rispettive velocità; la differenza fra loro è appena di un nodo. Ciò fa sì che camminino unite e possano agire di conserva.

Ma io non sono marinaio e in questo difetto non posso dar nessuna opinione.

Io sarei un temerario se volessi parlare delle questioni, che ha sollevato l'onorevole Palizzolo, ed a cui accenna anche questo scrittore francese.

Devo però notare che questo scrittore francese, nell'esordio del suo articolo scientifico-critico,

rimprovera al nostro presidente del Consiglio di aver qui nel nostro Parlamento affermato che il Mediterraneo non dev'essere un lago francese, ma omette la seconda parte del pari giustissima e irrefutabile, delle affermazioni dell'onorevole Crispi, cioè che il Mediterraneo deve essere un mare libero per tutti gli Stati che vi hanno interessi e che hanno le coste bagnate da questo mare. I francesi hanno la strana pretesa di volere che il Mediterraneo sia esclusivamente un dominio della Francia; quindi sono gelosissimi di ogni nostro progresso navale, non solo, ma anche delle nostre forze militari terrestri. Io credo che questo sia un grandissimo errore perchè tale loro pretesa pone in sospetto contro la Francia anche gli altri Stati che hanno interessi nel Mediterraneo. E questo forse a noi gioverà: il giorno in cui i francesi, secondando questo pregiudizio, pregiudizio ingiusto e fatale, volessero assalirci, non saremmo soli a difendere la libertà del Mediterraneo e l'integrità del nostro territorio.

Io desidero vivamente che in Francia l'opinione pubblica alla fine si ravveda e che pensi che l'Italia non ha interesse nè di insidiare, nè di combattere, nè di deprimere la Francia; che l'Italia ha interesse che la Francia sia forte e potente in Europa, ma a parità di dignità con l'Italia. La Francia dovrebbe guardare dov'è il pericolo. Il pericolo sta nell'Oriente, in quell'impero che Napoleone I vaticinava essere destinato a dominare l'Europa quando l'Europa non fosse concorde nell'opporci alla sua espansione.

Questo stesso scrittore francese (il Ducos), impensierendosi dei progressi della nostra flotta, raccomanda al suo Governo e specialmente al ministro della marina, di fare ogni sforzo affinchè la flotta militare francese possa essere assolutamente prevalente, in ogni circostanza, sulla flotta italiana; e ciò in previsione di un conflitto con l'Italia, conflitto che non sta punto nel nostro pensiero ma che purtroppo sta nel pensiero e nel proposito dei nostri vicini. Ed è perciò che io raccomando vivamente alla Commissione del bilancio, nell'esaminare le proposte di spese di questo bilancio, di avere concetti molto larghi; e se le condizioni della nostra finanza non permettono di eccedere certi limiti, non sia poi essa tanto inclinata, come pare, a costringere il ministro a desistere da ogni iniziativa. È vero che rispetto alle costruzioni navali in questo bilancio, la Commissione non ha fatto alcuna eccezione alle proposte del ministro, ma rispetto al personale di cui parlò l'onorevole Palizzolo, evidentemente si scorge e dalla relazione del ministro e della relazione diligentissima

dell'onorevole Vigna, che il personale delle nostre navi è inferiore al bisogno; che appena potremo averlo approssimativamente sufficiente nell'esercizio 1889-90. Ma chi garantisce che prima del 1890 non ci sia la necessità di adoperare il nostro naviglio, di venire con esso a difesa delle nostre coste? In questa parte, dico la verità, il contegno rigoroso della Commissione generale del bilancio non mi pare che meriti tutta l'approvazione. (*Interruzione vicino all'oratore*).

Che deve fare? Deve fare le proposte, deve fare le osservazioni, che incoraggino il ministro della marina ad avere più ardire nel chiedere tutto quello che sia effettivamente necessario. Ma, invece, dalle osservazioni che la Commissione generale del bilancio fa risulta che il ministro della marina è ostacolato e si astiene da ogni proposta di maggiore spesa, anche se di evidente convenienza. Vediamo al capitolo 1° che la Commissione propone sullo stanziamento ministeriale una economia di 26,000 lire.

E perchè? Perchè non si vuole ammettere il soddisfacimento del bisogno, riconosciuto dalla stessa Commissione del bilancio, di aumentare il personale del Ministero di 12 posti di ufficiali d'ordine, che sono necessari, e ai quali non opportunamente si provvede, distraendo il personale della forza attiva dell'armata che già ne difetta; e ciò per una economia di 26,000 lire!

Che il personale della flotta italiana sia insufficiente risulta anche dal confronto che fa il Ducos a questo riguardo. Egli dice, facendo il parallelo fra le due flotte supposte di uguale forza, che in Francia vi ha 36,000 uomini, mentre l'Italia, in proporzione, non ne ha che 14,000.

Ci sarà certamente qualche esagerazione in questo raffronto. Il francese esagera in altri punti perchè vuole spingere il suo Governo a preparativi più grandi di quelli che esso Governo non abbia intenzione o mezzi di fare. Ma, ad ogni modo, un difetto di forza ci deve essere che, del resto, nel personale dell'armata nostra fu già confessato e accertato, come risulta dalla relazione del Ministero e della Commissione.

Non devo poi omettere di fare un'osservazione, piuttosto grave, relativamente al personale del Genio navale. Pazienti la Camera che io citi le stesse parole dell'onorevole Vigna. Parla egli dei provvedimenti per aumentare il personale degli ufficiali del Genio navale.

« Disgraziatamente questi provvedimenti non hanno dato, pel corpo del Genio navale, i buoni risultati che se ne attendevano. I frequenti con-

corsi che vennero pubblicati per ammissione di ufficiali ingegneri o andarono deserti o presentarono concorrenti in numero inferiore ai posti disponibili oppure mancanti delle necessarie cognizioni mentre che, trattandosi di un Corpo al quale sono affidati servizi scientifici e tecnici di tanta importanza, l'interesse della marina e della nazione richiederebbe che si potesse reclutare quanto vi ha di meglio fra i giovani ingegneri. »

Parole testuali dell'onorevole relatore, e giustissime. Dice poi:

« Aggiungasi a ciò che da qualche tempo nella categoria degli ufficiali ingegneri si sta verificando il fatto che ufficiali ancora giovani lasciano il servizio per dedicarsi all'industria privata; così in meno di un anno sei ufficiali ingegneri, cioè più del 10 per cento del numero totale, hanno trovato la loro convenienza a lasciare il Corpo del Genio navale. »

Questo è un fatto ben grave e che merita tutta la nostra considerazione.

Soggiunge poi il relatore:

« Evidentemente continuando a verificarsi questi due fatti, quelli cioè dell'inefficacia dei concorsi d'ammissione e dell'uscita dal Corpo dei giovani ingegneri, questa categoria di ufficiali, che finora ha potuto concorrere cogli altri Corpi a tenere alto il valore ed il prestigio della nostra marina militare, non tarderebbe a scomparire, mentre i continui progressi dell'arte militare navale, lo sviluppo delle costruzioni navali e lo ingente valore del naviglio già esistente richiederebbero sempre più l'opera di ingegneri di alta competenza scientifica e tecnica. »

Che cosa dice poi la Commissione?

« La vostra Commissione confida che l'onorevole ministro della marina, al quale non possono essere sfuggiti i cennati inconvenienti, starà già studiando il modo di ovviarvi nell'interesse della regia marina. Trattandosi però di cosa di così vitale importanza la vostra Commissione non ha creduto di prendersi la responsabilità di non farne speciale menzione. »

Ma trattandosi di cosa di tanta importanza, perchè la Commissione non chiamò nel suo seno il ministro per sapere quali provvedimenti egli intendeva prendere onde ovviare a questa mancanza del personale del Genio navale? Io credo che se fosse stato invitato il ministro a conferire

sull'argomento, e incoraggiato a far proposte, egli non avrebbe mancato di farle.

Io credo che se nelle scuole di applicazione degli ingegneri, concordandosi fra loro il ministro della marina e quello della istruzione pubblica, si istituissero alcune cattedre (se non in tutte le scuole, in qualcuna come Torino, Napoli, Milano, Padova e Roma) di costruzioni navali, come la repubblica Veneta nello scorcio del secolo passato aveva istituito una cattedra appositamente per gli ufficiali navali nella Università di Padova, io credo che si invoglierebbero dei giovani ingegneri a concorrere per i posti del Genio navale.

L'istruzione che si dà nei convitti governativi e nell'Accademia di Livorno è troppo costosa, mentre che nelle Università e specialmente per i giovani che vivono nelle città dove si trovano queste Università, si potrebbe seguire quel corso di costruzioni navali con non grande spesa. Io ricordo che la repubblica veneta aveva dei valentissimi ingegneri, che erano militari al suo servizio.

Potrei citare il colonnello Lorgna, uno dei più illustri idraulici italiani del secolo passato; il colonnello Milanovich, potrei citare il professore Simone Stratico che era appunto il professore di costruzioni navali nell'Università padovana.

Potremmo infine, quando non ci fosse altro mezzo, formare un Corpo ausiliario civile del Genio navale, Corpo non militarizzato, e pagarlo come si conviene.

È certo che oggidì gl'ingegneri valenti non si possano pagare alla stregua dei tenenti e sottotenenti; per gl'ingegneri che hanno carriera stabile governativa e diritto a pensione gli stipendi possono essere anche modesti, ma quelli che non hanno carriera governativa stabile e militare, bisogna pagarli secondo le loro attitudini, secondo la loro istruzione e capacità effettiva che non dovrebbe essere, nel nostro caso, mediocre.

Io quindi pregherei che non si lasciassero sospesi, aggiornati, indeterminati i provvedimenti per questo Corpo del quale abbiamo assoluta necessità. Spero che l'onorevole ministro vorrà darmi a questo riguardo una risposta soddisfacente.

Io non seguirò l'onorevole Palizzolo nelle svariate questioni tecniche ch'egli ha sollevato; dichiaro che non sono competente e anche essendo qui me ne asterrei, perchè credo che alla Camera certe questioni non si dovrebbero intavolare.

Confido che la Commissione che non si oppone alle proposte ministeriali negli altri capitoli vorrà anche al capitolo 1º, relativo ai 12 ufficiali d'or-

dine, approvare la proposta ministeriale, trattandosi di una piccola spesa.

Ad ogni modo ne riparleremo al capitolo 1º.
Presidente. L'onorevole D'Ayala-Valva ha facoltà di parlare.

D'Ayala-Valva. Non si spaventino i miei colleghi; dirò soltanto poche parole per fare una raccomandazione all'onorevole ministro sulle fortificazioni dell'arsenale militare di Taranto e per chiedere alcuni schiarimenti circa il dissidio che dicesi sorto fra l'onorevole Brin ed il capo di stato maggiore della marina.

Ciò avrei potuto fare durante la discussione del bilancio della guerra, essendo sul bilancio stesso iscritta la necessaria somma per le opere di fortificazione dell'arsenale militare e marittimo di Taranto. Ma credo più opportuno intrattenere ora la Camera, per pochi momenti, sicuro della sua benevolenza.

Mi rivolgo quindi all'onorevole Brin il quale ha l'obbligo di adottare tutti i provvedimenti che valgano a garantire l'incolumità del nostro naviglio, e lo prego di voler sollecitare anche dall'onorevole Bertolè-Viale il compimento delle opere necessarie alla difesa di quell'arsenale, che oggi, duole il dirlo, non trovasi in condizioni tali da poter resistere ad una sorpresa qualsiasi.

Nel febbraio prossimo saranno completati i lavori (per quanto mi si assicura) per cui furono votate le prime somme nel 1882. Tali lavori consistono nel completamento del grande bacino, nella gru idraulica e nel canale che dà accesso al Mar piccolo. Opere mirabili che fanno onore alla nuova Italia.

Ed io qui mi compiaccio di rendere omaggio all'illustre ammiraglio Saint-Bon, al quale spetta il merito principale; e debbo anche tributare parole di encomio all'egregio tenente colonnello Cugini, il quale ha diretto fin qui, e continua a dirigere i lavori di quell'arsenale con zelo, attività ed intelligenza.

Quei grandiosi lavori sono difesi soltanto da un piccolo forte e non ancora armato. Non un cannone per difendere il canale fra la punta di Sanvito e l'isola di San Paolo.

E qui spiaceci di dovere osservare agli onorevoli ministri della guerra e della marina che i lavori della diga, che avrebbe dovuto essere costruita fra le due località che ora ho accennate, non sono per anco incominciati.

Mi permetto quindi di raccomandare un qualche sollecito provvedimento in proposito.

Non un'opera di difesa qualsiasi sulle colline che dominano l'arsenale il quale essendo comple-

tamente indifeso potrebbe da un nemico invasore essere distrutto.

È una grave responsabilità che assume il Governo lasciando in uno stato simile quell'importantissimo arsenale, che si può ritenere, per la sua posizione, uno dei primi del Mediterraneo.

Stando così le cose io spero che l'onorevole ministro della marina trovi nel suo patriottismo e nella sua saviezza la forza di porre senza indugio quell'arsenale in grado di resistere ad ogni e qualsiasi attacco. Poiché in caso contrario il nemico potrebbe danneggiare o distruggere facilmente quei grandi lavori che hanno costato tanto denaro alla nazione.

Ora io pregherei l'onorevole ministro della marina di riflettere come sia imprescindibile necessità provvedere a tutti i lavori necessari per la istituzione di un comando militare a Taranto, il quale dovrà funzionare non appena saranno ultimati, come già dissi, i lavori più importanti, come fu fatto per la Spezia, prima di trasferire colà il dipartimento militare marittimo. È superfluo che io dica od accenni quali siano le ragioni d'ordine tecnico militare ed amministrativo, perchè tali ragioni riescono evidenti per sè stesse a tutti voi, e l'onorevole ministro tanto meno ha bisogno dei suggerimenti miei. Del resto sono sicuro che l'onorevole Brin avrà pensato a tutto ciò non solo, ma avrà ordinato che siano iniziati i preliminari lavori in proposito. Non posso però far a meno di accennare ad un fatto che mi sembra della massima importanza, che cioè in un'epoca non lontana si avrà indubbiamente necessità di caserme, e di locali per le truppe, per armi, ecc.; sarebbe quindi prudente pensarci fin d'adesso nell'interesse dell'amministrazione.

Io pregherei l'onorevole ministro della marina di voler dare alla Camera qualche schiarimento sul dissidio che affermarsi esistere, e che io spero non sia, fra lui ed il capo di stato maggiore della marina.

Signori, in Italia la marina militare è popolare forse più dell'esercito, e quindi si spiegano facilmente le preoccupazioni dell'opinione pubblica su tale argomento.

Presidente. Onorevole D'Ayala-Valva io la invito a non toccare quest'argomento che è delicato, e che è interamente estraneo alla discussione odierna.

D'Ayala-Valva. Io non ho accennato a nessun fatto.

Presidente. Ella vi ha accennato, ed ha detto che spera non esista.

D'Ayala-Valva. L'Italia ha riposto molte speranze

sulla nostra marina, e sulle nostre gloriose tradizioni. Dirò di più che quando fra i nostri più illustri uomini non ci fosse la unità d'indirizzo resterebbe grandemente scossa la disciplina la quale è elemento e condizione necessaria per ottenere la vittoria.

Presidente. Ma, onorevole D'Ayala, non parli di cose che non hanno ragione d'essere, e che non possono formare argomento di discussione.

D'Ayala-Valva. Io spero che ciò non sia, ma ad ad ogni modo la unità di indirizzo e di concetti è una delle condizioni *sine qua non* per il raggiungimento di qualsiasi scopo. Voglia quindi l'onorevole ministro tranquillare coloro che sono giustamente e patriotticamente preoccupati; ed io me gli dichiaro fin d'ora obbligatissimo, felice di udire dalla sua bocca che tale dissidio non esiste affatto. L'Italia ebbe già pur troppo ad sperimentare, in un'epoca non lontana, le disastrose conseguenze di tali discordie.

Presidente. Senta, onorevole D'Ayala, io le tolgo la facoltà di parlare se Ella seguita su questo argomento che è assolutamente estraneo alla discussione.

D'Ayala-Valva. Io faccio il mio dovere.

Presidente. Il suo dovere è di non toccare un argomento che sfugge alla competenza della Camera.

D'Ayala-Valva. Ma allora che cosa veniamo a far qui?

Presidente. Ella ha tanti altri argomenti da trattare senza entrare a parlare di questo, che poggia su ipotesi insussistenti.

D'Ayala-Valva. Un ministro della repubblica francese ebbe a dire nell'ultima sessione dalla tribuna che la Francia ha il dovere di proteggere da per tutto le missioni per mantenere la sua influenza nel Mediterraneo. Noi invece per mantenerla e per aumentarla dobbiamo aumentare le nostre navi e fortificare le nostre coste, giacchè l'Italia più che sulla propaganda religiosa deve fare assegnamento sul valore del suo esercito e della sua armata, ai quali sorride un avvenire pieno di speranza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

Brin, ministro della marineria. L'onorevole presidente ha già molto opportunamente osservato, come l'onorevole D'Ayala sia entrato a parlare di dissidi, che non posano sopra alcun dato; ed ha giustamente detto che non si potevano portare in questa Assemblea delle voci che non si potevano controllare in alcun modo. Io rispondo degli atti miei...

D'Ayala. Me ne rallegro.

Brin, ministro della marina. ...Ma di che cosa si rallegra?

Io rispondo degli atti miei, e discuto sugli atti miei; non posso discutere su voci raccolte senza alcun fondamento.

Faccio osservare all'onorevole D'Ayala, che non è possibile che esistano dissidii fra un ministro ed un suo dipendente. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio.

Randaccio. Io lascerò da parte i cannoni da cento, le torpedini, e tutti gli istrumenti di distruzione, per parlare soltanto di quello strumento di pace e di civiltà che è la marina mercantile; e dirò con dolore che la nostra va ogni giorno più decadendo.

Dirò anzi che la nostra marina a vela si va spegnendo; da parecchi anni nessuna nuova nave fu costruita. Lo stesso Ministero della marina al capitolo 12 del bilancio che stiamo discutendo, prevede un risparmio di più che 602,000 lire, dovuto al fatto che un gran numero di navi, le quali nell'esercizio 1888-89 toccheranno il 15° anno di età non avranno più diritto al premio di navigazione.

Quanto alla nostra marina a vapore, essa, si è bensì accresciuta recentemente di qualche piroscalo, ma se si considera che la maggior parte di quelli che già possedeva, sono in cattiva condizione, non v'è certo motivo di rallegrarsi.

La legge che accordò i premi di costruzione e di navigazione non ha dunque raggiunto che in minima proporzione, il fine che si proponeva. Dobbiamo noi dunque rassegnarci a non avere più una marina a vela? Dobbiamo rassegnarci a non avere che i navicelli addetti al piccolo traffico costiero, i piroscali delle Compagnie sussidiate, e qualche altro piroscalo adoperato a talune speciali navigazioni?

E qui stimo opportuno di far notare a coloro i quali credessero per avventura che la marina a vela sia un istrumento antiquato da consegnarsi ai ferravecchi, che tutte le marine del mondo, l'inglese per la prima, hanno ancora una marina a vela fiorenti, e che quel termometro del credito navale, che è l'Assicurazione marittima, non fa differenza alcuna tra vela e vapore.

La legge sui premi, tra i suoi difetti, ne aveva uno assai grave, che io non mancai di far osservare allorchè la si discuteva, quello cioè di far cessare il premio di navigazione per la nave a vela all'età di quindici anni, anche quando la

nave stessa sia stata riparata tanto bene, da meritare di essere inscritta tra quelle di prima classe nei registri di classificazione.

Ne è avvenuto che gli armatori non hanno più fatto fare riparazioni generali alle navi, e a mano a mano hanno abbandonato la loro industria.

Ora io domando all'onorevole ministro della marina: ha egli considerato questa continua decadenza della nostra marina mercantile? Crede egli che ne venga un gravissimo danno al paese? E se lo crede, come io devo supporre, quali provvedimenti intende egli di proporre per evitare possibilmente questo danno?

Dalla cortesia dell'onorevole ministro attenderò una risposta a queste mie domande.

Presidente. L'onorevole Racchia aveva chiesto di parlare per un fatto personale.

Racchia. Per una dichiarazione.

Presidente. Parli pure.

Racchia. L'onorevole Palizzolo mi fece l'onore di citare il mio nome a proposito delle esercitazioni navali e militari, che ebbero luogo nel litorale toscano.

Egli affermò che la squadra di manovra, che io aveva l'onore di comandare, ottenne vantaggi notevoli sulle regie truppe destinate a difendere il litorale, dove la nostra squadra operava.

Ora, in omaggio alla verità, e perchè questo fatto non serva di base a teorie, che non sarebbero totalmente corrette, debbo dichiarare che l'egregio generale, che aveva la direzione superiore della difesa, non aveva neppure una lancia a vapore a sua disposizione.

Questo facilitava l'azione della flotta, ma non si avvererebbe certo in caso di guerra, quando il paese dovesse sostenere la difesa.

Comunicasi una domanda di interrogazione del deputato De Zerbi ed una d'interpellanza del deputato Martini Ferdinando.

Presidente. L'onorevole De Zerbi ha presentato una domanda di interrogazione al ministro della guerra.

È la seguente:

« Il sottoscritto desidera interrogare il ministro della guerra sulla notizia che nella marcia da Archico all'Agametta siano morti 40 soldati, e che molti siano dispersi. »

Prego l'onorevole ministro della guerra di dichiarare se e quando vorrà rispondere a questa interrogazione.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Son pronto a rispondere subito.

Presidente. È presente l'onorevole De Zerbi?

(Non è presente).

Comunico all'onorevole ministro dei lavori pubblici una domanda di interpellanza dell'onorevole Martini Ferdinando.

È la seguente:

“ Il sottoscritto desidera interpellare il ministro dei lavori pubblici intorno al nuovo orario della linea ferroviaria Pisa-Genova. »

Prego l'onorevole ministro di voler dichiarare se e quando intenda rispondere alla interpellanza dell'onorevole Martini.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Amerei rispondere giovedì in principio di seduta, poichè mi è necessario raccogliere notizie per dare le informazioni richieste.

Presidente. Onorevole Martini acconsente?

Martini. Acconsento.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, vi è un'altra domanda di interpellanza degli onorevoli Di Sant'Onofrio e Fulci.

È la seguente:

“ I sottoscritti desiderano interpellare il ministro dei lavori pubblici sui frequenti infortuni, che si verificano nella galleria Peloritana e sulle conseguenze che potessero produrre nel regolare andamento dei lavori. »

La prego di voler dichiarare se e quando intenda risponde a questa interpellanza.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Risponderò subito dopo aver risposto all'onorevole Martini.

Presidente. Onorevole di Di Sant'Onofrio consente?

Di Sant'Onofrio. Consento.

Bertollo. Onorevole presidente, anch'io deposi al banco della Presidenza un'interpellanza sullo stesso argomento e prima dell'onorevole Martini. Pregherei di farla conoscere al ministro che potrebbe rispondere contemporaneamente.

Presidente. Non è a me che si deve indirizzare, perchè la parte mia l'ho fatta. Io ho comunicato la sua interpellanza alla Camera fin dal 31 maggio, quando mi fu presentata.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Accetto di rispondere alla interpellanza dell'onorevole Bertollo contemporaneamente a quella dell'onorevole Martini, perchè si tratta della stessa linea.

Presidente. Rimane allora così stabilito.

Onorevole De Zerbi, l'onorevole ministro della guerra è pronto a rispondere subito alla sua interrogazione.

De Zerbi. La mia interrogazione non ha bisogno di svolgimento. Nulla ho da aggiungere a quel che ho scritto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Ringrazio l'onorevole De-Zerbi di aver fatto questa interrogazione onde togliere dall'animo del pubblico l'impressione di una notizia molto esagerata.

Io darò lettura del telegramma che ho ricevuto dal comandante superiore generale Baldissera il 22 maggio. Purtroppo qualche cosa è avvenuto di doloroso, ma non nelle proporzioni a cui accennano i dispacci odierni.

Ecco il telegramma:

“ Giorno 20 colonnello Sammartino da me autorizzato fece eseguire con terzo battaglione suo reggimento e trecento irregolari escursione pozzi Monghedofo distante quindici chilometri Archico per approfondirli e accertarsi loro importanza; durante detta marcia malgrado tutte precauzioni si ebbe un soldato morto colpo sole.

“ Giorno 21 secondo battaglione detto reggimento eseguita simile operazione pozzi Togodel a cinque chilometri Archico nelle ore pomeridiane dalle tre alle quattro, messi soldati riposo, tra quelli riparati bassa valle in cerca ombra più fitta vi furono molti casi soffocazione, sette dei quali malgrado pronto soccorso acqua ghiaccio pur troppo è seguita la morte. Soffocazione si annuncia forte sonnolenza contro cui l'attaccato non può reagire se non sostenuto in piedi e portato in luogo elevato.

“ Battaglione ritornato Archico buon ordine con morale molto elevato acclamando suo colonnello che avvertito disgrazia era andato incontrarlo. Stesso battaglione mentre usciva da Archico perduto altro uomo suicidato dopo due chilometri di marcia. Ignoro causa. Telegraferò appena avrò nome morti.

“ Baldissera. »

In data del 24 maggio annunciava i nomi dei disgraziati che perdettero la vita in quelle marcie per cause di soffocazione. Il loro numero totale ammonta a 11.

Il giorno 22 telegrafai;

“ Ho ricevuto suo dispaccio n. 501. Molto dispiacente accaduto. Conviene assolutamente du-

ranto stagione estiva astenersi simili esercitazioni. „ (Bene!)

Purtroppo i climi tropicali e le occupazioni in Africa costano dolorose esperienze.

Quegli ufficiali e quel comandante non avendo ancora passata colà la stagione estiva non hanno forse saputo rendersi conto che in quei forti calori si produce non tanto l'insolazione quanto la soffocazione, che è molto peggiore; tant'è che i medici, i quali sono stati lungo tempo a Massaua, prescrivono che nei giorni di fortissimo calore e quando soprattutto domina il *Kalmnsim*, bisogna uscire dalle baracche per non essere soffocati.

Dopo questi dolorosissimi fatti, per mio ordine, un distinto ufficiale superiore medico, che è stato due anni a Massaua, dettò norme igieniche speciali da osservarsi, tanto in caso di marcia, qualora occorresse di farne, come per tutte le disposizioni da prendersi per le esercitazioni, e per il modo di condursi durante la stagione estiva, e queste norme spedii immediatamente al comando di Massaua perchè ne curasse l'osservanza.

Spero che ciò varrà ad evitare nuovi fatti dolorosi, come quelli che ora si deplorano.

Ecco le spiegazioni che posso dare all'onorevole De Zerbi e alla Camera.

Io aspettava oggi stesso con l'arrivo dello *Scrivia* un rapporto scritto che mi desse i particolari delle marcie eseguite, ma questo rapporto non è giunto, e ne ho sollecitato telegraficamente l'invio. Ad ogni modo, il dispaccio che ho letto dice abbastanza per attenuare le notizie che si sono sparse, di 25 morti, e di molti dispersi e altre simili esagerazioni che corrono oggi pei giornali.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole De Zerbi.

Onorevole Toscanelli, spetterebbe a lei di parlare sul bilancio.

Toscanelli. Sono le 6 e 25 minuti.

Presidente. Avrebbe cinque minuti per parlare.

Toscanelli. ...pregherei la Camera di volermi consentire di parlare domani.

Presidente. Mancando cinque minuti alle 6 e mezzo veramente non avrebbe diritto di parlare domani. Ma se la Camera crede per cinque soli minuti...

Voci. Sì! sì! A domani!

Presidente. Domani alle 11 sono convocati gli Uffici.

La seduta termina alle 6.25.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazione dei deputati Roncalli e Mariotti Ruggiero al ministro di agricoltura e commercio.

2. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89. (52)

Discussione dei disegni di legge:

3. Riforma sulla legge di pubblica sicurezza — Istituzione delle guardie di città. (86)

4. Deferimento alla Cassazione di Roma della cognizione di tutti gli affari penali del regno. (147)

5. Modificazioni alla legge 16 dicembre 1878, concernente il Monte delle pensioni per gli insegnanti nelle scuole elementari. (3)

6. Sulla emigrazione. (85)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1888-89. (48)

8. Sulla pubblica sicurezza. (115)

9. Relazione della Commissione sui decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. (II-A)

10. Modificazioni alla legge comunale e provinciale. (18)

11. Aumento di fondi per completare le bonificazioni idrauliche dell'Agro romano. (57)

12. Convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto. (110)

13. Abolizione delle servitù di pascolo, di seminare, di legnatico, di vendere erbe, di fidare o imporre tassa a titolo di pascolo nelle provincie ex-pontificie. (8 c)

14. Autorizzazione di prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste della somma necessaria per provvedere alla maggiore spesa per approvvigionamento di carbon fossile nell'esercizio 1887-88. (144)

15. Leva di mare sui nati nel 1868. (161)

16. Riordinamento del Collegio Asiatico di Napoli. (88)

17. Approvazione di vendite e permuta di beni demaniali e di altri contratti stipulati nell'interesse di servizi pubblici e governativi. (145)

18. Prelevamento dalle spese impreviste per danni del terremoto in Liguria e sullo sgombero straordinario di nevi lungo le strade nazionali. (143)

19. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (65)

20. Estensione della insequestrabilità dello stipendio a favore degli impiegati di ruolo dei comuni, delle provincie e delle Opere pie. (156)

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

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno)