

CXXVI.

TORNATA DI MARTEDÌ 12 GIUGNO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Roncalli svolge un'interrogazione al ministro di agricoltura e commercio a proposito di una minacciata invasione di cavallette nella provincia di Roma; e il deputato Angeloni altra simile interrogazione per la provincia di Capitanata — Risponde ad entrambi il ministro di agricoltura e commercio. — Seguitando la discussione del bilancio della marineria parlano il ministro e il deputato Toscanelli, a cui il ministro replica brevemente.*

La seduta comincia alle 2,20 pomeridiane.

Fortunato segretario, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Delvecchio, di giorni 8; Clementi, di 15. Per motivi di salute: l'onorevole Giovanni Battista Martini, di giorni 15.

(Sono congedati).

Lettura di due proposte di legge.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura due proposte di legge.

Si dia lettura della prima, firmata dai deputati Pavesi, Marcora, Paternostro, Finocchiaro-Aprile, Rosano e Cuccia.

Fortunato, segretario, legge:

“ Art. 1. Chiunque, dopo aver sofferto detenzione preventiva, ottiene, in seguito a giudizio, sentenza dichiarante l'esclusione del fatto imputato, o che egli non ne fu l'autore o che non vi

prese alcuna parte, ha diritto ad una indennità proporzionata alla durata della detenzione medesima.

“ Art. 2. Tale indennità è corrisposta sul fondo delle multe e sul prodotto della vendita dei corpi di reato.

“ Art. 3. Nei giudizi avanti la Corte d'Assise la dichiarazione di cui all'articolo 1 è pronunciata dalla Corte, anche immediatamente dopo il verdetto negativo, ove occorra, sull'istanza della difesa.

“ Art. 4. Chi, in seguito a giudizio di revisione, viene dichiarato innocente, ha diritto ad una indennità proporzionata a tutta la durata della detenzione sofferta.

“ Della relativa istanza è competente a conoscere la sezione degli appelli correzionali della Corte nella cui giurisdizione fu pronunciata la declaratoria d'innocenza.

“ Art. 5. L'azione d'indennità di cui nella presente legge si prescrive in due anni. ”

L'onorevole Pavesi è presente?

Voci. Non è presente.

Presidente. L'onorevole Marcora neppure.

Si stabilirà poi il giorno per lo svolgimento.

Si dia lettura dell'altra proposta di legge sottoscritta dagli onorevoli Bonardi, Benedini e Comini.

Fortunato, segretario, legge:

“ Art. 1. A partire dal 1° gennaio 1889 il comune di Borgosatollo nel circondario di Brescia, cesserà di far parte del mandamento di Rezzato, e sarà aggregato al mandamento III di Brescia.

“ Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreti reali all'esecuzione della presente legge nei diversi rapporti amministrativi e giudiziari. „

Presidente. Non essendo presente l'onorevole Bonardi, e neppure l'onorevole Benedini, si stabilirà poi il giorno in cui si farà lo svolgimento di questa proposta di legge.

Svolgimento di interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interrogazione dei deputati Roncalli e Ruggiero Marriotti al ministro di agricoltura e commercio.

L'interrogazione è la seguente:

“ I sottoscritti desiderano d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sulla esistenza di una minacciosa produzione di cavallette nei contorni di Roma e sui provvedimenti che intende prendere per impedirne la diffusione. „

L'onorevole Roncalli ha facoltà di svolgerla.

Roncalli. All'onorevole ministro deve essere certamente a cognizione che sono apparse nei dintorni di Roma, e sulle vicine colline, numerose schiere di cavallette.

Ne furono raccolte alcune, e presentate all'ufficio di patologia vegetale, se non m'inganno; e furono riconosciute perfettamente di quella specie devastatrice, che sparge la desolazione dovunque passa.

Per ora queste cavallette sono ancora assai piccole, non hanno portato danno alcuno, e sono riunite in modo da coprire piccole chiazze di terreno. Però ve ne sono alcune assai estese, come ad esempio una nelle vicinanze di monte Celio, che ha, nientemeno, 250 metri quadrati di superficie. Può immaginare l'onorevole ministro a quanti milioni ammontino le cavallette che vi sono. Si sono anche vedute a Tivoli, nelle colline di Genzano, e in altri punti.

Finora queste cavallette non hanno prodotto alcun danno; ma l'onorevole ministro che sa be-

nissimo quali danni arrecchino questi animali, essendo egli meridionale...

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Ed italiano!...

Roncalli. Anche come italiano, lo può sapere; sebbene nell'Alta Italia le cavallette non rechino il danno che recano nella Sardegna e nell'Italia meridionale. E il danno è veramente enorme; perchè quando questi insetti hanno messo le ali, scendono come torrente, nessuna forza umana li può fermare, e dovunque passano recano la devastazione divorando prima il frumento, poi le viti, e tutto quanto è prodotto vegetale; tanto che dopo il loro passo non rimane più traccia di vegetazione.

Io credo che ora le campagne italiane siano minacciate seriamente da questo flagello; e per conseguenza pregherei l'onorevole ministro, finchè siamo in tempo (e pochi giorni ancora rimangono), di prendere dei provvedimenti.

Io credo che l'onorevole ministro, che ha dichiarato di conoscere perfettamente le abitudini di questi animali (*Si ride*) vorrà provvedere a tranquillare le popolazioni che sono allarmate da questo pericolo che le minaccia.

Presidente. Debbo comunicare all'onorevole ministro un'altra interrogazione relativa allo stesso argomento: ne do lettura:

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare il ministro di agricoltura e commercio intorno alla comparsa di cavallette nella provincia di Capitanata.

“ Angeloni. „

Intende rispondere a un tempo alle due interrogazioni?

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Appunto!

Presidente. Se la Camera dunque consente, l'onorevole Angeloni potrà svolgere la sua interrogazione.

Non essendovi obiezioni, gli do facoltà di parlare.

Angeloni. Da più di un mese grandi masse di cavallette sono apparse nella provincia di Capitanata e credo anche nella vicina Terra di Bari, e specialmente nei tenimenti dei comuni di Manfredonia e San Giovanni Rotondo, le cui terre cominciavano ad essere devastate.

Le amministrazioni comunali e provinciali hanno dato opera solerte per venire in soccorso di quei paesi; questo è vero, anzi mi piace il soggiungere che il prefetto di Foggia si è dato

ogni cura di sollecitare i mezzi necessari per la caccia di quegli insetti.

Ma poichè so per prova che quando queste invasioni si moltiplicano, i mezzi delle provincie e dei comuni sono inefficaci, domanderei all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio se egli intende di fare qualche proposta al Parlamento, ovvero se abbia a disporre di qualche fondo per poter venire in soccorso a quelle derelitte provincie, alle quali non bastando i danni gravissimi della crisi agricola e della siccità, ora si aggiungono quelli delle cavallette.

Io mi affido all'onorevole ministro perchè faccia quello che può per venire in aiuto a quelle popolazioni disgraziate.

Presidente. L'onorevole ministro d'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Rispondo contemporaneamente alla duplice interrogazione rivoltami sullo stesso argomento, cioè sull'invasione delle cavallette.

Che il fatto sia, non v'è dubbio; che il fatto si sia pure verificato negli anni decorsi, non v'è del pari dubbio; ma il dubbio sorge sull'azione del Governo in questa materia. Non v'è alcuna legge, che determini l'azione del Ministero d'agricoltura, come non v'è nel bilancio alcun fondo a questo scopo.

Valgano queste due ragioni, quanto brevemente esposte, altrettanto perentorie, per concludere che io nulla posso fare sull'argomento in esame.

Il mio predecessore, l'onorevole Berti, preoccupandosi di questo, presentò un disegno di legge, il quale aveva lo scopo di determinare appunto l'azione dei privati, dei comuni, delle provincie e del Governo nella distruzione degli animali, degli insetti e delle crittogame dannose all'agricoltura.

Ma questo disegno di legge presentato nel 1882, al 26 novembre, non fu portato mai in discussione; lo che dimostra la difficoltà della materia. Non è solamente la questione delle cavallette che preoccupa, ma il grave dibattito sta nel determinare l'azione del Governo in rapporto a tutti gli insetti e crittogame nocive all'agricoltura.

Basta accennare ad una malattia, che ha occupato ed occupa, possiamo dire tutto il paese; quella che è prodotta dalla *peronospora*. Ora, quale azione il Ministero ha spiegato contro di essa? Il mio Ministero ha pensato che ai privati non è sempre consentito di fare esperienze larghe, per trovare il metodo atto a combatterla. Esso ha compiuto il debito suo, facendo e favo-

rendo larghe esperienze, e diffondendo i risultati ottenuti dentro e fuori d'Italia sui metodi più adatti per combattere questa crittogama. Nè diversamente il Ministero ha fatto per le cavallette. Fece compilare e diffondere una monografia, nella quale sono esposti i metodi più in uso per combatterle.

Ora, invocare in questo senso l'azione del Governo sta bene; ma invocarla per un'azione diretta, non credo che sia possibile, salvo casi eccezionali.

Angeloni. Domando di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. D'altronde la questione non è nuova. Una sola volta fu presentata una legge su questa materia, e fu l'11 giugno 1868, quando fu autorizzata sul bilancio di agricoltura una somma di lire 300,000 per concorrere nelle spese di distruzione delle cavallette in varie provincie del regno.

Lo che conferma quanto ho detto che non si può, nè con i fondi ordinari del bilancio, nè allo stato attuale della legislazione, concedere un soccorso in nessun modo per gli scopi indicati dagli interroganti. Occorrerebbe una legge speciale, come fu quella del 1868.

Vi è invece un'altra autorità, quella comunale, alla quale non mancano i mezzi di provvedere. Essa, avvalendosi degli articoli 87 e 138 della legge comunale e provinciale, può rendere obbligatoria per mezzo dei regolamenti di polizia rurale la distruzione delle cavallette, od altri insetti dannosi. Ed il Ministero, udito il Consiglio di agricoltura, raccomandò alle Deputazioni provinciali di indirizzare per questa via l'opera dei comuni; anzi fornì alle Deputazioni stesse un modello del regolamento da adottare. Alcune provincie e comuni hanno seguito i consigli del Ministero come potrei dimostrare. Son certo che il mio onorevole amico Angeloni, che ha chiesto la parola, ricorderà quello che l'anno passato si è fatto nella provincia di Capitanata, per vincere il flagello delle cavallette. E questo posso anche dire all'onorevole Roncalli: che cosa volete che faccia il Governo? Esso non ha leggi speciali, nè fondi in bilancio; come può dunque intervenire in questa materia? L'invocare in questo caso l'azione del Governo sarebbe invocarla in un campo, che potrebbe avere una troppo larga applicazione! Io debbo quindi limitarmi ad assicurare gli interroganti, che, ove comuni e provincie crederanno ricorrere ai consigli degli agenti governativi sul modo come condurre la lotta contro codesti insetti, io non

avrò difficoltà di dare disposizioni, perchè codesta opera venga prestata volenterosa.

Del pari non ho difficoltà di consentire, che agenti subalterni, come sono le guardie forestali, si pongano a disposizione dei comuni, per agevolarli in tutto quello che possono; ma al di là di questo, nulla posso fare.

Ciò che avviene da noi si verifica anche all'estero.

Dai telegrammi, il mio collega Angeloni avrà rilevato che in Algeria l'invasione delle cavallette ha assunto proporzioni allarmanti; ebbene la Francia non ha pensato di fare intervenire il Governo in soccorso; anzi nella tornata di ieri nella Camera francese vi fu chi propose un credito di 50,000 lire per la distruzione non delle cavallette, ma di un altro insetto dannoso, e la Camera respinse la proposta. Ciò dimostra che anche in Francia, come presso di noi, non si riconosce legittima e giustificata l'azione del Governo in questa materia, a meno che non si limiti a coadiuvare con i suoi agenti l'opera dei comuni e delle provincie.

Queste sono le dichiarazioni che l'anno scorso ebbi l'onore di fare all'amico Angeloni, e queste e non altre possono essere le dichiarazioni che faccio agli onorevoli interroganti.

Se poi il male si aggravasse, ed assumesse proporzioni considerevoli da richiedere un provvedimento da parte del Governo; sarà allora il caso di pensare ad una legge speciale.

Con queste dichiarazioni spero di avere soddisfatto gli onorevoli interroganti.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione.

Angeloni. Io aveva chiesto di parlare.

Presidente. Onorevole Angeloni, io non posso darle facoltà, perchè la sua è una interrogazione, e non ammette discussione.

Ella ha il diritto di presentare una interpellanza.

Discussione del bilancio del Ministero della marineria.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marineria.

L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marineria. Dopo i vari discorsi che si sono pronunciati ieri in quest'Aula, dopo quanto si è detto pochi giorni fa in occasione della discussione della mozione dell'onore-

vole Nicotera sulla difesa costiera, io credo sia ormai debito di chi si trova su questo banco di prendere la parola.

Si sono ormai sollevate tutte le questioni che riguardano sia il materiale, che il personale della marineria militare; quindi io posso fare delle ampie dichiarazioni, ed esporre quali sono state le mie opere per il passato, e quali gli intendimenti miei per il futuro. Io credo che in questo momento sia di sommo interesse per il paese che sieda su in questi banchi, un ministro della marineria, il quale goda della più ampia fiducia per parte del Parlamento; non sarebbe certamente utile nè per il Parlamento nè per il paese, se qui siedesse un ministro sulla cui opera potesse elevarsi anche un minimo dubbio.

Ho deciso anche di prendere ora la parola perchè, avendo veduto che si sono iscritti molti deputati per parlare contro nella discussione generale del bilancio, sarà loro reso più facile il compito di combattere le mie ragioni, poichè io avrò, quasi direi, il facile scarico, e potrà così la Camera valutare meglio il pro ed il contro.

Io quindi intendo di trattare la questione nel suo complesso, senza entrare in particolarità, poichè così sarà più facile alla Camera il dare un giudizio complessivo sull'opera mia come ministro.

Prego perciò gli onorevoli Cavalletto, Palizzolo, D'Ayala-Valva e Randaccio di volermi scusare se io non entrò ora a parlare di certe questioni che non riguardano direttamente la marineria militare, o che riguardano solo dei dettagli del servizio, poichè di esse si tratterà nella discussione dei relativi capitoli, e non vorrei con esse divagare troppo sull'argomento principale.

Ed entro in materia.

Premetto tuttavia che, dopo quello che ho detto, è mia intenzione di assicurarmi se io goda la fiducia della Camera.

Non so se gli amici o gli avversarii miei, intendano proporre una mozione o di approvazione o di biasimo, sulla quale si possa provocare un voto. Ma quando ciò non avvenisse io dichiaro fin d'ora che in tale caso io considererò il voto favorevole dato al bilancio del mio Ministero, come un voto di fiducia.

Questa dichiarazione serva di norma alla Camera ed a quelli che non approvano il mio operato.

Io intendo provocare a mio riguardo un voto della Camera, perchè questo voto ognuno può darlo senza alcuna preoccupazione estranea alla questione che ci occupa.

Le critiche sollevate sono di un ordine assolu-

tamente tecnico, e quindi non involgono affatto la questione politica; sicchè ognuno può dare il voto indipendente da qualsiasi altra preoccupazione, tenendo conto soltanto dell'interesse grandissimo, della difesa del paese.

Io seguirò l'ordine tracciato dai precedenti oratori, e tratterò le due grandi questioni che riguardano la nostra marina militare: la questione del personale e quella del materiale. Comincerò da quella del personale.

A riguardo del personale furono fatte molte critiche sulla sua insufficienza numerica, e da qualche oratore anche sulla qualità; tratterò prima della insufficienza numerica. Io credo che considerando le cose spassionatamente, nessuno potrà negare che ci sia un grande progresso e nel numero e nella qualità del personale; e certo guardando agli armamenti che ora abbiamo, ritengo che pochi anni fa sarebbe parso un sogno il credere che noi saremmo stati in grado come ora di tenere armate tante e sì poderose navi; tanto più se si tien conto anche del servizio molto pesante del Mar Rosso. Quindi credo che esaminata la questione, in modo assoluto, tutti ammetteranno che questo progresso c'è realmente.

Ma vi sono altri oratori che hanno osservato che ciò non basta, e mi han detto: voi stesso confessate questa insufficienza del personale, dal momento che chiedete degli aumenti per tutte le categorie del personale medesimo.

Questa conclusione non mi pare che sia giusta; perchè io già da vari bilanci, ho sempre richiamato l'attenzione della Camera sulla necessità, che lo sviluppo del materiale fosse accompagnato di un corrispondente aumento di personale.

Quest'anno ho assicurato anche maggiormente l'attenzione della Camera sopra questa questione, ed ho fatto proprio il *fa-bisogno* di tutto il personale della marina che occorrerà nel 1891, anno in cui il materiale del nostro naviglio avrà un grande aumento, ed ho proposto parecchi provvedimenti perchè a quell'epoca il personale sia corrispondente al materiale.

Ma si è detto: se vi sarà guerra prima del 1891? Osservo che se vi sarà la guerra prima del 1891, non avremo nemmeno il materiale previsto per quell'epoca.

La Commissione del bilancio ha esaminato seriamente questi stati e le mie proposte, e vedo che le ha approvate, nè ha fatto le critiche mossemi circa l'innovazione del personale.

Io capisco che si potrebbe desiderare di avere anche in precedenza il personale; e ciò sarebbe facilissimo di ottenere distribuendo anche a chi non

ha tutta l'attitudine per conseguirli, ma sarebbe questo un pessimo sistema, perchè io credo che non basti avere il personale, ma sia anche necessario averlo buono.

Io credo che tutti gli sviluppi anormali troppo rapidi non diano buoni frutti, e che il sistema prudente che ho proposto io, sia il più corrispondente agli interessi del servizio. Del resto, come ho detto, tutte queste proposte d'aumento relative al personale, furono fatte già in parecchi bilanci passati, e non ho mai visto che la Commissione del bilancio le abbia trovate insufficienti. Anzi la Commissione del bilancio, ha opposto (e giustamente, perchè è questo appunto il suo ufficio) ha opposto resistenza nel concedere i fondi richiesti per questi aumenti di personale.

Ricordo infatti che nel bilancio del 1884 la Commissione votò in massima di non volere ammettere in alcun modo aumenti di organici. Ma nel bilancio successivo la Commissione si arrese alle mie preghiere e tutto il personale fu aumentato. Così fu nei bilanci susseguenti, e spero anche in questo anno di avere il suo voto favorevole.

Ora tutte le proposte che io ho fatto sono sempre state esaminate dal Consiglio superiore di marina, che è poi quello, il quale si preoccupa più dei bisogni militari, che delle esigenze finanziarie; e la Commissione del bilancio ha sempre potuto accertarsi che il Consiglio superiore ha sempre dato la sua approvazione alle proposte del Ministero.

L'onorevole Palizzolo dopo essersi intrattenuto sulla insufficienza del personale, senza però dare alcuna prova di questa sua affermazione, ha parlato per ciò che riguarda gli ufficiali di marina anche della qualità, ha pronunciato parole che mi suonavano gravi, dicendo che l'opinione pubblica è preoccupata, che la qualità del personale non corrisponde perfettamente alle esigenze moderne, ed ha deplorato che il ministro sia legato troppo dalle leggi, dai pareri dei Consigli consultivi, e l'ha quasi incoraggiato a domandare al Parlamento delle facoltà eccezionali per epurare questo personale, eliminando i mediocri e spingere avanti i migliori.

Certo sarebbe questo un gran voto di fiducia che il Parlamento darebbe al ministro, ma io, fin d'ora, dichiaro che non accetterei una simile facoltà. Io mi opporrei, nel caso fosse presentata una proposta consimile, e, nel caso mi si volesse accordare una tale facoltà, francamente la rifiuterei. (*Bene!*) Si fa presto a dire che l'opinione

pubblica è preoccupata; ma il vedere, chi sia che rappresenta quest'opinione pubblica, se chi si da questo mandato di rappresentare l'opinione pubblica abbia una conoscenza esatta dei fatti, se non sia mosso da fatti parziali, taluna volta anche da idee e moventi personali, è cosa molto difficile.

Vi potrebbe essere altri il quale pretendesse di interpretare l'opinione pubblica in modo tutto affatto diverso; e lo affermasse con eguale sicurezza. Ora io credo che all'infuori di casi eccezionali, sarebbe cosa piena d'inconvenienti il dare al ministro della marineria una facoltà così sconfinata, quale gli vorrebbe dare l'onorevole Palizzolo.

Non vi sarebbe nessuna compagine militare, la quale potesse resistere a facoltà tanto arbitrarie d'un ministro.

Ora io non vedo che si sia prodotto alcun fatto, non ho sentito citarne alcuno dall'onorevole Palizzolo, il quale possa fare sorgere il dubbio che le condizioni del corpo della marina non erano pienamente normali.

Io vedo anche che il corpo della marina corrisponde perfettamente al nobile suo mandato, ai servizi che il paese gli domanda; e credo che mai il corpo della marina si sia trovato in circostanze in cui, stante il grande sviluppo dato agli armamenti navali, abbia dato maggior prove di energia e buona volontà malgrado le fatiche che gli sono imposte. Da parecchio tempo gli ufficiali di marina sono continuamente imbarcati, non hanno si può dire più congedi; ebbene non sorgono lamenti.

Anzi vi è una grande soddisfazione per questa attività che regna nei nostri armamenti. E sarebbe veramente strano che in queste condizioni un ministro si dolesse, e volesse mutare le leggi che sono da tanto tempo in vigore e che regolano lo stato degli ufficiali di marina.

Io credo che esse sono più che sufficienti per garantire al ministro la facoltà di eliminare dal corpo, quei pochi ufficiali, che, come in qualunque corpo si rendono insufficienti o per condizioni fisiche, o per inabilità intellettuale; ed io non ho nessuna intenzione di domandare per questo fine facoltà eccezionali. Purtroppo qualche volta, invece d'interpretare quella che si crede opinione pubblica, si interpreta l'opinione e i desiderii di qualche persona la quale espone fatti isolati e qualche volta è mossa anche da scopi interessati; ma io non credo che quelli che domandano questi poteri eccezionali, queste epurazioni rapide siano

sempre quelli che abbiano dei veri meriti. (*Bravo!*)

E quindi io non credo che sieno questi gli organi nè dell'opinione del paese nè dell'opinione pubblica del corpo. Io ripeto dunque che queste facoltà eccezionali non le credo necessarie e per conto mio le rifiuterei.

Ora passo alla questione del materiale, che è stata trattata molto più largamente dall'onorevole Palizzolo. E anche qui per rendere più facile il giudizio alla Camera, comincerò a parlare di tutte le questioni di dettaglio che hanno una certa importanza, e poi verrò alla questione più grave che è quella dell'indirizzo che io ho dato a questo grande servizio, che costituisce poi la potenza materiale della nostra marineria. L'onorevole Palizzolo ha esposto molti desiderii. Egli dice: abbiamo dei bacini per rimettere le navi, insufficienti anche per dimensioni. Io faccio osservare che alla Spezia, come l'onorevole Palizzolo sa, abbiamo quattro bacini; adesso se ne sta costruendo un quinto, che per grandezza si può dire doppio e che serve quasi come due perchè ha una lunghezza di 215 metri, e porterà un battello porta nel mezzo della sua lunghezza, dimodochè vi si possono mettere, occorrendo, due navi di dimensione media, oppure una grandissima.

Lo stesso si fa a Taranto; dimodochè la nostra marineria nel 1889, o ai primi del 1890, verrà ad avere altri due bacini, che corrispondono quasi a quattro.

Nè abbiamo già quattro alla Spezia, e due a Venezia, avremo così in complesso 10 bacini per mettere navi a secco.

Non dico che sia tutto quello che occorre alla marineria italiana, ma insomma è già un discreto numero. E siccome le cose a questo mondo non possono essere fatte tutte in un giorno, non bisogna poi domandare che si faccia tutto in una volta. Si provvederà in avvenire. Ma quello che ha preoccupato l'onorevole Palizzolo è che la profondità di questi bacini non è sufficiente.

Ora, tanto il bacino di Taranto che quello della Spezia, hanno sulla soglia una profondità di 10 metri, e credo che siano i bacini più profondi. In tutto il Mediterraneo non ce n'è che uno solo, ed è quello nuovo di Malta, il quale abbia pochi centimetri di più di profondità.

Si sarebbero potuti eccedere anche i 10 metri, se non vi fosse stata la difficoltà che tutte le darsene sono scavate a 10 metri, e occorre che vi sia una piccola differenza perchè il fango delle darsene non entri nei bacini.

Come ho detto, tutte le marine del mondo si

trovano in questa condizione. A Tolone, per esempio, i bacini sono anche inferiori ai nostri in fatto di profondità.

Diceva poi l'onorevole Palizzolo: se avvenisse che una nave, come l'*Italia*, avesse delle avarie, che avesse già bevuto dell'acqua, che pescasse di più, e fosse inseguita dalle torpediniere, come farebbe?

Prima di tutto io credo che sarebbe difficile che venisse inseguita da torpediniere fino alla porta del bacino, e che, quando fosse dietro alla diga della Spezia, ci sarebbe modo di provvedere. Poi bisogna che questa maggiore immersione succeda in prossimità della Spezia, o di Taranto, per poter profittare di quei bacini.

Del resto, se per la nostra marina, tutti i giorni si creano nuovi bisogni, ai quali nessuna marina del mondo, neanche le più vecchie e le più ricche, hanno pensato di provvedere, se dobbiamo fare anche dei bacini pel caso in cui i bastimenti, per avarie sofferte, hanno una maggiore immersione, la questione diventa molto grave. Non basterebbe fare i bacini alla Spezia, bisognerebbe rifare di nuovo anche le darsene, che sono scavate a 10 metri di profondità, e i cui muri di sponda sono fondati per quella immersione, e il canale d'accesso fra la prima e la seconda darsena.

Quindi bisognerebbe rifare l'arsenale della Spezia, incontrando una spesa fortissima, per provvedere a questo, che può essere un desiderio, ma che credo non sia una necessità impellente. Possiamo dunque andare avanti, come fanno le altre marinierie, coi bacini che abbiamo.

Un'altra questione, sollevata dall'onorevole Palizzolo, è quella dei depositi di carbone che si vorrebbero avere forniti di tutti i mezzi necessari per il sollecito carico e scarico, e, per di più, protetti.

La marinieria nostra ha dei depositi di carbone in tutte le piazze forti marittime. Così, ha depositi di carbone a Gaeta, a Santo Stefano, ed ora alla Maddalena; ma poi ne ha altri che non sono protetti; e si vorrebbe che questi depositi non solo si proteggessero, ma si fornissero di mezzi solleciti per l'imbarco e lo sbarco del carbone.

Ora, poichè si è dibattuta qui la grande questione della difesa delle coste, dirò che io credo tale questione meriti la più seria considerazione, specialmente per ciò che si attiene ad opere di difesa per grandi città, come si è detto per Napoli e Palermo; ma quanto a fare depositi di carbone, protetti lungo tutta la costa, osserverò che si andrebbe incontro a spese che sarebbero

proprio impari alle nostre forze finanziarie e, credo, anche sprecate.

In tutte queste discussioni mosse dal desiderio di dare maggiori mezzi alla marinieria, si viene quasi a stabilire come un assioma che, in caso di guerra marittima, tutte le nostre coste siano a discrezione del nemico; che tutti possano venire a bombardarci; e concludiamo che, per difenderci da questo pericolo, occorre che la marinieria italiana abbia una materiale superiore a quello delle altre marinierie, non solo che esiste, ma anche a quello che loro si attribuisce: giacchè tutte le altre marinierie si fanno ricchissime, e la nostra pare che sia sfornita di tutto. Ora, se si soddisfacesse a questa esigenza, di avere tale superiorità marittima (io credo che sarebbe un'altra esagerazione), non avremmo più bisogno di difendere tutti questi porti.

E la miglior difesa sarebbe quella della superiorità marittima.

Invece oltre a questa superiorità marittima si vuole che la nostra marina possa disporre di una quantità di porti fortificati, dove essa possa ripararsi sicura di qualunque attacco nemico.

Ora non tutte le guerre marittime in cui potremo trovarci rivolti, saranno con potenze marittime a noi superiori. Ci siamo già trovati in questo caso, e in quelle occasioni noi eravamo padroni del mare e in questi casi anche i depositi di carbone collocati in città indifese possono servire alla nostra marina, quando fossimo involti nelle ostilità con una potenza la quale avesse una assoluta preponderanza marittima, allora la nostra marina non potette contare che sui depositi di carbone collocati in città marittime fortificate, e di questi ne abbiamo parecchi. Ma fortificare delle città marittime solo per lo scopo di depositarvi del carbone per la marina, ci porterebbe a delle spese enormi, non abbastanza giustificate.

L'onorevole Palizzolo ha poi raccomandato che si proceda con molta economia nel consumo del carbone per parte delle nostre navi, quando intraprendono qualche navigazione.

Ora questo, in genere, è una prescrizione regolamentare, quando non si tratta di casi urgenti.

Ma non bisogna però esagerare in questa prescrizione, di andare cioè sempre alla massima economia di carbone.

Coi bastimenti moderni, a grande velocità, se si navigasse sempre a forza ridotta, succederebbe che il personale non si abituerebbe nè a maneggiare queste macchine a tutta forza, nè gli ufficiali a maneggiare i bastimenti a tutta velocità.

Anche in Inghilterra dove questa prescrizione esiste, gli ammiragli hanno chiesto che si modificasse, e l'Ammiragliato ha già dato gli ordini in questo senso.

Questa prescrizione l'abbiamo anche noi per la nostra marina, quando si tratta di servizio ordinario, ma quando si tratta di manovre, di esercizi militari, bisogna lasciar molta libertà ai comandanti.

Purtroppo istruire il personale di un marinaia moderna è cosa costosa non solo pel consumo del carbone, ma anche pel logoro delle macchine; ma siccome tutta questa spesa si fa per un solo scopo, quello di prepararsi alla guerra, bisogna rassegnarci alle conseguenze della complicazione del materiale moderno.

L'onorevole Palizzolo ha poi parlato della nave *Tripoli* ed ha domandato se era vero che avesse il difetto di un raggio di evoluzione molto grande.

La Camera mi perdonerà se per rispondergli dovrò entrare in una questione d'indole tecnica, non tanto facile a spiegarsi. Noi abbiamo messo in costruzione quattro bastimenti della classe del *Tripoli*, bastimenti che hanno la denominazione di cacciatori di torpediniere; denominazione che ne indica il carattere.

Ora questi bastimenti hanno una novità che finora fu solo applicata nella nostra marina, e solo ora si è cominciato ad adottare anche in Francia per talune navi, esse hanno cioè tre eliche, due laterali e una centrale sotto la chiglia.

Ora, trattandosi di una cosa nuova, una delle preoccupazioni mie (perchè sono io il peccatore) (*Si vide*) era che, trattandosi di macchine che vanno a grande velocità e danno 400 giri, succedessero delle vibrazioni molto forti nel bastimento. Allora, siccome sono quattro i bastimenti di questo tipo, ho disposto che in uno l'elica centrale si mettesse a poppavia del timone, negli altri a proravia del timone.

Ora l'onorevole Palizzolo sa perfettamente che con l'elica a poppavia il timone perde della sua efficacia, e di più la sua superficie dovette essere diminuita.

Ora io ho creduto (perchè si tratta sempre di scegliere fra inconvenienti) che l'inconveniente minore non fosse quello di aver meno efficacia nel timone, e quindi un raggio di evoluzione maggiore, che non avere delle forti vibrazioni, ciò che ha reso talvolta impossibile di andar a tutta forza.

Come l'onorevole Palizzolo sa, il *Tripoli* ha dato quanto a velocità molto buoni risultati.

È un fatto che ha il raggio d'evoluzione grande;

ma il *Goito* che è il suo gemello, ha l'elica a proravia del timone, non dà vibrazioni, ed ha il raggio di evoluzione molto soddisfacente.

Dimodochè gli altri due che sono in allestimento alla Spezia, saranno nelle condizioni del *Goito* e quanto al *Tripoli* sarà una cosa molto facile rimettere l'elica nella posizione primitiva dalla quale si era tolta, pel timore appunto delle soverchie vibrazioni del bastimento.

L'onorevole Palizzolo ha accennato anche alle voci che circolano, secondo le quali nei piani di navi approvati dal Consiglio superiore, si arrecano durante le costruzioni delle innovazioni, le quali portano a maggior spostamento delle navi, maggior immersione, ciò che dà luogo a dei lamenti.

Purtroppo queste innovazioni necessarie portate ai bastimenti, sono una calamità delle marine moderne. D'altra parte, come pure diceva l'onorevole Palizzolo, il ministro della marina incorrerebbe in una grave responsabilità, se al momento della battaglia non avesse adottato tutti quei miglioramenti che il succedersi delle innovazioni ci suggerisce, quindi il ministro si trova nella necessità di accettare queste innovazioni e siccome ognuna di esse ha per conseguenza di aumentare il peso, poichè tutti questi nuovi cannoni, le reti i tubi di lancio e cose simili pesano, ne segue che posti a bordo danno alla nave una maggiore immersione.

L'onorevole Polizzolo sa che questo è il lamento generale di tutte le marine.

Se egli prende la lista della flotta francese troverà che c'è una grande differenza dallo spostamento del piano, allo spostamento effettivo, esamini le due colonne e troverà che c'è sempre mille, 700 a 300 di maggior spostamento fra l'effettivo e quello calcolato nel piano.

Chi ha seguito le ultime discussioni inglesi, ha veduto che lo stesso fatto è avvenuto colà in una scala grandissima, al punto che talune corazzate ultime, hanno avuto una maggiore immersione tale che l'orlo del ponte corazzato, il quale doveva rimanere due piedi sopr'acqua e quindi difendere il galleggiamento della nave, è andato 30 centimetri al di sotto dell'acqua. Si è fatto molto rumore in Parlamento circa questi fatti.

Di ciò anche in Italia abbiamo esempi importantissimi: il *Duilio* doveva aver cannoni da 60 tonnellate e spostare 10,500 tonnellate: ma si sono voluti 4 cannoni da 100 tonnellate e quindi siamo arrivati proprio deliberatamente a 12,000 tonnellate. Ora come volete che un ministro tenga proprio fermo a delle cifre intangibili, quando tutti

da un momento all'altro esigono che si adottino i progressi delle esperienze? E chi vorrebbe prendersi questa responsabilità? Così dicasi per l'*Italia* la cui pescagione fu pure di tanto aumentata.

Talmentechè, volendo migliorare anche quando i bastimenti siano già potenti o per effetto delle nuove artiglierie o per effetto delle loro corazze, si arriva sempre ad aumentare la loro immersione di molto più di quanto si era preveduto.

Ora quando si è costruito il *Duilio*, non vi erano, per esempio, le mitragliere, non vi erano i cannoni a tiro rapido, non vi erano nemmeno le torpediniere, ma in oggi inventate le torpediniere, inventate le mitragliere, ed i cannoni a tiro rapido, è venuto il bisogno ed il desiderio di munire il *Duilio* di queste mitragliere e ciò sempre a scapito della pescagione.

Ed io mi ricordo che il direttore dell'artiglieria, uno dei bravissimi comandanti nostri, quando ha dovuto mettere sul *Duilio* le mitragliere, era direttore di artiglieria alla Spezia, si era appunto preoccupato di non aggravare di troppo il carico di questo bastimento, e collocò in esso un limitato numero di mitragliere credendole sufficienti, ma andato a comandare poscia il *Duilio* fu il primo a riconoscere che era necessario aumentarle.

Poi sono venute le reti; quando si sono costruiti questi bastimenti, non vi erano le reti per proteggerli contro le torpedini, e chi è ora il ministro che per risparmiare il peso di 50 o 60 tonnellate si assumerebbe la responsabilità di non mettere le reti? Quindi si sono messe le reti per tutte queste navi al *Duilio*, al *Dandolo*, all'*Italia*. Queste erano tutte cose che non erano prevedute, ed io credo che questi cambiamenti siano una necessità assoluta. Se, come desidera con ragione l'onorevole Palizzolo che si dovrebbe fare, si costruissero le navi rapidamente, il ministro potrebbe resistere alle innovazioni, come lo ha anche riconosciuto l'Inghilterra, ma quando le costruzioni durano molto non vi è ministro che possa rifiutarsi a questi cambiamenti.

Ed a questo riguardo, io sono completamente del parere dell'onorevole Palizzolo che bisogna fare ogni sforzo per spingere rapidamente la costruzione delle nuove navi, e ciò sia per ragioni economiche che per ragioni militari.

Dove però l'onorevole Palizzolo, mi permetta di dirglielo, è caduto in contraddizione è stato là dove mi ha chiesto perchè non ho cambiato le artiglierie del *Ruggero di Lauria*.

Il mio predecessore per le tre navi *Lauria*, *Doria* e *Morosini*, aveva adottato i cannoni da 100 tonnellate; ma, per costruire la nuova nave,

Umberto I, il Consiglio superiore ha proposto i cannoni da 68 tonnellate, ed io li ho adottati.

All'onorevole Palizzolo che tiene tanto al parere dei corpi consultivi e tecnici, bisogna che io faccia notare come il Consiglio superiore avesse, come ho detto, dato anche parere favorevole al mio antecessore per l'adozione dei cannoni da 100 tonnellate.

In base a questo parere erano già stati ordinati i cannoni da 100 tonnellate per quelle tre navi, e sarebbe stata cosa veramente inconsulta il buttar via una somma di circa 4 milioni per ciascuna nave, per cambiare le artiglierie con nuovi cannoni da 68 tonnellate; oltre che si sarebbe andato incontro a grande ritardo nell'ultimazione di queste navi apportandovi una innovazione così radicale, che sarebbe stata una di quelle innovazioni così fortemente deplorate dall'onorevole Palizzolo, mentre, bisogna pur dirlo, noi senza aver raggiunto i progressi fatti dall'Inghilterra per quanto riguarda la rapidità nell'allestimento delle navi, abbiamo fatto dei grandi passi in questa materia; per esempio il *Lauria* che è stato messo in cantiere nel 1882 sarà ultimato per il prossimo agosto o settembre. Si può dunque essere contenti dei nostri progressi fatti per questa parte, poichè, per esempio, i francesi, che pur dispongono di tanti mezzi superiori ai nostri, non sono arrivati ancora a questa rapidità, tanto è vero che l'*Amiral Baudin* e la *Formidable*, corazzate che sono state messe in cantiere nel '78, non saranno ultimate che per la fine dell'anno, forse nell' '89; dimodochè noi che abbiamo messo in cantiere quattro anni dopo un bastimento, lo avremo ultimato prima di questi. Il *Morosini* e il *Doria*, navi gemelle, saranno ultimate nel primo semestre dell'anno venturo; sono state varate un anno dopo, e credo che prima d'un anno dopo saranno ultimati.

Del resto ammetto che i cannoni da 68 tonnellate, con la installazione che il Consiglio superiore ha proposto per le navi *Re Umberto*, *Sicilia* e *Sardegna*, hanno una potenza perforante più che sufficiente. C'è forse più sicurezza in questi cannoni, che in quelli di calibro eccessivo. Poi c'è il vantaggio del caricamento indipendente, vale a dire che invece di esser obbligati a caricare i due cannoni da una posizione fissa, e che quando è scaricato l'uno, bisogna scaricare l'altro prima di ricaricarlo; con l'installazione del *Re Umberto*, quando uno è scaricato si può ricaricare, e continuare a girar l'altro e spararlo. Certo, per questa installazione, i vantaggi del cannone da 68 superano quelli del cannone

da 100, ma in fondo credo che si equilibrino quasi; dimodochè alcuni potrebbero ritenere anche che fosse meglio il cannone da 100; e se di due relazioni se ne prende una perchè si crede migliore, ciò non vuol dire che l'altra sia veramente cattiva.

Quindi io trovo che il mio antecessore non può certo meritare alcun biasimo per aver adottato i cannoni da 100 per quelle tre navi, e dico la verità, che non mi è nemmeno balenata l'idea, di mettere in discussione di nuovo la questione, sopra questi cannoni che erano già ordinati con tutti i loro meccanismi.

L'onorevole Palizzolo dice che ove si fossero cambiati questi cannoni gli antichi si potrebbero impiegare nella difesa delle coste.

Ma questo è un altro grande problema.

Se offrissi in regalo al mio collega della guerra questi cannoni, perchè li impiegasse nella difesa delle coste, io dubito molto se accetterebbe il mio regalo, visto che hanno voluto regalare a me altri cannoni da 100 che costano immensamente per metterli a posto. Dimodochè egli rifiuterebbe il regalo che io vorrei fargli, come io ho rifiutato quello che volevano fare a me. (*Si ride*).

Si è parlato poi della riserva navale. L'onorevole Palizzolo ha parlato con entusiasmo e con giusta invidia delle risorse che l'Inghilterra può trovare nella sua marina mercantile a vapore, che ha dei bastimenti rapidissimi, i quali in caso di guerra non solo possono servire da trasporti di truppe, ma possono essere trasformati in incrociatori, armandoli leggermente.

Ma no, onorevole Palizzolo, nessuno dubita che uno degli elementi appunto della potenza inglese sia la sua immensa marina mercantile coi suoi quattro milioni e mezzo di tonnellate, a confronto dei quali noi colle nostre 180,000 tonnellate siamo dei veri pigmei. Però non bisogna nascondersi che questa immensa marina mercantile è anche uno dei punti di debolezza dell'Inghilterra, perchè occorre difenderla spesso com'è in tutti i mari e metterla in grado di provvedere in caso di guerra all'approvvigionamento dell'Inghilterra.

Quel grande paese adunque trova nella sua marina mercantile delle risorse che non troverebbe qualunque altro paese, ma ha anche maggior necessità di servirsene.

L'onorevole Palizzolo, per quella tendenza naturale di caricare le tinte che hanno coloro che vogliono dimostrare una tesi, ha detto che 30 dei bastimenti mercantili dell'Inghilterra hanno 20 miglia di velocità. No, onorevole Palizzolo; finora credo che cinque sole navi di tale velocità

figurano colà nella riserva navale, e si spera di poterne fra poco comprendere dieci.

Se anche noi vogliamo comporre la nostra riserva navale di bastimenti di 20 miglia all'ora, bisogna rinunziarci poichè la nostra marina mercantile non dispone di navi di tale velocità.

Allora in alcuni è sorta l'idea di provocare la costruzione di tali bastimenti, dando agli armatori un premio.

Si è aggiunto che il Governo, in caso di guerra, piuttosto che servirsi di vapori propri, si potrebbe servire di questi.

Ma codesta è una questione molto grave.

Io varie volte ho fatto dei tentativi con le nostre Società, ma essi non sono riusciti a bene.

In Inghilterra questi bastimenti di velocità così elevata furono costruiti perchè richiesti dal bisogno del commercio, senza sussidi del Governo.

Questi bastimenti trasportano passeggeri dall'Inghilterra all'America del Nord, passeggeri di prima classe tutti ricchi, i quali naturalmente possono pagare una maggiore velocità.

Ciò non si verifica da noi, poichè abbiamo viaggiatori, quasi tutti di terza classe in grande abbondanza, i quali certo non possono pagare grandi prezzi di trasporto.

Per noi quindi sarebbe necessario dare dei grandi sussidi per provocare la costruzione di questi bastimenti veloci, e per sopperire alle maggiori spese derivanti da un maggior consumo di carbone.

Sarebbe un sistema molto discutibile, poichè bisognerebbe in pace pagare annualmente forti sussidi, e poichè la guerra, fortunatamente, non arriva tutti i giorni, questi forti sussidi pagati in tempo di pace importerebbero forti sacrificii che non troverebbero giustificazione che per l'impiego che si potrebbe fare in caso di guerra di questi piroscafi veloci.

L'Inghilterra ad un bastimento, come il *Nord America*, della nostra marina mercantile, dà 70,000 lire circa annue di sussidio, purchè sia iscritto nella riserva.

Supponiamo che dall'ultima guerra in poi noi avessimo avuto una dozzina di questi vapori, iscritti nella riserva, quale spesa, fino ad oggi, avremmo dovuto sostenere?

Ebbene, in Inghilterra dove esistono quei vapori con quel sussidio non dispregievole, si può ottenere che si iscrivano nella riserva, ma da noi un sussidio annuo di quel genere non potrebbe nemmeno provocare la costruzione di vapori di grande velocità.

Io, una volta, ho fatto l'offerta di pagare un

terzo delle spese di costruzione di un vapore a grande velocità, e le Società non hanno accettato.

Dato quindi il materiale di cui dispone la nostra marineria mercantile siamo obbligati per formare una riserva navale di contentarci di 16 ed anche di 15 miglia; a meno di provocare con forti premi la costruzione di piroscafi a grande velocità.

Se il Ministero della marineria entrasse in questa via, la quale ci porterebbe ad una spesa forte, bisognerebbe che venisse alla Camera a domandare i fondi.

L'Inghilterra non ha mica provocato la costruzione di questi bastimenti veloci con questi sussidi: i bastimenti c'erano.

Colà si sono preoccupati del fatto che è accaduto 4 o 5 anni fa, quando si temeva la guerra colla Russia, e v'era il pericolo che potessero essere venduti alla Russia. Preoccupata di questo pericolo, l'Inghilterra ha dato questo sussidio imponendo l'obbligo di non poterli vendere in caso di guerra, dimodochè il sacrificio resta relativamente limitato. Ma se le esigenze del commercio non avessero portato a fare dei vapori da 20 miglia, come l'*Etruria* e l'*Umbria*, per averli il sacrificio avrebbe dovuto essere molto maggiore. Ora se io mi presentassi alla Camera con una domanda di aumento di bilancio non indifferente, per questo scopo, credo che giustamente mi si obietterebbe che dovendo fra poco venire a nuove convenzioni postali marittime, poichè quelle in vigore vanno a scadere presto, è cosa più ragionevole di cercare, di provocare la costruzione di questi piroscafi veloci colle sovvenzioni postali; di tale modo oltre al provvedere alle esigenze militari si raggiungerebbero dei vantaggi commerciali. Tutt'al più si tratterà di vedere se la marineria militare potrà aumentare questi sussidi postali con sussidi speciali.

Allora sarà giunto il momento opportuno per esaminare questa questione nel suo complesso e vedere se il sacrificio che si farà per provocare la costruzione di questi bastimenti veloci, porti anche dei vantaggi per tutto il tempo di pace per aumentare la potenzialità del nostro commercio marittimo. Ma nelle condizioni attuali io ho cercato di utilizzare i bastimenti esistenti, non ho potuto provocare la costruzione dei nuovi. Perciò sono entrato in trattative perchè si mettessero nella riserva tutti i nostri migliori vapori commerciali. Ma naturalmente sono entrato in trattative facendo alle Società di navigazione delle lodi per il loro patriottismo, ma denari niente, (*Ilarità*) e quindi ci è voluto molto tempo

a deciderle. Ma devo però dire che finalmente si sono decise ed ho già fatto una convenzione con la Società *La Veloce* per 4 piroscafi, uno dei quali sta a confronto per velocità coi migliori inglesi che è il *Nord-America*, e infatti l'Inghilterra in caso di guerra lo aveva noleggiato pagando 150 mila lire al mese, più altri tre *Duchessa di Genova*, *Duchessa di Galliera* e *Vittoria*. Il primo è di 18 miglia e gli altri tre sono di 16 miglia. Dimodochè per questi vi è già il contratto concluso. Vi sono ancora delle piccole divergenze ma credo che saranno tolte. Ho quasi speranza di stipulare la stessa convenzione con la Società di navigazione generale per altri 4 bastimenti. Per cui ne avremo 8 di riserva tutti veloci. Poi queste Società hanno già messo a nostra disposizione tutti gli altri bastimenti stabilendo fin d'ora il prezzo di nolo in caso di bisogno per trasporti, ospedali ecc. Ma questi altri si possono considerare solo come bastimenti onerarii, mentre i primi, entro un certo limite, si possono considerare come incrociatori per la loro velocità.

L'onorevole Palizzolo ha detto: voi parlate di questa riserva, ma le artiglierie per armare queste navi della riserva le avrete? Ma non bisogna mica credere che questi bastimenti sieno destinati a grandi operazioni di guerra, che avranno da combattere contro le corazzate! Saranno bastimenti da battersi contro i bastimenti commerciali! E quindi dopo molto studio si sono stabilite le artiglierie, necessarie per la missione che loro sarà affidata, dimodochè ognuno di questi bastimenti avrà...

Maldini. È inutile! Non dica!

Brin, ministro della marineria. Non è un segreto di grande importanza!... Ma ad ogni modo non entrerà in dettagli.

L'armamento di queste navi sarà specialmente composto di cannoni a tiro rapido e di mitragliere. Ora avendo la marina 700 armi di questo genere, non saremo in imbarazzo, nè per la spesa nè per la quantità, per provvedere all'armamento di quelle 8 navi che fanno parte della riserva navale.

Vengo ora ad un'altra questione, di cui ha parlato l'onorevole Palizzolo, e riguardante le corazze di Terni. (*Segni di attenzione*).

Egli ha detto: ho veduto sui giornali che si sono fatte delle prove sulle corazze di Terni; ho veduto un telegramma, che diceva i risultati essere stati soddisfacenti, ma poi non ho veduto più nessuna altra informazione. E qui ha fatto una quantità di punti interrogativi, sui quali desiderava di essere rassicurato.

La Camera, a quest'ora, poichè se n'è parlato tanto, saprà già che a Terni dietro impulso ed incoraggiamento del ministro della marineria (incoraggiamento, di cui, credo, oramai i capitalisti sono pochissimo riconoscenti) si è fondato a Terni un grande stabilimento per fabbricare le corazze di acciaio.

Io ho sempre creduto, ed ho manifestato a più riprese alla Camera, questo pensiero, che una marina, come la nostra la quale aspira a diventare grande non potesse dirsi una marineria di grande potenza, se non avesse i mezzi di fabbricare il suo materiale guerresco in paese, e credo che lo stesso debba dirsi per l'esercito.

Quindi io mi sono sempre proposto di provocare, con le costruzioni che avevamo da fare, l'impianto, nel paese, di stabilimenti atti alla costruzione di questo materiale, che prendevamo sempre all'estero.

Noi prendevamo sempre i cannoni da Armstrong, in Inghilterra; ed io dissi al costruttore: o voi venite a costruire questi cannoni in Italia; o io mi rivolgo ad altri stabilimenti. Così fu impiantata la fabbrica a Pozzuoli.

Uguualmente ho fatto per le corazze. Siccome dovevamo provvedere al corazzamento delle tre navi che ho trovate in costruzione, il *Lauria*, il *Doria* e il *Morosini*, e poi ne dovevamo mettere in cantiere delle altre, ho detto: mi pare questa una buona occasione per provocare, con una massa di lavoro, l'impianto di questo stabilimento. Poichè, in Italia, si son fatte molte Commissioni, per cercar di provocare l'impianto di uno stabilimento metallurgico; si sono stampate anche voluminose relazioni, come quella famosa della Commissione presieduta dal Giordano; ma al di là di questo non si era fatto altro. Mi parve, ripeto, quella una buona occasione per provocare l'impianto di tale stabilimento; molto più che la Camera aveva approvato un piano organico per la marina, e si poteva calcolare all'incirca, quale sarebbe stato, in un decennio, il fa bisogno di artiglieria e di macchine, per la marina medesima. Così fu impiantato lo stabilimento di Terni.

Io non so se questo sia stato un bene, o un male. Per conto mio, ponendo mente a tutte le tribolazioni che ne ho ricevute, credo che sia stato un male gravissimo. (*ilarità*).

Voci. No; è stato un bene.

Brin, ministro della marineria. Non so pure se questa mia opinione, di favorire la industria nazionale, sia assolutamente conforme ai principii economici; mi ricordo tuttavia che, quando studiavo economia politica, anche i più ortodossi,

incominciando dallo Smith ed andando fino al Rossi, ammettevano che, trattandosi di materiale da guerra, la scienza tutta era d'accordo per non osservare il principio di provvedersi dove si trova a miglior prezzo, ma che tale materiale dovesse essere fabbricato in paese.

Nel 1860, quando si è cominciata la introduzione delle corazzate, il Piemonte ordinò le sue corazzate in Francia; ma il conte di Cavour, che pure era un grande cultore di scienze economiche, pur sottoponendosi a questa necessità, si preoccupò subito di far le corazzate in Italia, ed ha provocato l'impianto della costruzione delle piastre di corazzatura con un contratto che aveva fatto con la ferriera lombarda del Badoni, e con lo stabilimento Ansaldo.

Morto il conte di Cavour, questa idea è stata abbandonata, ed abbiamo per anni ed anni comperate queste corazze fuori, spendendo delle somme ingenti.

Appoggiato dunque anche a quest'esempio del conte di Cavour, mi pareva che si dovesse fare ogni sforzo per provocare in paese l'impianto di uno stabilimento capace di fare queste corazze di acciaio.

Ho veduto che sono stato seguito in questo anche da un altro gran paese. Dopo di noi l'America del nord, la quale ha così sviluppato l'industria, avendo deciso di rinnovare il suo naviglio, ha istituito a questo fine una Commissione, per fare un programma delle nuove navi che si dovevano costruire.

Questa Commissione stabilì che il nuovo naviglio dovesse comporsi di incrociatori e di corazzate.

Per queste ultime occorre grossi cannoni in acciaio e pesanti corazze in acciaio, a fabbricare le quali l'industria americana, non aveva i mezzi.

Il Governo nel presentare le sue proposte al Parlamento osservava che l'opinione pubblica non avrebbe tollerato che si ricorresse all'estero per provvedere cannoni e corazze per navi della marina americana, e quindi propose di ritardare la costruzione delle corazzate iniziando anzitutto la costruzione degli incrociatori. Ma quel paese però ha fatto un'altra cosa; si è occupato intanto di provare l'impianto di un grande stabilimento per fare le corazze ed i cannoni d'acciaio. E nel rapporto presentato nel 1887 dal ministro della marina al Congresso d'America si dice questo: "È con molta soddisfazione che il ministro della marina può enunciare al Congresso il grande fatto

che oramai l'America è in caso di fabbricare le corazze ed i cannoni d'acciaio in paese. »

Dice poi:

“ Tutte tre le fabbriche a ciò necessarie sono in processo di costruzione.

“ Egli era un fatale errore per questo paese di dipendere dall'estero pel suo materiale da guerra. A parte ogni questione di fiera e dignità nazionale, tali materiali sono considerati come contrabbando di guerra, per cui in tempo di guerra non potrebbero essere forniti da fuori, mentrechè il tempo richiesto per preparare un impianto di questo genere, non ci permetterebbe di costruire una corazza o un cannone in caso di guerra: quindi saremmo praticamente senza difesa. »

E poi dà i dettagli del contratto conchiuso con gli industriali per l'impianto di questo stabilimento. Dunque io non dico di avere imitato l'America del Nord; perchè è questo paese che ha fatto dopo di noi quel che abbiamo fatto noi; ma l'America ha imitato noi facendo quasi lo stesso contratto.

Noi abbiamo assicurato una commessa complessiva di 18 milioni per corazze di acciaio da esaurirsi in parecchi anni e l'America ha dato una commessa per eguale somma. Vi è però una grande differenza: che noi paghiamo queste corazze allo stesso prezzo che le pagavamo all'estero e cioè 2 lire al chilogramma mentre gli Stati Uniti, malgrado tutti i vantaggi che godono, di aver ferro, carbone, e un'industria progredita più della nostra, le pagano lire 2.80: il che sul contratto totale fa una differenza di 6 milioni di lire; è un vero premio di 6 milioni dato allo stabilimento; noi invece le abbiamo per lo stesso prezzo che all'estero; e purtroppo credo che le condizioni finanziarie dello stabilimento si risentono di questa differenza di prezzo. Ora questo stabilimento di Terni, come fabbricazione di piastre ha dato molto buoni risultati; si è anzi cominciata la fabbricazione con operai e capi-maestri francesi per essere sicuri di riuscire:

Dimodochè fabbricando l'acciaio cogli stessi metodi e le stesse miscele usate in Francia, si aveva tutta la presunzione, e direi la quasi certezza che i prodotti fossero uguali. Ed io credo che, per quanto si voglia essere favorevoli all'industria estera, non si possa poi ammettere che in Italia la fabbricazione fatta cogli stessi metodi non debba riuscire.

Difatti queste piastre fabbricate in Italia fu-

rono provate, e i risultati sono stati molto soddisfacenti, superiori persino ai risultati delle corazze simili fabbricate altrove.

Nel contratto si sono stabilite le stesse condizioni di prova, le stesse collaudazioni, si sono provate due piastre; si sono tirati gli stessi proiettili, con le stesse cariche; si sono fatti due collaudi, come si è fatto in esecuzione dei contratti in vigore con le altre potenze.

Dunque è strano che mentre gli altri paesi da quello che ho letto, ci mettono della dignità nazionale in questa questione, da noi quasi quasi ci si mette l'inverso. È un fatto che si è cominciato collo spargere la notizia che queste piastre non avevano dato buoni risultati. Queste voci sono giunte anche all'orecchio dell'onorevole Palizzolo, il quale ha detto: che dopo un primo telegramma relativo alle prove di queste piastre non aveva letto sui giornali altre notizie.

Le piastre finite dallo stabilimento di Terni sono provate da una Commissione di collaudo che le sottopone alle prove stabilite nel contratto. Lo stesso si è praticato per le piastre che erano giunte dall'estero.

La Corte dei conti non ammetterebbe alcun pagamento se non le si presentassero i verbali di queste prove di collaudo. Ma il Ministero di marina non ha mai pubblicato per le piastre giunte dall'estero questi verbali di collaudo, nè si è mai chiesto ciò per queste piastre, ed è strano che si chiegga ciò solo per piastre fabbricate in Italia, e quasi si trovi un argomento contro di esse dal non vedere pubblicati questi verbali.

Essi furono pubblicati nei documenti riservati la cui raccolta è distribuita ai nostri ufficiali, per cui il corpo della marina conosce i risultati avuti nelle prove di queste piastre.

Ma quando vide che questa riservatezza sempre usata nel pubblicare i risultati delle prove delle piastre si utilizzava per spargere notizie contro la bontà di queste piastre, mi è parso che si otteneva un risultato contrario a quello che si voleva raggiungere con questa riservatezza, ed ho comunicato alla Commissione del bilancio copia di questi risultati ed ora li ho fatto litografare e ne ho qui varie copie che metto a disposizione dei miei colleghi di questa Camera, i quali potranno giudicare se realmente queste piastre non hanno dato i risultati i più soddisfacenti. Io mi limiterò a leggere le conclusioni della Commissione di collaudo, la quale così si esprime:

“ Da questo confronto chiaramente apparisce

la superiorità di resistenza alla perforazione delle corazze fabbricate a Terni, poichè anche escludendo dal paragone le primitive corazze Schneider del *Duilio* e del *Dandolo* (che non erano di fabbricazione così perfetta come attualmente) e quelle provate nel 1884 per proiettili di acciaio, risulta che le penetrazioni dei proiettili perforanti Gregorini nelle corazze di Terni del *Lauria* e del *Morosini* sono in media inferiori del 22 per cento a quelle degli stessi proiettili nelle corazze Creuzot del *Lepanto*. »

Dimodochè da 6800 si è passati a 10,700 dinamodi, e questo è un aumento molto forte, del quale credo che anche l'onorevole Palizzolo possa essere soddisfatto...

Voci. Le firme, le firme.

Brin, ministro della marina. La Commissione permanente per gli esperimenti delle corazze e di tutto il materiale da guerra per la marina è composta: Contrammiraglio Cottrau, presidente; Pullino, direttore delle costruzioni navali; Pulliga, capitano di vascello, comandante la nave scuola artiglieria; Pilo Manca, capitano di vascello, direttore d'artiglieria e torpedini; De Orestis, capitano di corvetta, relatore della Commissione; Tenente di vascello, Giraud, segretario.

Queste sono le informazioni che io mi sono creduto in dovere di dare alla Camera, in risposta all'onorevole Palizzolo per ciò che riguarda le prove alle quali furono sottomesse queste piastre. Ma l'onorevole Palizzolo m'ha fatto anche un'altra domanda: egli mi domandò se dopo quelle prime due piastre se ne sono provate delle altre.

Finora si sono provati solo due lotti di piastre fabbricate a Terni.

A termini di contratto per ogni lotto di 50 piastre si ha il diritto di sceglierne una, e provarla al tiro.

Questo si faceva anche per le corazze di ferro, nelle quali la fabbricazione è molto più incerta perchè si tratta di ammassare del ferro, e dove oltre la qualità del ferro c'entra molto la bontà della saldatura; ma quando si tratta di acciaio la continuità della fabbricazione è molto più assicurata perchè, siccome si tratta di acciaio colato, quando si fa l'analisi dell'acciaio vi è già tutta la certezza, si può dire, che a egual composizione corrisponda eguale qualità di acciaio; di più in queste corazze di acciaio secondo il contratto, come si faceva in Francia, la marina ha diritto di far dei saggi chimici, dimodochè si è certi della composizione dell'acciaio; poi si

tagliano dei pezzi da ogni corazza ferita, e si provano all'*allungamento*, alla *compressione*, all'*inflessione*, e quindi si hanno tutti questi sistemi di controllo che vi assicurano se ogni piastra è uguale a quella provata a questo sistema accurato di analisi vi dà maggior garanzia di quella ottenuta dalla prova col cannone sopra una sola piastra per ogni lotto di 50, poichè si esercita su tutte le singole piastre.

Quindi nei contratti per corazze di acciaio si è sempre messa la riserva che il Governo può provare col tiro una piastra per ogni lotto di 50; ma può anche, occorrendo, risparmiare queste prove di tiro quando l'analisi di ogni singola piastra gli dia certezza della loro bontà.

Nella provvista delle corazze pel *Duilio* e pel *Dandolo* i miei predecessori si valsero largamente di questa facoltà, poichè non si provò al tiro che una sola piastra, quella cioè che servì nelle prove comparative fra piastre di ferro e di acciaio, e tutte le corazze vennero in seguito accettate in base ai risultati delle analisi chimiche e delle prove meccaniche su i pezzi estratti dalle piastre.

È da notarsi che questo sistema è molto più economico, poichè ogni prova di tiro contro una di queste piastre importa la spesa di circa 300 mila lire.

Per le corazze di Terni, come ho già detto, si sono già provate col tiro del cannone due piastre, ed i risultati ottenuti, come ho avuto l'onore di annunciare alla Camera, furono molto soddisfacenti.

Vedremo poi se sarà conveniente continuare questo dispendioso sistema anche per gli altri lotti di corazze fornite da Terni, oppure se non potremo limitarci agli esperimenti chimici e meccanici, come si è fatto per le corazze del *Duilio* e del *Dandolo*.

L'onorevole Palizzolo ha soggiunto che se le corazze hanno dato prova di resistere ai tiri coi proiettili massicci, non si sa se resisteranno ai tiri con proiettili esplosivi.

Io credo che questo timore non abbia base, poichè, come si sa, le granate esplosive hanno una forza di penetrazione molto minore dei proiettili massicci; tanto è vero, che, dopo l'adozione di questi proiettili esplosivi, è sorta la questione se non convenga di nuovo corazzare completamente le navi impiegando corazze più sottili nel solo scopo di resistere a questi proiettili esplosivi; mentre che, per resistere ai proiettili massicci del giorno d'oggi, si devono impiegare corazze di grande spessore.

La Francia ha già messo in cantiere delle navi come il *Dupuy de Lôme* completamente corazzate come l'antica *Gloire* ma con piastre di acciaio di soli 10 centimetri di spessore. Se queste corazze impedissero la penetrazione dei proietti carichi di esplosivi, lasciando penetrare solo proietti massicci, la soluzione adottata dalla Francia avrebbe molti sostenitori.

Da noi si stanno eseguendo delle esperienze per schiarire tale questione; quando saranno raccolti i risultati di tali esperienze, farò studiare la questione al Consiglio superiore.

Ma ad ogni modo, come vede l'onorevole Palizzolo, se avessimo provato le piastre di Terni con proietti vuoti carichi di esplosivi, le prove sarebbero state troppo favorevoli alle piastre. Invece nel contratto si stabilirono le stesse prove che si usavano per le piastre *Compound* o di acciaio provveduto dall'estero, e si tirò contro di esse con proietti massicci perforanti dando a questi proietti una forza viva, capace di forare una piastra di ferro che avesse uno spessore di un quarto superiore a quella d'acciaio. Così per le piastre di Terni di 47 centimetri di spessore, si provarono con proietti capaci di forare corazze di ferro di 60 centimetri di spessore.

Ma qui non finirono le domande dell'onorevole Palizzolo.

Egli vuole sapere se le piastre di Terni resistono a tutti i cannoni. Questo non glielo posso dire.

Non credo che si possa pretendere dall'acciaieria di Terni, che produca piastre adamantine, le quali resistono a qualunque cannone capace di forare piastre d'acciaio dello spessore di quelle che si sono provate.

Le piastre di Terni resistono come e meglio di qualunque piastra fabbricata altrove dello stesso spessore. Io credo che la Camera riconoscerà che questo e non altro si poteva sperare dall'industria nazionale, e che non si voglia pretendere da essa dei miracoli.

Se la Camera lo permette domanderei qualche minuto di riposo.

Presidente. Si riposi onorevole ministro. (*L'oratore si riposa*).

Presidente. La seduta è ripresa.

L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare per continuare il suo discorso.

Brin, ministro della marina. Con quello che ho detto poc'anzi, ho esaurito tutte le questioni, le quali benchè avessero una certa importanza, si potevano riguardare come questioni di dettaglio,

questioni che si riferiscono ad atti diretti della mia amministrazione.

Ora tratterò brevemente la questione più grave quella dell'indirizzo seguito nella ricostruzione del nostro naviglio.

È una questione che deve giustamente interessare la Camera, poichè può esservi un ministro, del quale non si possono censurare gli atti amministrativi che compie, ma che segua un indirizzo che la Camera non approva.

In tale caso è dovere della Camera di significare in modo chiaro le sue intenzioni, e se ciò farà io non mancherò di inchinarmi al suo volere.

Ora l'onorevole Palizzolo ha detto che oramai l'era delle corazzate era finita, che purtroppo io nel 1884 ne avevo messo ancora tre in cantiere, che nella legge presentata da me l'anno scorso ed approvata dal Parlamento, avevo pronto la costruzione di un'altra corazzata, e che egli sperava che tale idea sarebbe abbandonata.

Un ministro della marina che nel 1884 avesse così poco preveduto gli avvenimenti, e ancora l'anno scorso avesse proposto la costruzione di un'altra corazzata da eseguire nel prossimo decennio, mentre che questo genere di costruzioni sarebbe stato abbandonato dalle altre marine, sarebbe evidentemente un ministro informato ad idee antiquate e manterrebbe la marina in un indirizzo sbagliato.

Prima di rispondere in merito a tali critiche, vorrei chiamare l'attenzione della Camera sopra questo fatto.

Nel vedere sollevata in occasione di questo bilancio la questione della convenienza o meno di costruire delle corazzate per la nostra marina, uno dovrebbe arguire, che con questo bilancio si proponga di mettere in cantiere qualche nuova corazzata. In tale caso niente di più naturale di discutere se, data la composizione attuale del nostro naviglio, convenga fin d'ora intraprendere la costruzione di una nuova corazzata. Ma invece, con il bilancio che stiamo discutendo, io non ho fatta la proposta di mettere in cantiere nuove corazzate. La critica invece si fa alle corazzate che abbiamo messo in cantiere nel 1884. Ora notate che quando col bilancio 1884-85 proposi di mettere in cantiere quelle tre corazzate, non sorse in questa Camera alcuna opposizione.

Nota ancora che l'anno passato io presentai un disegno di legge per una spesa straordinaria di 85 milioni pel nostro naviglio. In questa legge vi è la proposta di costruire nel decennio 87-96 una nuova corazzata oltre le tre che abbiamo già in cantiere.

Ebbene nella discussione di questa legge non sorse una voce contro questa proposta, ma molti trovarono che si dovevano mettere in cantiere, nel prossimo decennio, non una corazzata ma sei per arrivare a dotare la nostra marineria di sedici corazzate moderne, mentre che io proponeva di utilizzare ancora l'*Affondatore* ed altre quattro antiche corazzate del tipo *Maria Pia*.

Io sostenni allora di limitare ad una il numero delle nuove corazzate da mettersi in cantiere, e la Camera mi diede ragione.

Oggi invece mi si accusa di volere ancora costruire corazzate, anzi mi si accusa per le corazzate messe in cantiere fin dal 1884. Io potrei quindi sollevare la questione pregiudiziale, osservando che si tratta di una questione già discussa, e facendomi forte dell'approvazione data dalla Camera alle mie proposte. Potrei dire che se una simile discussione si comprenderebbe quando si trattasse di mettere in cantiere nuove corazzate, potrebbe parere oziosa per navi la cui costruzione è già adempita.

Ma poichè evidentemente non si tratta di criticare delle corazzate messe in cantiere con l'approvazione della Camera, ma di criticare il ministro, io entrerò senz'altro in materia e risponderò a queste critiche.

Anzitutto è proprio vero che le altre marine abbiano abbandonato la costruzione delle corazzate?

Comincerò dall'Inghilterra che l'onorevole Palizzolo ha citato per sostenere la sua tesi. Egli disse che noi nel 1884 abbiamo messo in cantiere tre corazzate, mentre che in Inghilterra si era dichiarato che non si sarebbero più costruite delle corazzate.

Ora dopo l'epoca in cui noi abbiamo messo in costruzione quelle tre corazzate, cioè dopo l'anno 1884, l'Inghilterra ha cominciato la costruzione di altre 6 corazzate delle quali due il *Nile* ed il *Trafalgar* sono le più grandi che possiederà la marina britannica.

E quella marina fece ciò malgrado che l'anno precedente avesse chiesto fondi straordinari per una somma considerevole, specialmente per aumentare il numero delle sue corazzate.

Invece quando, nel 1884, noi abbiamo messo in cantiere quelle tre navi, qual'era la situazione della nostra marina? Avevamo 4 corazzate nuove e le tre che erano in allestimento allora: *Ruggerio di Lauria*, *Morosini* e *Doria*; quindi la nostra marina in fatto di corazzate disponeva di 7 navi nuove, e di sette antiquate che appena si

possono ancora condurre come navi di linea e di queste due la *Palastro* e *Principe Amedeo*, navi in legno che avranno ancora una durata molto breve.

È vero che l'anno scorso e quest'anno la marina inglese non ha più messo in cantiere altre corazzate, ma noi abbiamo fatto lo stesso, anzi di più, poichè dopo quelle tre corazzate non ne abbiamo messe in cantiere altre, e come dissi già, con questo bilancio non vi propongo per il prossimo esercizio la costruzione di alcuna corazzata. Ma la marina inglese aveva ed ha un numero ingente di corazzate da terminare, e questa è la ragione che il ministro dà perchè non se ne mettano altre in cantiere. Dei 75 milioni dedicati a nuove costruzioni 50 milioni sono impiegati per le corazzate. Tutto questo poi non indica certamente che in Inghilterra non si creda più all'utilità, alla necessità delle corazzate.

Ma l'onorevole Palizzolo disse che quando nel 1886 il ministro della marineria inglese propose di mettere in cantiere le due grandi corazzate *Nile* e *Trafalgar*, disse che sarebbero state le ultime corazzate che si costruivano. Questo non proverebbe nulla contro di noi che avevamo messo in costruzione delle corazzate nel 1884, cioè prima.

Ma oltre a ciò le parole dette dal ministro in quell'occasione suonano ben differenti.

Ecco ciò che diceva il ministro inglese, nell'annunciare la progettata costruzione di questi due bastimenti: "Io devo, quasi con terrore (la ricca Inghilterra parla così!), annunciare che vi propongo due bastimenti, di 25 milioni l'uno di valore; ma pure abbiamo considerato la questione, e crediamo di non poterne fare a meno." E ciò malgrado l'ingente numero di corazzate che possedeva già l'Inghilterra e quelle numerosissime che si erano messe in cantiere l'anno prima.

E soggiunge: "L'altro giorno, si è espressa la idea che le corazzate non avessero più alcun valore pratico. Può darsi che queste due corazzate siano le ultime... " *Può darsi!* Però soggiunge subito: "Ma io domando alla Camera se oggi sia possibile di opporre dei bastimenti senza corazze a delle corazzate. Se si considera ciò che il *Merimac*, ed altre corazzate più antiche hanno operato in America contro ba stimenti senza protezione di corazze, e se si tien conto dell'aumento di potenza, e di perforazione dell'artiglieria, sarebbe una follia da parte nostra di abbandonare le corazzate, a meno che gli altri Stati non facciano lo stesso. "

Queste parole furono pronunziate recentemente cioè nel marzo del 1886, ed io domando alla Camera se esse indichino che in Inghilterra non si crede più alle corazzate; e domando se noi nel 1884 in una marina che poteva disporre di appena sette buone corazzate, non era saggio di intraprendere la costruzione di altre.

Ciò per l'Inghilterra. L'onorevole Palizzolo ha citato la Francia attribuendo ad essa l'idea di abbandonare le corazzate.

Ora è vero che questa idea era stata ventilata colà quando l'ammiraglio Aube era ministro della marina.

Ma anche quell'egregio ammiraglio non si era pronunziato in modo assoluto a questo riguardo, solo aveva sospeso la costruzione di tre corazzate il *Brennus*, il *Charles Martel* ed un'altra in attesa dei risultati di esperienze che aveva ordinato.

Ma recentemente l'ammiraglio Krantz, ministro della marineria francese, ha fatto riprendere i lavori attorno a quelle corazzate, malgrado che la Francia abbia già in costruzione od in allestimento un gran numero di corazzate.

Ma si ha di più, in Francia si sono messi in costruzione tre incrociatori completamente corazzati, quindi i fatti recenti tendono piuttosto a far credere che si estenda l'impiego delle corazze anche ai bastimenti minori, e ciò per il motivo a cui ho già accennato, cioè a causa dell'introduzione delle granate cariche con esplosivi.

La Russia che sotto l'Imperatore attuale ha dato grande impulso al rinnovamento della sua marina, ha in questi ultimi anni messo in cantiere sei corazzate delle quali quattro in epoca posteriore alle ultime messe da noi in cantiere.

Vengo in ultimo all'America del Nord citata pure dall'onorevole Palizzolo il quale disse che la marina di quel paese costruisce solo incrociatori e torpediniere, ma nessuna corazzata.

Ora io ebbi già l'onore di spiegare alla Camera come l'America non volle intraprendere la costruzione di corazzate prima di avere stabilimenti capaci di costruire le corazze ed i cannoni d'acciaio destinati a queste corazzate. Ma appena ebbe assicurato l'impianto di questi stabilimenti, il Congresso con atto dell'agosto 1886 decretava la costruzione di due corazzate.

In quanto alle torpediniere debbo disingannare l'onorevole Palizzolo, esse sono ben poco in credito in America. Il ministro della marina nel suo rapporto del 1887 annuncia al Congresso che ne ha ordinate due, e che non intende di ordinarne

altre. Ecco le parole testuali di questo rapporto a pagina X:

“ Al di là di queste due torpediniere il dipartimento non è disposto a costruire altri di questi battelli non protetti. Si crede che ora i fatti sono contrari ad essi.

“ Se si riassumono i risultati delle manovre navali degli ultimi due anni e si tirano le giuste conseguenze dei fatti tollerati, si deve ammettere che il grado di utilità di queste torpediniere non protette è molto limitato. Quando esse sono viste possono essere facilmente distrutte dai cannoni a tiro rapido. Di giorno quindi non possono impiegarsi.

“ L'impiego della luce elettrica ha reso l'utilità del loro impiego di notte molto dubbia. ”

Io non discuto queste affermazioni, ma le ho citate per far vedere alla Camera quanto meritino controllo le affermazioni che si avanzano circa quanto fanno le altre marine.

Conchiudendo mi pare che tutto quanto succede nelle altre marine, non serva ad altro che a giustificare l'ordine di idee che abbiamo seguito noi. (*Bene!*)

Non resta dunque che l'opinione dell'onorevole Palizzolo il quale crede che le corazzate non sono più i bastimenti dell'avvenire.

Io non voglio avventurarmi a fare il profeta, poichè è tanto difficile al giorno d'oggi prevedere qual sia il materiale che si adotterà in avvenire nella marineria da guerra.

Ma quando si è ministri bisogna provvedere, al presente e se per tema di quanto può avvenire fra qualche anno, se per tema di essere criticato, se per arrivare alla perfezione, siccome al giorno d'oggi non vi è conformità di parere nei tecnici di nessuna marina al mondo, un ministro che volesse avere il vanto di essere infallibile, finirebbe di fare nulla. Io credo che sia un altro il dovere di un ministro cioè che egli debba valutare le opinioni di tutti ma poi prendere una decisione, assumendone la responsabilità.

Ma volendo indagare il futuro con la scorta dei fatti che già si conoscono, io credo che tutto quello che è successo dopo l'anno 1884, quando noi abbiamo intrapreso la costruzione di quelle nuove corazzate, e specialmente l'introduzione dei progetti carichi dei nuovi esplosivi, mi pare che potrei incorrere nella taccia di presuntuoso se affermassi che le corazze saranno abbandonate.

Come dissi, in Francia vi è una tendenza decisa in senso contrario. Anche da noi si fanno delle esperienze su tale materia.

Sarebbe quindi prematuro che mi pronunciasse.

Quando queste esperienze saranno terminate, i risultati saranno esaminati dai nostri Corpi consultivi e si vedrà quali conseguenze se ne devono trarre.

In questo momento facciamo come le altre marine, ultimiamo le corazzate in corso di costruzione e di allestimento, e spingiamo la costruzione degli incrociatori di varia grandezza e tipo, e frattanto le esperienze in corso ci metteranno in grado di prendere una decisione per le nuove corazzate che dovessimo mettere in cantiere.

Ma l'onorevole Palizzolo ha sollevato di nuovo l'antica questione, che io credevo proprio finita, dei bastimenti grandi o piccoli.

A me è sempre parso che si dovesse stabilire prima a quale concetto doveva corrispondere una nave, quale servizio si volesse esigere da essa, e che la sua grandezza fosse poi una conseguenza. Quindi abbiamo fatto, tanto più in questi ultimi tempi, delle navi di ogni grandezza, talune di esse piccolissime.

Vediamo dunque il concetto da cui siamo partiti nel mettere in cantiere le tre corazzate, l'*Umberto*, *Sicilia*, *Sardegna*.

Quando nel 1872 noi abbiamo messo in cantiere il *Duilio* e il *Dandolo* esse erano le corazzate più rapide di qualunque marina.

Più tardi coll'*Italia* e la *Lepanto* abbiamo fatto un passo in avanti, sempre nello scopo di mantenere la preminenza di velocità sopra le corazzate delle altre marine, delle quali taluna era già più veloce del *Duilio* e *Dandolo*.

Poi ci siamo fermati in questa via colle tre corazzate *Ruggero di Lauria*, *Doria* e *Morosini*, le quali avranno una velocità di 16 miglia.

Frattanto le altre marine sono entrate anche esse nella via delle grandi velocità, per cui già al giorno d'oggi, si hanno corazzate di eguale o maggiore velocità e se ne avranno parecchie in queste condizioni nei prossimi anni.

Dovendo adunque mettere in cantiere altre tre corazzate, parve saggio consiglio di farle di 18 miglia. In tal modo avremo coll'*Italia* e *Lepanto* un gruppo di 5 corazzate di grande velocità, ed un altro gruppo di 5 corazzate *Duilio*, *Dandolo*, *Ruggero di Lauria*, *Morosini* e *Doria*, di velocità da 15 a 16 miglia.

Se non avessimo adottato questo partito, il numero delle corazzate veloci si sarebbe ridotto a 2 sole, e in talune circostanze, per esempio quando si dovessero riparare, cambiare le caldaie ad una di queste corazzate, ci saremmo ridotti ad avere una sola corazzata di grande velocità.

La caratteristica della velocità che abbiamo assicurata al nostro nuovo naviglio corazzato l'avremmo perduta, e credo che sarebbe stato un grande errore.

Questa caratteristica è talmente apprezzata all'estero, è uno dei principali titoli di lode che si dà alla nostra squadra, che credo sia largamente compensata dall'aumento di 2000 tonnellate dato alle nuove corazzate rispetto al *Ruggero di Lauria* e le altre due di eguale tipo.

Quando il compianto ammiraglio Riboty ottenne dal Parlamento nuovi fondi per cominciare la ricostruzione del nostro naviglio, ed ebbe l'ardire di iniziare la nuova flotta col *Duilio* e *Dandolo*, io comprendo perfettamente che i prudenti temessero, e che molti ritenessero, che era meglio fare delle navi modeste imitando qualche tipo ben conosciuto.

Ora che abbiamo avuto il premio dell'ardire, il tornare indietro, dopo che in certo modo abbiamo corso il rischio delle novità, mi parrebbe un grande errore. Il paese ha colto il frutto di quell'ardita iniziativa, e credo che non abbia a pentirsene.

Io non credo che sia il caso di intavolare ora una discussione minuta sui meriti comparativi di queste navi. L'ho fatto altra volta perchè allora le navi non erano state provate, si sollevavano polemiche ardenti e prima di sperimentare quelle navi si prevedeva il peggio, si prevedevano una quantità di inconvenienti che non si verificarono fortunatamente.

Allora si trattava di difendere un'opera che non poteva essere ancora giudicata dall'esperienza, ed era indispensabile di combattere queste sinistre previsioni.

Ora queste navi si conoscono, l'opera può essere giudicata nel suo complesso senza entrare in troppi dettagli, ed un giudizio complessivo anzichè un esame minuto d'indole tecnica è molto più facile ad una assemblea politica come questa. Se dai risultati ottenuti la Camera giudica che non abbiamo ragione di essere contenti di cosa si è prodotto in fatto del nostro naviglio moderno, che è un errore seguire su questa via, che dobbiamo mutare indirizzo e adottare quello preconizzato da' quelli che tanto criticarono pel passato questo indirizzo, che prevedevano tanti inconvenienti, la Camera pronunci senz'altro il suo giudizio; faccia che si cambi sistema ed io mi inchinerò al suo voto.

Ma mi parrebbe veramente deplorabile di rientrare in tale questione delle navi piccole e grandi, che io ho sempre considerato come posta mala-

mente; la vera questione è di fare delle navi buone.

Se la Camera crede che si debba mutare indirizzo lo dica, il suo volere sovrano sarà obbedito. Per l'avvenire si farà quel che si crederà meglio.

Ma io per parte mia non aiuterò per nulla che si riaccenda una polemica fortunatamente assopita per ciò che riguarda il passato.

Io ho deplorato queste polemiche pel passato ed ho fatto di tutto per farle cessare. (*Bene!*) Per ciò che riguarda il materiale avvenire io accetto tutte e idee, tutte le proposte, ma quando un cosa è decisa, e tanto più quando una nave è eseguita, credo che sia cosa fatale il sempre discuterla e screditarla. Io ho espresso questo concetto al Corpo della marina ed i risultati ne furono eccellenti.

In una circolare che nell'agosto del 1886, circa due anni fa, e che quindi non è stata fatta certo per le circostanze attuali, che mandavo all'ammiraglio comandante in capo la squadra, io esprimevo i seguenti concetti, che se la Camera mi permette porterò a sua conoscenza perchè li giudichi se sono giusti.

In essa premettevo come mi risultasse che tal'una volta sollevandosi fra ufficiali di marina polemiche sul nostro materiale si esprimessero, senza riservatezza di sorta, opinioni le più sfavorevoli e quasi di dispregio circa il valore materiale nautico della nostra marina militare, ciò anche in presenza di persone estranee alla marina le quali ebbero a rimanerne dolorosamente impressionate. Notavo come il malvezzo di criticare l'operato del capo e degli ufficiali più elevati in grado i quali occupano le cariche più importanti e di maggiore responsabilità, costituiva una infrazione alla disciplina, e che era stretto obbligo di tutti i capi di adoperarsi energicamente e con tutti i mezzi che il regolamento di disciplina ed il Codice pone a loro disposizione, a fine di sradicare e distruggere tale deplorabile abitudine.

Con tale fatto si trasgrediva gravemente le prescrizioni degli articoli 43 e 46 del regolamento di disciplina, ed una tale mancanza in un ufficiale, tanto più se ammiraglio, sarebbe altamente deplorabile e tale da non poter rimanere impunita. Per quel che riguarda il nostro naviglio era dovere di ogni ufficiale, e specialmente di quelli che occupano il posto più elevato della gerarchia militare, di far conoscere al ministro tutti quei miglioramenti che credessero necessari per aumentare l'efficacia militare, e nel caso che credessero conveniente di dar un altro indirizzo e svolgimento circa le navi da costruirsi far co-

noscere quale sia questo indirizzo e fare tutte quelle proposte concrete che credessero.

Ma se invece di ciò qualche ufficiale credesse che il materiale navale di cui il paese può disporre per la tutela della sua sicurezza ed onore non ha alcun valore, sarebbe suo dovere di lealtà di rinunciare a servire in una tale marina. (*Bravo!*) E la cosa sarebbe tanto più grave quando, anzichè ispirare nei suoi dipendenti fiducia in questo materiale, operasse in guisa da diminuire nei suoi dipendenti questa fiducia; e ciò tanto più quando si tratta di un ufficiale ammiraglio. Il Governo non potrebbe porre la sua fiducia in un tale ufficiale e tanto meno affidargli l'istruzione di un numeroso personale, poichè sarebbe certo di non raggiungere lo scopo che si deve prefiggere.

Quindi insistevo vivamente affinchè il comandante la squadra, coadiuvato dagli ufficiali più elevati in grado suoi dipendenti, procurasse di diffondere nei suoi subordinati sentimenti di fiducia e di rispetto verso i superiori e pur anco di fiducia nelle navi e nelle armi che, con grave dispendio del pubblico denaro, il paese costruisce ed acquista per affidare alle loro mani, per la difesa e la gloria del nostro paese.

Questi sono i sentimenti che ho sempre cercato di inculcare nei miei dipendenti. Io ho creduto che questo dovesse essere l'indirizzo che dovesse avere il corpo; e debbo dire che questo indirizzo è stato bene accolto dal corpo, ed è stata per me una grandissima soddisfazione di vedere cessare quelle polemiche ardenti, cause le cose di marinaria, che tanto si deploravano nel passato. E io dichiaro alla Camera che se si ripetessero, io prenderei delle misure severe in proposito. Io non credo possibile che in un paese, con tanta varietà di materiale, con tanti ministri che si succedono, debba esser permesso ad uno di dire: questo mi serve, quest'altro non mi serve.

Ma non sarebbe possibile per un paese creare una marineria, se fosse permesso ad ognuno al momento di servirsene di dichiarare, che il materiale di cui si dispone non corrisponde ai suoi concetti, e quindi è buono a nulla, poichè non si può cambiare questo materiale da un momento all'altro.

Qualunque ufficiale che creda di avere ideati bastimenti migliori di quelli che abbiamo o stiamo costruendo, li proponga e sarà il ben venuto: sarebbe da condannarsi il ministro che non accettasse queste proposte.

Ma io non credo che si debba combattere e screditare una decisione presa definitivamente, e

tanto meno poi che si debba screditare il materiale già fatto.

Il naviglio, così come è composto, è il frutto di cinque lustri di lavoro: i ministri della marina, che in questo periodo di tempo si sono succeduti, hanno fatto del loro meglio per perfezionare questo naviglio, avranno anche sbagliato, ma il loro operato fu sanzionato dalla Camera. D'altronde il paese non può tutti i momenti cambiare il suo materiale navale.

Quindi io debbo dichiarare che a un ufficiale superiore, o a un ammiraglio, che dimostri sfiducia nel materiale che c'è, nel momento del pericolo, io dichiaro che non ne affiderò a lui il comando.

Voci. Benissimo! Molto bene!

Io doveva fare questa dichiarazione: la Camera ne tenga conto nel voto che dovrà dare a mio riguardo.

Questo per quanto riguarda i rapporti del ministro coi suoi dipendenti, e su ciò che io credo di dover esigere da essi.

Per ciò che riguarda i miei rapporti con la Camera, lo dissi già, io invoco il suo giudizio e se crede che io abbia errato, lo dica sinceramente.

Il naviglio che abbiamo, oramai, è fortunatamente abbastanza numeroso. A formarlo concorsero molti ministri, alcuni dei quali sono secesi nella tomba; e c'è molto di questo materiale di cui la responsabilità è mia e la responsabilità, che quindi pesa sulle mie spalle, è formidabile.

Ebbene la Camera mi giudichi con la massima severità.

Essa troverà dei difetti in questo materiale; ma guardando la lista del naviglio, troverà che il naviglio perfetto, finora, è allo stato di promessa; ed io credo che abbia reso maggior servizio al paese chi ha fatto un materiale imperfetto e si è preso delle grosse responsabilità, che colui il quale per non esser criticato, per non incorrere queste responsabilità, non facesse nulla.

La Camera giudicherà dell'opera mia. Se vorrà essere un po' benevola, potrà anche tener conto di questa circostanza attenuante; ma potrà anche credere che oramai la responsabilità mia sia forse troppo pesante; che mi abbia anche accumulato addosso troppe ire; che queste ire, anche senza mio volere, si debbano proprio alla mia presenza su questi banchi ed alla qualità che rivesto; se questa sarà la convinzione della Camera, anche ritenendo essermi benevola mi accordi un onorato riposo; riposo che è il diritto di coloro che hanno con lealtà servito il loro paese. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli. (*Ooh! ooh!*)

Toscanelli. Forse la Camera si meraviglierà, nel vedere che parlo con tanta frequenza e in argomenti tanto svariati; ma vedendo come, al di fuori di questa Camera, le osservazioni che si fanno su molte questioni hanno una natura diversa da quelle che si fanno qui, io credo, fino a un certo punto, di rappresentare le idee della maggioranza reale.

L'onorevole ministro, col suo lungo, e tecnico, e diffuso discorso, ha creduto forse di aver colato a fondo la mia nave, e non ha riflettuto che la nave di San Pietro non affonda mai. (*Si ride.*)

Il ministro, molto giustamente, osservò che tutto ciò che si riferisce alla marineria, è completamente fuori del campo politico. Ed ha perfettamente ragione.

Relativamente alla marineria e alla guerra, in questa Assemblea non ci sono, non ci debbono esser partiti. Si tratta della difesa nazionale; si tratta di un argomento assai delicato, che io esaminerò con tutta la circospezione possibile e immaginabile.

Ma la ragione vera che mi ha spinto a parlare è che vi sono grossi guai, ad alcuni dei quali si può porre riparo, mentre altri si possono arrestare.

Se, per esempio, il ministro il quale pretende che nelle questioni scientifico chi si occupa di marineria, non manifesti la sua idea, ci dicesse, da qui innanzi navi grosse non ne farò più, avrebbe perfettamente ragione; ma quando veggo che si tratta di un organico, che ne porta altre cinque o sei, è ben naturale che la questione resti tuttora viva. Ed in tutti i paesi del mondo la disciplina non si fa consistere affatto nel comprimere le opinioni varie, che si hanno in materie scientifiche o tecniche.

L'onorevole Cavalletto fa consistere il patriottismo nel votare sempre a favore dei Ministri (*Uarità!*), nel non discutere, nel non esaminare nulla...

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Toscanelli. ... E ieri arrivò a quest'eccesso, di dire, che quando ha parlato il ministro ed il relatore si può allegramente chiudere la discussione.

Egli ha domandato di parlare, ma io l'ho visto per cinque anni fare l'opposizione sistematica.

Cavalletto. Mai opposizione sistematica.

Toscanelli. Io ho sempre creduto che la qualità di ingegnere navale fosse incompatibile con tutte le buone qualità, che deve avere il ministro della marineria. (*Si ride.*)

Se non avessi avuto questa idea, me la sarei formata ieri, poichè il ministro si alzò subito per rispondere all'onorevole Palizzolo, che aveva posto alcune questioni relative alle costruzioni, e dimenticò di difendere gli ufficiali, che in un modo assai violento erano stati attaccati dallo stesso oratore.

Brin, ministro della marineria. No, ho risposto all'onorevole D'Ayala-Valva.

Toscanelli. L'onorevole Palizzolo parlò del personale della marineria, e disse che molti ufficiali mancavano delle qualità necessarie.

Secondo il mio modo di vedere, quando si dicono cose di questo genere, il ministro, finchè questi ufficiali li tiene in servizio, il che vuol dire che li crede capaci, immediatamente deve sorgere a difenderli; questo è il concetto che io ho delle cose di Governo.

Quanto all'utilità di discutere nella Camera... *(Interruzione del deputato Borgatta)* ... Borgatta, fammi il piacere di non interrompere; mi costringi a chiamarti per nome! *(ilarità)*.

Presidente. Non interrompano!

Toscanelli ... io riporterò quanto ne dice l'onorevole Brin in una sua opera intitolata "La nostra marina militare", stampata a Roma nel 1877.

Nella conclusione egli dice così:

"Quindi, riassumendo, mi riconfermo sempre più nella convinzione che le grandi questioni che interessano la marina militare debbono essere agitate e risolte nel Parlamento. Nella pag. 49 si scaglia contro l'onorevole Maldini, il quale sosteneva la tesi che la Camera non era competente e non deve essere competente nelle questioni tecniche, e dice così: "L'onorevole Maldini vorrebbe consigliare al Parlamento di evitare di imporre qualunque vincolo alla responsabilità del Governo in un argomento così tecnico qual è quello delle navi che occorre mettere sul cantiere. Io non arrivo a comprendere come si possa dar questo consiglio in un paese che ha colto così amari frutti dal sistema di abbandonarsi ciecamente alla sola azione del Governo in fatto di marina."

Naturalmente allora in questo libro l'onorevole Brin combatteva le idee del ministro della marineria d'allora, l'onorevole Acton e manifestava questi pensieri. Gli stessi pensieri oggi fanno un gran comodo a me, ed io me ne servo. *(ilarità)*.

Ma una volta che il ministro ritiene che le grandi questioni della marina, anche di carattere tecnico, debbano agitarsi, discutersi, risolversi dal Parlamento, io non comprendo come l'altro giorno quando si discusse la difesa delle coste, e ieri quando parlò l'onorevole Cavalletto, che

venne fuori con questo principio delle questioni tecniche, non si alzò e non lo combattè, e non sostenne i principi giustissimi, che io ritengo siano da esso divisi tuttora.

Con questo modo, con un'infinità di sistemi perfezionati da taluni deputati, si pretenderebbe addirittura di distruggere la Camera, perchè si dice sempre: ma badate questa è una questione tecnica.

Ora parliamoci chiaro: dove sono i deputati che hanno una competenza diretta in tutte le leggi? Io non ne conosco.

Nella Camera si danno dei voti per conoscenza diretta della cosa, e si danno dei voti di riflesso.

In questa questione della marina, per esempio, se sento un'opinione dell'onorevole Brin, e sento manifestare opinioni diverse, anche non sapendo nulla di marina, da persone che in fatto di marina stimo assai più competenti dell'onorevole Brin e voto per le loro opinioni, non è vero che io dia un voto con piena conoscenza di causa, ma do un voto di quelli che si chiamano di riflesso, e che si danno da tutte le Camere, poichè in caso diverso la Camera sarebbe una completa inutilità. È specialmente in questo senso che in tutti i paesi, dove vige il sistema parlamentare, si dice e si sostiene che la Camera è competente in tutte le questioni.

Presidente. Questo non l'ha messo in dubbio alcuno.

Toscanelli. L'ha messo in dubbio l'onorevole Cavalletto, che ha detto che non dovevo parlare perchè si tratta di questioni tecniche, e l'altro giorno l'onorevole Pelloux.

Io accetto il principio che non è patriottico serecitare la nostra marineria; ma se in essa vi sono dei mali, degl'inconvenienti ai quali si possa porre riparo, credo che non solamente sia patriottico parlarne e spingere il ministro a prendere dei provvedimenti, ma credo che sia assolutamente un dovere, un santo dovere far questo, per noi deputati.

Certamente se si considera in complesso la nostra marineria, si sono fatti miracoli, perchè nel 1875, allorquando era ministro della marina l'ammiraglio Di Saint Bon, fu venduta quasi tutta la flotta, e si ebbe un concetto arditissimo, quello di costruire una flotta nuova.

Ma il ministro Di Saint-Bon, se non fosse stato in quell'occasione virilmente sostenuto dal generale Garibaldi, non avrebbe veduto forse approvare la sua legge, che appariva così radicale. Dimodochè io credo che realmente l'epoca che segna il risorgimento della nostra marineria, sia quella

in cui precisamente il generale Garibaldi ha aiutato il ministro Di Saint-Bon per *constituire* la nostra flotta. L'onorevole Brin ha seguitato a battere questa via ed è ciò senza dubbio un titolo di benemerenzza per lui, perchè in fatto molti servizi egli ha resi alla nostra marineria.

Ma non credo che bisogni esagerare, perchè, a parer mio, le maggiori benemerenzze spettano al paese ed al Parlamento, il quale se non avesse sostenuto i varii ministri, e non avesse votate le enormi spese occorse, la nostra marina non sarebbe certamente oggi nelle attuali sue condizioni. E parlo del Parlamento perchè non posso ammettere che, quando si parla di sistemi della marina, si tolga ad esso ogni diritto di intervento e di autorità. Vedete: anche ultimamente il Parlamento ha benemeritato della nostra marina, perchè, mentre il ministro chiedeva l'anno scorso un contingente di 3000 uomini per la leva di mare, esso permise che fosse portato a 3500 senza dire poi che la Commissione parlamentare, chiamato nel suo seno il ministro, e considerato il bisogno della marineria, indusse il ministro stesso, d'accordo col ministro della guerra, a chiedere altri 1500 uomini, che sono pur sempre insufficienti ai varii bisogni. Ebbene, questo si deve all'azione della Commissione parlamentare che ha spinto in questa via il Ministero. Ed io, per quanto interrotto, voglio dire francamente le cose come le penso, e prego i colleghi di avermi un po' di tolleranza.

Io credo che il ministro sia molto preoccupato della parte architettonica del naviglio, e che non sia abbastanza preoccupato di tutte le altre questioni, che interessano la nostra marineria militare.

E purtroppo accade in queste cose come a quegli ingegneri, i quali spesso si occupano più della facciata del palazzo, di quello che della distribuzione delle stanze, e del modo come nel palazzo si deve vivere; anzi fra le altre cose rammento di aver conosciuto un bravissimo ingegnere, il quale diceva che un palazzo non aveva mai quest'aspetto se non aveva una grande scala; fece una casa per conto suo, ed i tre quarti dell'area furono occupati dalla scala, poichè con la scala si andava in cima, e non ci erano che due o tre stanze.

Dunque oltre alle parti architettoniche, oltre alla parte esterna, nella marineria pur troppo vi sono parti interessantissime che non si possono, nè si devono dimenticare.

L'onorevole De Zerbi nella *Nuova Antologia*, nel marzo, stampò un articolo dal quale ho ri-

cavato questo estratto perchè mi pare che venga a dire su per giù quello che dico io: " Non basta avere buone navi, valorosi comandanti, ammiragli di alto intelletto, e di gran cuore, non basta, bisogna che le navi ed i comandanti e le ciurme e l'ammiraglio formino un solo organismo, e che a quest'organismo nulla del necessario manchi. "

Io capisco benissimo, nè mi faccio illusione, che sebbene io non entri mai in nessuna questione senza averla molto studiata, sebbene la Camera non possa sapere se io nel 1875 o nel 1880 allorchè si sono agitate le questioni della marineria abbia studiato questo argomento, capisco benissimo che sono ritenuto incompetente, perciò base del mio discorso saranno i documenti, non come l'onorevole Palizzolo che entrò in questioni tecniche, la base del mio discorso saranno i documenti, e le osservazioni di fatti pubblici che in materia di marineria non sono stati contestati.

Ad ogni modo se io col mio dire arriverò ad eccitare gli onorevoli nostri colleghi ritenuti competenti in questa materia, gli onorevoli Turi, Albini, Maldini, Canevaro ad intervenire, io crederò di aver reso un servizio alla marina. (*Interruzioni — Rumori*).

Ma voi altri siete ammiragli di acqua dolce. (*ilarità*).

Presidente. Onorevole Toscanelli rivolga le sue parole al presidente e non raccolga le interruzioni.

Invito poi gli onorevoli deputati a non interrompere l'oratore.

Toscanelli. È un argomento così serio, così vitale per il nostro paese che io prego la Camera di lasciarmelo svolgere; io non sono mosso che da un sentimento di patriottismo.

Presidente. Ella esercita un suo diritto, onorevole Toscanelli, che nessuno le può contestare.

Toscanelli. L'onorevole Turi stampò, nel 1878, nella *Rivista Marittima* una bellissima memoria, nella quale stanno tutte le ragioni a favore delle navi piccole, e sostiene che nella lotta fra il cannone e la corazza il cannone avrebbe finito per trionfare.

Il tempo gli ha dato ragione; ma, secondo le teorie espresse oggi dal ministro, l'onorevole Turi non potrebbe più dire quello che ha detto allora; e se lo può dire, lo deve alla sua qualità di deputato.

L'onorevole Pelloux, nella sua relazione alla legge per la quale 1500 uomini sono distratti nella leva di terra, e dati alla marina, molto giustamente dice che tutte le città ed i forti situati

lungo il mare, debbono essere considerate come città e come forti di frontiera.

Io credo anzi che si dovrebbe andare molto più in là, perchè se si perde un forte di sbarcamento nelle Alpi non si perdono i luoghi di rifornimento nè la base di operazione; mentre molte volte dei luoghi fortificati lungo il mare, da questo punto di vista, hanno infinitamente una importanza maggiore di quello che non abbiano i forti alla frontiera di terra. Ora io credo che per attuare questo concetto militarmente giustissimo, non si sia ancora sulla via, e che poi ci sia parecchio cammino da fare.

L'onorevole Turi in una sua relazione dell'anno passato sulla leva di mare dichiara che crede che sia deficiente il personale, ed aggiunge che, secondo lui, il successo di una guerra navale, è specialmente per colui che primo è pronto; ed insiste perchè la nostra marina sia messa in condizione di essere pronta con molta sollecitudine.

Io l'altro giorno sostenni, quello di cui sono profondamente convinto, cioè che con tutte queste città aperte importantissime che abbiamo; in caso di guerra una battaglia navale è impossibile, anche avendone voglia, ad evitarsi.

L'anno scorso ho letto un libro molto importante su tutte le questioni politiche e militari, il libro di Sir Carlo Dilke, stato sotto segretario di Stato in Inghilterra durante il Ministero di Gladstone, che descrive quale è a suo parere, dal punto di vista politico e militare l'Europa nel 1887.

Lo cercai presso tutti i librai italiani inutilmente, me lo feci venire; e questa mancanza mi fece vedere che in Italia, certe questioni non si studiano molto.

In questo libro, quest'uomo politico che ha tanta benevolenza per noi, dopo di aver constatato le simpatie reciproche che esistono tra i due popoli e i due Governi, dice che è un interesse inglese di primo ordine la conservazione della nostra flotta; perchè la flotta italiana che è la terza flotta del mondo, unita alla flotta inglese, non teme nessuna coalizione. Sviluppa poi l'altro concetto, che avendo l'Inghilterra preso degli impegni con la cessione di Cipro; è la sola Italia la quale può aiutarla nel caso che dalla Russia sia aggredita la Turchia asiatica. Quindi, lo dico francamente, credo che la nostra amicizia con l'Inghilterra, abbia base solida, e riposi sul reciproco interesse.

Però in Inghilterra c'è un partito, il quale sostiene che l'Inghilterra si deve completamente disinteressare dalle questioni continentali; e v'è un uomo politico di grande importanza Lord

Churchill, il quale va molto più in là, e dice che a suo parere, è interesse dell'Inghilterra di intendersi con la Russia.

Dunque io credo che vi sia stretto nesso, tra la politica e gli armamenti d'un paese; e che nelle condizioni nelle quali noi oggi ci troviamo, il nostro naviglio deve esser pronto per entrare in campagna, con la maggior possibile celerità. E questo a me pare, non si faccia abbastanza bene, e nella misura che è necessaria.

Anni fa, parlando con un ammiraglio, richiesi a lui come potevano essere armati la flotta, i bastimenti in disarmo, i bastimenti in disponibilità, e che cosa se ne poteva sperare. Questo ammiraglio mi rispose: se io dovessi comandare la flotta permanente, e altri 8 o 10 legni armati là per là, una settimana avanti di entrare in campagna, io questi legni li lascierei nel porto, perchè li considererei d'impaccio, crederei di non potermene servire. Poichè, onde un legno armato sia uno strumento potente di guerra, occorre che gli ufficiali si conoscano fra di loro, che i sott'ufficiali conoscano il personale di bassa forza, che gli ufficiali conoscano i loro sott'ufficiali. E nel bastimento c'è qualche cosa di più: bisogna che l'equipaggio abbia fiducia nel bastimento, sia affezionato al bastimento, ne conosca i difetti, ne conosca le qualità, perchè quando un equipaggio nuovo sale a bordo di un bastimento, ci sale con una certa diffidenza. In una parola, un bastimento armato in furia, mi rammenta una compagnia di istrioni, presi da 15 o 20 compagnie diverse, che devono andare in scena all'improvviso. (*Mormorio — Ilarità*).

Questa cosa a me parve strana, e mi parve un po' esagerata. (*Interruzione a bassa voce: È strana!*)

Sarà, ma io ho incontrato molti ufficiali, e fuori che uno, tutti gli altri, a cui avevo narrato il mio dialogo coll'ammiraglio, mi hanno replicato, la risposta che avete avuta e che è conforme alla verità.

Ho inteso un'interruzione, ma io rispondo, che per i reggimenti la questione è molto diversa, perchè nei reggimenti i quadri esistono, e c'è la fiducia nel personale dirigente.

La Francia ha 36,000 uomini di equipaggi e 26,000 tra fanteria e artiglieria di marina. E la Francia è ben lungi dall'aver il doppio della nostra flotta.

Dunque, a mio parere, gli ordinamenti nostri, che dipendono specialmente dall'attuale ministro della marina, non corrispondono agli impegni contratti per le alleanze, non corrispondono alla nostra posizione, perchè, se si dovesse avere una

guerra, e nessuno sa se siamo o no alla vigilia di questa guerra, i primi a sostenerne l'urto saremmo noi, o quando le nostre città fossero bombardate nessuno ce lo rimetterebbe in piedi.

L'onorevole ministro pare che di questo si preoccupi assai poco, perchè a Livorno, nel cantiere Orlando, luogo indifeso, vi è l'incrociatore torpediniere *Ettore Fieramosca*, e noti bene la Camera v'è un altro bastimento *Ettore Fieramosca*, che figura negli elenchi tra le navi corazzate, e non è altro che un pezzo di legno, ancorato al Capo Miseno, dal quale è stata pure levata da bordo la macchina a vapore...

Erin, ministro della marina. Ma non è corazzata!

Toscanelli. Io ho guardato gli elenchi degli anni scorsi e ve l'ho trovato; può essere che nel nuovo sia stata tolta.

Di più in quel cantiere vi sono due torpediniere di alto mare.

A Sestri Ponente vi sono tre torpediniere di alto mare; a Castellammare c'è sul cantiere, da 4 anni, una di queste grandi corazzate, l'*Umberto*, la quale, siccome costerà 30,000,000, rappresenta ora, per lo meno, un valore di 15,000,000.

Nel libro, che parecchi deputati avranno letto "Roma e Berlino", si raffigura la scena di bastimenti nemici, che bruciano le nostre navi, che trovano nei cantieri.

A Napoli, (era è alla Spezia) c'era il *Lauria*, il quale stava in allestimento in un luogo indifeso. Parimente è indifesa la nostra fonderia di cannoni Armstrong a Pozzuoli. (*Interruzioni*).

Lo dirò ora che cosa voglio.

Tutti questi sono richiami del nemico, o sono cose, che preoccupano necessariamente l'ammiraglio che comanda le nostre forze navali, e che gli tolgono la libertà di obbiettivo.

Io credo che quanto ho narrato, rappresenti una immensa imprevidenza per parte del ministro della marina, imprevidenza che altri possono essere disposti a perdonare, ma che io non mi sento la volontà di perdonare.

È vero che in passato, mi si può dire, non avete fatto queste osservazioni. Prima di tutto sono state fatte altre volte, ma siamo sempre lì: c'è una maggioranza che sostiene il Ministero: che fa a noi politici esterni che io non accetto, ma che non può essere questa maggioranza e siamo noi, che per il nome della pace, nel riguardare la pace, io soggiungo, si adottino tutte le prevenienze possibili ed immaginabili.

Dunque, io dico, si acceleri il varamento di tutte queste navi; si lavori con tutta l'alacrità

possibile, e si trasporti tutto in un luogo sicuro, a Gaeta, a Spezia, a Venezia, e questo senza indugio. Perciò io prego il ministro, sopra questa questione, di darmi una risposta precisa e di dirmi quali siano le sue intenzioni per l'avvenire. Va benissimo che il passato è com'è; ma per l'avvenire quali sono le sue intenzioni circa queste ricchezze navali, che si trovano in luoghi indifesi ed esposti.

Passiamo al personale. Questo è un punto che... (*Interruzione*) delicato no, perchè non parlo che del numero, (*Si ride*)... è un punto che il ministro ha sfiorato. Però qui ho un documento del ministro, ed è la relazione dell'11 marzo 1887 del Ministero, sulla leva di mare dei nati nel 1867, fatta lo scorso anno.

In questa relazione si legge:

" Questa forza è attualmente di 11,000 uomini, forza molto esigua, e che già fin d'ora si dimostra insufficiente ai nostri bisogni, talchè in occasione delle manovre navali s'incontrano grandi difficoltà per effettuare i modesti armamenti, che occorrono a tale uopo.

" E queste difficoltà si aggraveranno a misura che aumenterà il nostro naviglio e si organizzerà la difesa delle nostre coste, non ostante l'incremento dato agli arruolamenti volontari.

" Onde provvedere in tempo a queste necessità della nostra difesa marittima, si propone con il presente disegno di legge di accrescere di 500 uomini il contingente di prima categoria portandolo alla cifra di 3000 uomini. "

Si domandano soltanto questi 500 uomini. Dal 30 marzo 1887, epoca nella quale il ministro fa questa confessione, al 30 marzo 1889, perchè quelli che si prendono ora nella leva non danno un aumento maggiore di quello che sarà realmente nell'anno venturo, quale sarà l'aumento?

Si sono allestiti o si devono allestire bastimenti nuovi, che devono entrare in squadra, e per equipaggiare questi bastimenti occorrono 4718 uomini; proprio prendendo il personale normale. Quali sono gli aumenti? 500 dell'anno passato. La leva, da 2,500 uomini, che era prima, si porta a 3,200 nel corrente anno, sono 700 in più, in tutto 1,200. 1,500 pella leva di terra, sono 2,700. E siccome devono considerarsi le occorrenze per il mare, per i tori, ecc.: questi aumenti non possono valersi a più di 2,500 uomini; cosicchè la deficienza a quello stato, che il ministro deplorava, è di 2,218 uomini per il maggior personale, che richiede il materiale nuovo disponibile e pronto ad entrare in combattimento.

Il ministro dice: ma non era prevedibile lo sviluppo delle torpediniere, lo sviluppo della difesa delle coste. Ma come? Quando un ministro mette sul cantiere dei bastimenti e ne mette alcuni due anni prima che fossero compiti altri molti anni prima..... può venire a dire: Io non lo prevedeva? Ma non sapeva egli quale era l'equipaggio che gli occorreva per ogni bastimento valido in guerra? Io non nego la buona volontà del ministro, ma la buona volontà non basta. Pur troppo di buone intenzioni è lastricato l'inferno!

Nelle manovre dell'anno scorso, sempre col concetto di far figurare le navi e il buon materiale, i bastimenti furono messi a macchina forzata; in una parola dovettero manovrare in modo che andarono soggetti a dei guasti in guisa che questi bastimenti si trovavano nei nostri arsenali, la manutenzione lasciava molto a desiderare, e nel febbraio scorso, io non voglio dire quali erano i bastimenti pronti ad entrare, dentro 24 ore, in campagna, e mi limito a dire che non erano molti.

La nostra squadra è andata a Barcellona ed ha fatto buonissima figura: vi sono grandi elogi per il materiale. Del resto i ministri quando vogliono gli elogi, li trovano sempre.

Ma, quanto al personale, era esso realmente, in ogni bastimento, nel numero voluto perchè il bastimento avesse tutte le qualità necessarie per il combattimento? Quegli equipaggi erano formati da un mese o da due, in modo da avere l'omogeneità, che deve avere un equipaggio e in modo che andando a bordo un ufficiale sperimentato non capisse che era un corpo formato lì per lì, senza l'omogeneità necessaria?

Io non entrerò in dettagli; dico solo che, da questo lato, le cose non erano perfette e lasciavano molto a desiderare.

Ecco la situazione del personale della marina al 30 aprile.

E qui, perchè la Camera non creda che qualche impiegato infedele mi abbia comunicati questi dati, debbo dire che io andai direttamente a domandarli al Ministero della marina; perchè credo che un deputato abbia diritto di avere i documenti necessari, quando vuol fare un discorso alla Camera.

La situazione, dunque, del personale della marina al 30 aprile è questa. Equipaggi montati sulle navi 8508; personale addetto ai bastimenti in disponibilità 819; a quelli in disarmo 94; pei servizi a terra 2295. E notate che quei servizi a terra erano stati molto stremati, perchè gli

uomini necessari pei servizi a terra non possono mai essere al di sotto di 3,000.

Ora, con queste cifre, se si pensa che i nostri navigli da guerra che erano nel Pacifico furono nel febbraio, telegraficamente richiamati, che erano stati richiamati quelli dell'America, che erano stati ridotti quelli del Mar Rosso; che era stata ridotta la nostra squadra del Levante; se da questi 8500 uomini si levano tutti gli equipaggi che ci vogliono nel Mar Rosso, nel Levante, ecc., è facile arrivare a vedere quale era la entità degli equipaggi a bordo delle navi, che sono andate a Barcellona. Le quali navi fanno certamente onore al costruttore; ma il costruttore, quando è ministro della marina, non deve limitarsi alla bellezza delle navi stesse; deve spingersi più in là, e pensare a quell'insieme a cui giustamente allude l'onorevole De Zerbi, nel suo articolo della *Nuova Antologia*, che ho citato.

Il 5 maggio dell'anno corrente, l'onorevole Canevaro deplorava, come relatore di una legge, la deficienza del personale, e lamentava la soppressione della fanteria di marina. Il ministro disse: io non ci ho che fare; questa soppressione l'ha fatta il mio predecessore. La realtà non è questa. La fanteria di marina fu soppressa con una legge presentata dal ministro Brin che venne dopo il 1876. Poi, cadde il Ministero; venne il Di Brocchetti; e il Di Brocchetti la ripresentò; ma la responsabilità reale dell'aver privato la marina del personale che derivava dalla fanteria di marina, ricade sull'attuale ministro.

In quella occasione, il 5 maggio dell'anno corrente, il ministro, quando l'onorevole Canevaro entrò nella questione del personale, lo rimproverò, e disse: ma non è questa la sede di questo argomento; qui si tratta di un'altra legge; parlate di cose che non c'entrano; io vi aspetto al bilancio. Ebbene, io credo che l'onorevole Canevaro, che ha avuto questo appuntamento dal ministro (*Si ride*), lo contenterà, e farà sentir la sua voce, e ci dirà quali sono le sue idee relativamente al personale della marina. (*ilarità*).

Guardiamo adunque se quest'aumento del personale di 2,500 uomini è in rapporto con l'aumento del materiale, coi bastimenti completamente allestiti o in via di allestirsi dal marzo dell'anno passato ad ora, o che devono essere allestiti per entrare in isquadra prima del marzo 1889.

Io ho rilevato il numero di questi bastimenti dall'allegato del bilancio della marina 1886-87. È un allegato, che doveva essere distribuito per legge alla Camera.

Questa volta non l'ho trovato per terra, ai deputati non è stato distribuito, in biblioteca non c'era, ed ho dovuto fare il diavolo per averlo; finalmente sono arrivato ad averlo. La legge prescrive però che debba essere presentato alla Camera. È un rapporto che si riferisce alle condizioni della marineria, ed, in esso, si riferisce sulle manovre dell'anno passato.

Io mi rammentavo di questa legge che prescrive che questo allegato deve essere distribuito ai deputati, e per questo ne ho fatto ricerca, e l'ho trovato.

Per le tre corazzate che devono entrare in isquadra, che sono il *Lauria*, il *Morosini* e l'*Andrea Doria*, una delle quali sarà completamente allestita nel dicembre dell'anno corrente, e le altre due nel primo trimestre dell'anno venturo, occorrono 1500 uomini d'equipaggio, 500 per ciascuna nave.

Per non sbagliare mi son fatti dare i numeri dal Ministero.

Per l'*Etna* occorrono 302 uomini, per lo *Stromboli* 302, *Vesuvio* 302, *Fieramosca* 302, *Dogali* 229, *Archimede* 143, *Galileo* 143, *Tripoli* 93, *Goito* 96, *Monzambano* 96, *Montebello* 96, *Confienza* 96, *Miseno* 52, *Palinuro* 52, *Folgore* 48, *Saetta* 48.

Più 57 torpediniere nuove di varie dimensioni, di vario tonnello che si considerano a 10 uomini di equipaggio per ciascuna.

Tutti questi equipaggi sommati insieme ascendono alla cifra annunziata di 4718 uomini: il ministro con quello che ci domandò l'anno passato, e con quello che deve domandare ora, ne avrà 2500 di più; ma di questi, se non era la Commissione della Camera che li domandava, 1500 non li avrebbe avuti.

Se in quella indicazione di scarsità di equipaggio che il ministro giustamente lamentava, dovrà dagli equipaggi vecchi detrarsi questa differenza di 2218 uomini, si vedrà che se la squadra non aveva il personale per le modeste manovre, quando lo diminuirete ancora bisognerà proprio che stia ferma.

Capisco che sono aumentati i volontari; e questo purtroppo è doloroso, perchè indica la decadenza della nostra marina mercantile: i nostri capitani si arruolano come soldati semplici, appunto perchè la marina mercantile va a scomparire. Ma per quanto ci siano questi arruolamenti volontari, essi sono ben lontani da raggiungere la cifra di 2200 uomini.

Cosicchè mi pare che sarebbe molto conveniente, giacchè non abbiamo ancora discusso le leggi re-

lative, che il ministro della marina e il ministro della guerra si mettessero d'accordo, e che il contingente che la leva di terra deve dare alla leva di mare fosse più forte di quel che il ministro non richiede: molto più che c'è una esuberanza di personale nella leva di terra.

Quanto alla produzione degli ufficiali non ci si è pensato; e io domando se la infinità di scuse che si possono trovare possa giustificare il ministro di non aver pensato alla produzione degli ufficiali, quando sapeva che in tre anni di tempo andavano in mare 20 bastimenti nuovi.

L'onorevole Vigna in una sua relazione dice che un ufficiale, deve stare cinque anni guardia marina, sei anni sottotenente di vascello, nove anni tenente di vascello: totale venti anni.

Io spero che si possa fare anche più presto: venti anni sono lunghi; ma se ci vuole tutto questo tempo a produrre gli ufficiali della marina, perchè, quando il ministro si è messo in sulla via d'aumentare il materiale, non ci pensava per tempo? L'onorevole Canevaro non sarebbe stato costretto di dire l'altro giorno che abbassate i termini di grado per passare da un grado all'altro, ma che li abbassate a malincuore.

Se ci aveste pensato, questo non sarebbe accaduto. Ma la preoccupazione era il bastimento bello, architettonicamente in buone condizioni.

Io credo che se si faranno nell'Accademia navale dei posti gratuiti per concederli ai figli di coloro che si sono resi benemeriti dello Stato, la produzione degli ufficiali potrà essere in armonia con lo sviluppo del materiale.

Una voce. Ci sono.

Toscanelli. No, che non ci sono. Ci sono venti posti di più e per lo sviluppo del materiale ce ne vorranno altro che venti, altro che quelli che sono prodotti; dunque c'è deficienza.

Nella legge esiste il limite, ma per gli ufficiali di grado superiore. Quando c'è questa mancanza di personale, mi pare che sia proprio il caso di venire qui alla Camera a proporre la soppressione di questo limite, molto più che l'ufficiale di mare non deve, come quello di terra montare a cavallo; esso sta a bordo del suo bastimento, quindi mi pare che quando abbia la mente ben presente a sè stessa, piuttostochè fare tutti questi spostamenti si possa modificare questo limite d'età.

Si è detto che ci sono le riserve. Su questo punto delle riserve per aumentare gli equipaggi in tempo di guerra io mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera.

La totalità della riserva è di 9 mila uomini. Dai registri delle capitanerie risulta che soltanto il 30 per cento è in Italia, che il 70 per cento si trova in America, nelle Indie o sopra i bastimenti; cosicchè nei primi 15 giorni, come nota l'onorevole Pelloux nella sua relazione non c'è da contare che su un numero scarso di questi uomini. Ma io questo numero scarso lo preciso, non maggiore del 30 per cento e si riduce a 2700 uomini, che non bastano per l'aumento dei servizi a terra, perchè in tempo di guerra il servizio delle mine sottomarine, ha una infinità di occorrenze, per cui questo aumento di 2700 uomini non può considerarsi tale da mettersi come equipaggio sui bastimenti; giacchè non basta poi servizi di terra, ai quali pur bisogna provvedere nel tempo di guerra. L'onorevole ministro però nella sua relazione ha trovato ed ammette qua e là una infinità di scuse che io non starò neppure a leggere, perchè non mi pare che possano essere in modo alcuno accettate.

La Francia, come ho detto or ora, ha 36,000 uomini di equipaggio e dal lato del personale si trova perfettamente pronta.

Noi invece non siamo in questa condizione, ed io dico: quando risulta che i provvedimenti presi sono insufficienti, faccia il ministro, e presto, le proposte del caso perchè il personale della nostra marina abbia da essere piuttosto soprabbondante che scarso.

Vi sono bastimenti in riserva; ma ognuno di questi ha appena due terzi di personale e tre quarti del personale tecnico addetto alle macchine ed alle altre parti tecniche del bastimento. Avete dunque bisogno per servirvi di questa riserva di navi di un equipaggio abbastanza considerevole per supplire almeno ad una terza parte. Forse sulla carta tutto questo personale ce lo avrete, ma in realtà vi manca almeno per un terzo.

Oggi per ogni bastimento avete un ufficiale o due e pochissima bassa forza. Ed in queste condizioni, con questa mancanza di personale, mentre 600 o 700 uomini occorrono fra tutto per quei 14 bastimenti di riserva, cosa farete voi della *Palestro*, *Amedeo*, *Affondatore*, *Terribile* e *Formidabile*, *Ancona* e *Maria Pia*? Almeno questi nomi ho letti nell'epoca, della quale io cito l'allegato; e poi bastimenti non corazzati: l'*America*, *Galileo*, *Caracciolo*, *la Staffetta*, *Savoia*, *Volta* e *Veniero*; totale sono 14.

Vi sono poi cinque bastimenti in disarmo per i quali c'è 93 o 94 uomini per la manutenzione; per armare occorre una gran quantità di personale; in conclusione i bastimenti belli e ben co-

struiti ci sono, ma gli equipaggi per equipaggiarli in guerra con molta celerità non ci sono, ed è naturale che la Camera di questa condizione si debba occupare e spingere il ministro a riparare ad un tale stato di cose.

Appunto per il fatto che la marineria mercantile va decadendo molti si arruolano in questo momento nella marineria militare, e quando qualche giovane volenteroso si vuole arruolare nella marina militare viene il generale preposto alla leva di terra, che fa un mucchio di difficoltà perchè quello appartiene alla leva di terra; in una parola ci sono dei giovani che mentre vi è deficienza di equipaggi in tutta la marineria, ed il ministro lo sa che manca il personale, perchè ha mandato in tutti i comuni degli avvisi per aumentare il personale, molti che sono giovani, che hanno piacere di servire il loro paese, che si trovano in condizioni finanziarie non buone, trovano una infinità di difficoltà ad arruolarsi perchè quello appartiene alla cavalleria, quell'altro alla terza o quarta categoria. Ma mi pare che adesso sia proprio il caso che i due ministri si debbano intendere fra di loro, e rimuovere questi ostacoli.

Per tutte queste ragioni io ritengo che i nostri bastimenti quanto al personale non sono in armonia con le condizioni di pace armata, nella quale ci troviamo, non sono in armonia cogli impegni che abbiamo contratto con potenze estere. (*Rumori*). Ora io credo che quando un ministro ha commesso cose di questo genere, (*Mormorio*, *interruzione*) per voi altri, che avete tanta paura dello crisi, non sarà il caso di mutarlo, ma per parte mia dichiaro che il mio voto favorevole al bilancio non lo do davvero.

L'onorevole Branca è iscritto a parlare dopo me, ma io lo conosco da troppo tempo per non sapere che cosa vuol dire.

Dirà che si spende troppo. Eh! intendiamoci bene, onorevole Branca, se Ella fosse stato ministro, a questo stato di cose non saremmo arrivati e forse anch'io non avrei spinto tanto la cosa. Ma ora è così. Vuole l'onorevole Branca, quando ci sono dei bastimenti che hanno costato dei milioni negare tutte le spese necessarie per avere il personale che occorre per i bastimenti, onde possano validamente combattere? Bisognava pensarci prima di consentire i fondi per fare i bastimenti, prima di entrare in questa politica; ma ora che ci siamo, il personale per combattere, trattandosi di una guerra navale, ci deve essere.

È stata commessa nella nostra marina una grandissima irregolarità ed è questa: che un capitano

di vascello, il De Amezaga, è andato a fare lo impiegato di una Società privata mentre figurava sui ruoli in attività di servizio. Io dissi questo sette od otto giorni fa; forse sarà venuto alle orecchie del ministro; fatto è che domenica, proprio alla vigilia di questa discussione, fu portato alla firma reale il decreto col quale il capitano di vascello De Amezaga era posto in servizio ausiliario.

Brin, ministro della marineria. Non è vero.

Toscanelli. Ma il fatto è assolutamente insolito; non è mai accaduto che un ufficiale superiore della marineria passasse a fare l'impiegato di una Società privata, rimanendo in attività di servizio; ma il fatto esiste ed esiste sebbene un decreto firmato dall'Acton prescrive che in simil caso il ministro della marineria debba sentire i Corpi consultivi.

Lodo il ministro il quale ieri assicurò la Camera che il più vecchio ammiraglio della nostra marina non aveva in alcun modo mancato alla disciplina. Non poteva essere che così.

Ho qui un libro che porta questo titolo "La nostra marina militare di Benedetto Brin." Allora il Brin non era deputato, era un ingegnere del genio navale dipendente dal Ministero della marineria. Il ministro della marineria, in fatto di costruzioni navali, aveva espresso le sue idee pubblicamente alla Camera; il dipendente dal Ministero della marineria in questo libro, critica tutto quanto disse il ministro, dalla prima parola all'ultima. Ora è ministro della marineria lui, e vuol chiuder la bocca a tutti! (*Si vide*) Ecco precisamente qual'è la logica e la libertà!

Voce. A questo ha già risposto altra volta.

Toscanelli. Se ha risposto altra volta risponderà ancora.

Quando un ufficiale osserva i regolamenti militari, obbedisce con fedeltà agli ordini dei suoi superiori, non infrange la disciplina se sopra questioni scientifiche militari, esprime idee diverse da quelle del ministro. L'esperienza nei paesi esteri ha dimostrato che sovente in materie scientifiche, si manifestano divergenze fra i ministri ed i capi di Stato maggiore. Per questo in Germania ed in Austria, ove l'Imperatore è il supremo comandante delle forze di terra e di mare, quando le divergenze si manifestano v'è un gabinetto militare che l'Imperatore consulta, e le divergenze sono dall'Imperatore decise.

Due anni fa, si manifestarono divergenze fra il capo di stato maggiore dell'esercito e il ministro della guerra.

Il ministro della guerra adunò i 12 generali

comandanti i 12 corpi d'esercito, il presidente del Comitato d'artiglieria e genio, il presidente del Comitato di fanteria e cavalleria, il capo di stato maggiore; e formulando le divergenze in quesiti impersonali, le sottopose al verdetto di quel consesso.

Io ignoro quanto ci disse ieri l'onorevole Pallizzolo, cioè che il capo di stato maggiore oggi è contrario alle navi di grande portata. Ma la lettura della discussione avvenuta alla Camera nel 1875, quando il ministro Saint-Bon propose la vendita della flotta, la lettura della discussione circa le navi grandi o piccole avvenuta nel 1880, la lettura di un altro stampato del Saint-Bon della medesima epoca di queste del Brin, e relativo alla questione delle navi, e favorevole a quelle di grande portata, parrà una cosa strana, ha servito a persuadermi che in questo momento chi parlò a quel modo nel 1875, e scrisse nel 1880, non può assolutamente essere favorevole a queste grandi navi, che si vuol continuare a mettere in cantiere. Perchè se francamente il ministro dice: non ce ne metto più, allora non ho più ragione di parlare, ma io ho un organico che porta che ce ne debbono essere altre 5. E allora bisogna che le faccia.

Da tutta quella discussione risulta il vantaggio delle navi piccole. Costano poco, si fanno presto, col valore di una nave grossa se ne fanno tre piccole, che costano 10 milioni, e che portano artiglierie, dopo le ultime invenzioni, tanto potenti da forare qualunque corazza. Hanno maggiore facilità di evoluzione, hanno molteplicità di sproni, molteplicità di siluri, pescano poco, e finalmente essendo tanti piccoli legni vi è molteplicità di bersaglio. Si capisce bene che essendo tre invece di una, per colarlo a fondo ci vorranno tre proiettili, mentre per una nave grossa basta uno solo.

Ma però, nonostante questo vantaggio delle navi piccole, allora allo stato della scienza risultò che erano preferibili le grandi navi, perchè erano le sole capaci di portare corazze tanto pesanti da resistere alle artiglierie del tempo. E realmente quando fu corazzato il *Duilio*, non c'era artiglieria che lo forasse. Perchè allora una nave potesse avere grande celerità, occorreva una immensa quantità di carbone, e, per conseguenza, una immensa capacità delle navi, mentre adesso le cose sono mutate.

Finalmente doveva essere grossa la nave, perchè se non era grossa non poteva sostenere le artiglierie molto pesanti, come occorrevano in quell'epoca.

Ma nella discussione, avvenuta alla Camera, disse l'ammiraglio Saint-Bon: « se per avventura il progresso della scienza marinaresca farà scomparire queste utilità che si hanno dalle nuove corazze, allora non vi è più dubbio non si può più parlare di navi grosse, bisogna parlare delle piccole. »

Precisamente così è accaduto.

Il progresso della scienza marinaresca tutta l'utilità delle navi grosse l'ha fatta scomparire.

Infatti artiglierie minori hanno una potenza di penetrazione, che allora non si immaginava, e ciò per la cresciuta velocità iniziale prodotta dalla polvere progressiva.

Il cannone ha vinto la lotta sopra la corazza.

In Francia, in questo momento, ci sono 11 corazzate fornite di artiglierie, che hanno la potenzialità di forare le corazze delle 4 corazzate, che abbiamo in mare, delle 3, che abbiamo in allestimento, delle altre 3 che abbiamo nei cantieri.

In quanto alle macchine a vapore è stata inventata la triplice espansione, per la quale con una quantità molto minore di carbone, si ottiene una forza che non si aveva prima, e per conseguenza la grande capacità dei bastimenti non è più necessaria.

Il peso dei cannoni è diminuito, l'impiego dei siluri ha acquistato un grande sviluppo, le corazze, che prima erano invulnerabili, ora sono vulnerabili; ed in questo caso cade opportuno quello che in questo libro, che mi ha fatto molto comodo, ha stampato nel 1881 il nostro ministro Benedetto Brin.

Raccomando alla Camera di stare attenta perchè anche il Benedetto Brin è di questo parere; almeno allora era di questo parere.

« Essendo stata costantemente dimostrata dalla esperienza la verità del principio stabilito dal Parlamento nel 1875, cioè che le corazze sono di danno e non di utilità. » Lo dice il Brin.

Ed ora tutte le corazze sono insufficienti. Lo dimostrerò chiaramente.

« Sono di danno e non di utilità perchè non sono abbastanza deboli per lasciar passare i proiettili liberamente senza che squarcino i fianchi della nave con grave pericolo per le medesime; nè sono abbastanza forti per arrestare i proiettili stessi; non si dovrebbero mettere sul cantiere navi la cui corazzatura non sia capace proteggerle contro i proiettili dai cannoni che si trovano, o si troveranno sulle navi di altre marine già in mare od in costruzione, o prossime ad esser poste in cantiere.

L'onorevole Palizzolo fece questa questione ma il ministro ci è saltato sopra, e ha fatto questione del corazzare o non corazzare. La questione è: quali sono le navi preferibili. Allo stato attuale delle cose, io conosco molti ufficiali di mariniera, e posso assicurare che le cose stano così: Sopra 100 ufficiali che nel 1880 erano del partito delle grandi navi, 90 oggi rispondono: la scienza ha progredito: sono cambiati i dati: ora non siamo più favorevoli a queste navi: siamo favorevoli a navi fatte diversamente, alle navi più piccole. Non ostante il Genio navale di tutte queste scoperte, di tutti questi progressi della scienza, di tutte queste cose che hanno cambiato la situazione non se ne preoccupa nè punto, nè poco: si è preoccupato della parte architettonica, e tira via come se nulla fosse. Il poter sentir dire: ha costruito le più grandi navi del mondo, eh! lo capisco, solletica l'amor proprio del costruttore.

Il ministro ha detto che le altre nazioni hanno navi di questo genere. Anche qui debbo ricorrere all'autorità di Benedetto Brin. (*Si ride*).

Nella sua opera a pagina 210 si legge questo: « Il dissi già nel mio scritto, e dalla discussione parlamentare questo fatto appare più evidente, che cioè molti non arrivano a rendersi ragione dell'importanza che si dà ad un migliaio più o meno di tonnellate nella grandezza delle navi moderne, e a questi molti, paia questa questione quasi indifferente e indegna di esser tanto dibattuta. » Ora le navi più grosse inglesi e francesi sono 2000 tonnellate meno delle tre navi che ha posto sul cantiere l'onorevole ministro della mariniera. Dunque, secondo il ministro della mariniera nel 1881 la gente non arriva a comprendere la grande differenza che portano nelle navi le 2000 tonnellate più o meno.

Ma il ministro della mariniera ci ha detto che questa è una questione grossa non una questione piccola, come dai profani delle cose della marina si suppone. Del resto in Inghilterra le navi che ha citato non arrivano a 12,000 tonnellate, onorevole ministro, sono di 11,940; le altre sono di 10,000. In Francia la massima grandezza delle navi francesi è la *Formidable* di 11,441 tonnellate e l'*Admiral Baudin* di 11,300; tutte le altre sono di una portata minore. Ma non basta. Bisogna vedere il rapporto nelle varie marine fra navi grandi e navi piccole. Cola, in quelle marine, per ogni nave grossa ci sono 6, 7, 8 bastimenti minori che possono aiutare la nave grande.

Dunque non è solo il fatto della questione scientifica; non basta solo dire là ci sono delle navi grandi della medesima portata: si tratta di

vedere il rapporto fra le navi grandi e le navi piccole. E se noi consideriamo la questione da questo punto di vista, le basi per noi sono queste grandi navi, invece per le altre marine non è così; c'è qualche nave di 2000 tonnellate meno delle nostre; ma non sono la base dell'ordinamento marittimo in nessun paese del mondo.

L'annuario navale di sir *T. Brassey*, perchè qui, signori miei, l'ho già detto, io non voglio essere rimproverato di essere un ammiraglio di acqua dolce; l'annuario navale di sir *T. Brassey* è un annuario che esce tutti gli anni in Inghilterra. Sir *T. Brassey*, era lord dell'ammiragliato durante il Ministero Gladstone; è un uomo ricchissimo, ha immensa passione per la marina, si fa aiutare da tutti gli uomini competenti nelle cose di mare, e tutti gli anni pubblica questo annuario, che gode in fatto di cose di marina, di un'autorità incontestabile. E io voglio mettere il ministro a rispondere a sir *T. Brassey*; me non mi ci piglia a darmi dell'incompetente...

Brin, ministro della marina. Ed io che lo sapeva l'ho qui.

Toscanelli. ... stampato tre mesi fa, fa il confronto fra il *Conqueror* di 6,200 tonnellate che costa 9 milioni, ed il *S. Parell* di 10,470 tonnellate che costa 18 milioni, ed il confronto risulta dal seguente quadro:

| Elementi di forza combattente | “ Conqueror „ | “ S. Parell „ |
|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Distribuzione del rischio. | 2 | 1 |
| Velocità | nodi 15 1/2 | nodi 16 3/4 |
| Speroni. | 2 | 1 |
| Armamento | 4 cannoni da 44 centimetri | 2 cannoni da 110 centim. |
| Corazze | 12 pollici | 16 pollici |
| Tubi lancia torpedini. | 10 | 5 |
| Comandanti. | 2 | 1 |
| Prezzo | 1 | 2 |

Gli apprezzamenti a questo quadro sono i seguenti: La forza relativa sarà apprezzata diversamente, secondo il giudizio individuale degli ufficiali. La maggioranza preferirà certo due *Conqueror* a un *Saint-Parell*.

Noi abbiamo quattro grandi corazzate in mare, ne abbiamo tre in cantiere, tre in allestimento.

Invece coi denari, coi quali si sono fatte queste 10 corazzate, a quest'ora, si poteva avere 30 corazzate, munite di artiglierie tanto potenti da forare le corazze di 48 centimetri; e non sarebbero sui cantieri, dove rimarranno altri cinque o sei anni, ma sarebbero già in mare, e se si fosse pensato al personale, sarebbero già armate.

Noto poi che vi è una grandissima incuria nell'allestimento delle tre corazzate: *Lauria*...

Voci. Lauria! Lauria!

Toscanelli. Lauria. (Io non so perchè annettete tanta importanza alla pronunzia; (*ilarità*) quando capite contentatevi)... *Lauria*, *Morosini* e *Doria*.

L'onorevole ministro della marina ha detto mille volte alla Camera che, mettendoci buona volontà, tre anni e mezzo, al più lungo quattro, bastano per compire l'allestimento di queste navi, e per fare che entrino in squadra.

E, se si fosse in tempo provveduto per il macchinario, le corazze, i cannoni, il munizionamento, e se si fosse accresciuto, a tempo debito, il personale negli arsenali, queste tre navi si troverebbero già armate e sarebbero in isquadra. Invece, vi è stata della trascuranza. E, per buona fortuna, non ci è stata la guerra; ma poteva essere; e la imprevidenza del ministro è innegabile ed evidente; risulta dalle dichiarazioni che ha fatto relativamente al tempo necessario per allestire una nave grande, e ciò in altre occasioni alla Camera.

Nel 1884, furono messe sul cantiere la *Sicilia* e l'*Umberto*; nel 1885, la *Sardegna*; di 13,806 tonnellate; e questo, sebbene ci fosse un ordine del giorno della Camera, proposto dall'onorevole Morana, perchè la Camera fece una grandissima discussione sulla portata delle navi nel dicembre del 1880.

E, sebbene allora le ragioni a favore delle navi grandi fossero infinitamente maggiori d'ora, la Camera deliberò un ordine del giorno con cui stabilì che la massima portata delle navi non dovesse oltrepassare le 10,000 tonnellate, mentre si è arrivato a 14,000. Ma c'è qualche cosa di più; e su questo richiamo tutta l'attenzione della Camera; perchè qui è proprio il nodo della questione.

Appunto per tutti questi attriti che accadevano nel Ministero della marina, ... (*Interruzione, a bassa voce, dell'onorevole Branca*). Branca, fammi il piacere di starti zitto! (*Si ride*).

Il ministro Acton fece un decreto, per regolare tutte queste divergenze, che porta la data del 22 agosto 1880. Il quarto articolo di questo decreto

stabilisce che " il Consiglio superiore di marina emette pareri sopra i seguenti affari. "

E fra gli affari sui quali il Consiglio superiore di marina deve pronunziarsi, ci sono i programmi e i progetti per le nuove costruzioni. La Camera capisce subito qual differenza passi fra la parola *programmi* e la parola *progetti*; ma, non è così pel paese.

Ed io parlo al paese, specialmente in questo momento che la Camera è assai poco numerosa. (*Si ride*) Secondo le somme disponibili, a forma di quel decreto, il ministro della marina deve annualmente rivolgersi al Consiglio superiore di marina, e deve dirgli: queste sono le somme disponibili; fatemi il programma perchè io possa farlo il disegno. E il programma consiste in questo: quale, a parere del Consiglio superiore di marina, dovrebbe essere la velocità, la corazza, i cannoni, gli approvvigionamenti, determinando che a tutte queste condizioni devono essere soddisfatte, non oltrepassando uno spostamento che il Consiglio superiore indica.

Per queste tre grosse navi il ministro della marina l'ha osservata questa disposizione? No, non l'ha osservata. I programmi, come prescrive il decreto, non li ha fatti fare dal Consiglio superiore di marina.

Il Consiglio superiore ha visto questo, che non sono state osservate le formalità stabilite per decreto reale, che il ministro si occupa di costruzioni, e poi viene a coprirsi col dire, l'hanno approvato.

Dunque è stata violata questa disposizione che il ministro Acton, per consiglio di persone che io conosco, appunto per evitare gli attriti aveva stabilito.

Il ministro della marina ha risposto all'onorevole Palizzolo che quando si mette nel cantiere una nave, che è apprestata, poi cammin facendo, nelle costruzioni avvengono necessariamente delle innovazioni per il progresso della scienza. Ed è vero; ma il decreto dell'Acton lo prevede questo, e dice che quando avvengono queste innovazioni, e che occorrono dei cambiamenti, bisogna ritornare innanzi al Consiglio di marina, e questo non è accaduto.

Brin, ministro della mariniera. Ma lo sa lei?

Toscanelli. Non lo so?

Caro ministro, quando dico una cosa è segno che la so. Io dico che la cosa sta proprio così. Se l'onorevole ministro dirà che non sta così, vedrà la Camera chi deve credere. Io dico che sta proprio così.

Ora io domando: in questo stato di cose, col

ministro che annette tanta importanza al Genio navale, quando si fanno le prove dei bastimenti, quando gli ufficiali che sono a bordo dovrebbero nei loro rapporti notare tutti i difetti di questi bastimenti, credete voi che questi ufficiali siano proprio liberi di fare tutte le osservazioni che credono con libertà, come se non si trattasse di un ministro, che dirige esso le costruzioni?

Questo nostro procedimento vediamo come è apprezzato all'estero.

Nel libro che ho citato, a pagina 192, si legge questo: " È difficile approvare lo sviluppo estremo in grandezza delle navi italiane: la grandezza delle navi fu accresciuta in passato per portare le corazze; ma non si poteva quasi prevedere che l'aumento di dimensioni avrebbe continuato anche quando la corazza era stata abbandonata per la protezione generale della nave.

" L'opinione degli ufficiali costruttori in Francia, in Germania, negli Stati Uniti non accetta il sistema di costruire navi tanto grandi che invitano ad attaccarle con lo sprone: arma che la nave grande a cagione della sua grandezza potrà male adoperare, e dalla quale potrà male difendersi. "

Tutte queste cose non potranno certo essere dette dagli ufficiali della mariniera: ma farò io la parte loro, e ne saranno contenti. (*ilarità*).

L'onorevole ministro ha avuto un bel giuoco a rispondere all'onorevole Palizzolo, quando l'onorevole Palizzolo ha parlato della potenzialità dei proiettili relativamente alle corazze, e ha detto che erano state fatte esperienze in Francia, dalle quali risulta che i proiettili vuoti anche contro una corazza di 8 o 10 centimetri si rompono, e la materia esplosiva esplose di fuori.

Prima di tutto questi esperimenti non sono completi: in secondo luogo doveva parlare di un'altra scoperta: in Germania è stato trovato che aggiungendo una piccola quantità di cromo nella fusione del metallo, il proiettile vuoto non si rompe, sfonda la corazza, e scoppia.

Voci. Chi gliel'ha detto? (*Si ride*).

Toscanelli. Chi me l'ha detto?

Me l'ha detto... io le questioni militari le studio, e alla Camera non ci vengo sprovvisto! (*Viva ilarità*).

Dunque si è arrestato ad una delle scoperte e l'altra non l'ha detta perchè si tratta di una scoperta recente. (*Conversazioni*).

Ora il ministro ha potuto, con quella abilità parlamentare che lo distingue, parlare dei tre generi di corazze: corazze tutto ferro, corazze *compound* mezzo ferro e mezzo acciaio; e final-

mente corazze tutto acciaio, che si fanno all'acciaieria di Terni, ne ha indotto la potenzialità relativa che avevano queste diverse corazze, ed io sebbene sia stato ufficiale d'artiglieria, dichiaro che non ne so nulla e ricorro quindi a sir T. Brassey, il quale a pagina 467 e tabelle annesse dimostra che alla distanza di 3 mila *yards*, (la *yards* è 91 centimetri e la distanza è quella di combattimento) i cannoni montati sulle navi francesi, modello 1875 da 42 centimetri, modello 1884 da 37 centimetri, e modello 1881 da 34 centimetri, forano le corazze.

Palizzolo. Quali?

Toscanelli. Quelle di Terni.

C'è nella tabella in cui sono notate tutte le nostre dieci corazzate, quelle in allestimento, e quelle tre che sono in cantiere. Sanno che le corazze sono di 48 centimetri, che sono in acciaio; hanno calcolato la resistenza ed a 3 mila *yards* queste corazze si forano, almeno così sostiene il Brassey.

Io non ne so niente e, sebbene non sia un ufficiale d'artiglieria neppure l'onorevole ministro, prendo quest'autorità, per sostenere quello che dico.

Alla pagina 467 di quel libro e tabelle annesse, risulta che ci sono 11 corazzate francesi che hanno le artiglierie, come ho detto, e che c'è una corazzata della portata di 4700 tonnellate, la quale ha cannoni abbastanza potenti per forare tutte le nostre corazze.

Dunque io capisco che si spendano 30 milioni per fare delle corazzate che abbiano delle corazze non penetrabili, ma quando queste corazze sono penetrabili, allora ricorre quello che disse l'onorevole Brin nel 1881, che le corazze penetrabili sono molto peggiori dei bastimenti in legno; almeno allora la pensava in questa maniera.

La Francia oltre queste 11 corazzate, ne ha altre 6, tre delle quali saranno allestite nell'anno prossimo, e le altre tre nel 1890. Ed io, senza dir nulla di questo, faccio proprio delle domande chiare al ministro della marina: ritiene egli che ormai di corazzate grandi se ne abbiano abbastanza? Inoltre...

Brin, ministro della marina. Ma io non ne propongo alcuna nel bilancio... perchè si affanna a discuter di questo?

Toscanelli. Questo poi io ho trovato nel libro dell'onorevole Brin: che, quando le artiglierie aumentino tanto la loro potenzialità da perforare le corazze, allora è il caso di abbandonare le corazzate. Ma inoltre questa questione delle co-

razze mi fa ricordare che sin dal 1885 noi abbiamo preso impegno con lo stabilimento di Terni di assicurargli un certo lavoro.

Ma voi non pensaste che poi si sono fatte delle convenzioni ferroviarie e che in quell'occasione poteva a quello stabilimento assicurarsi anche un largo lavoro, quello delle rotaie. Si è messo solo sui ferri un dazio protettore del 25 per cento.

E ciò nonostante le rotaie provenienti dall'estero costano meno di quelle che si possono fabbricare a Terni.

Dunque il nostro stabilimento non ha proprio altra vitalità che quella che gli proviene dal lavoro fornito dal Ministero della marina? Ma se le corazze dovessero un giorno o l'altro essere abbandonate, come si troverà, io domando, il ministro coi suoi impegni? Come potrà soddisfarli? perchè naturalmente le due cose, le due circostanze, impegni con Terni ed eventuale mancanza di corazze, si troverebbero in lotta.

E vengo ora alla mia conclusione che è la seguente: i nostri armamenti navali sono disarmonici colla nostra politica estera, e sono disarmonici colle regole militari che debbono essere osservate alla frontiera marittima.

V'è un ricco materiale da guerra marittimo che si trova in luoghi esposti a facile preda del nemico. Mentre da tutti è ritenuto che in caso di guerra marittima essere il primo ad esser pronto ad incontrare il nemico è un grande elemento per la vittoria, noi non siamo in questo stato di difesa.

Nelle condizioni della politica estera a me pare che il capo di stato maggiore dovrebbe stare sulla flotta e non a Roma.

Esiste una grande deficienza di personale.

Si sono spesi tesori per fare bastimenti, e manca il personale per equipaggiarli.

È cattivo l'indirizzo delle nostre costruzioni. Non si è rispettato l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Morana, nè il decreto promulgato dall'onorevole Acton; gli ufficiali non sono gli armatori che ordinano su dati programmi, i piani ai costruttori.

E qui noti bene la Camera, in questo suo libro il ministro Brin dice che l'armatore è quello che deve indicare come deve essere costruita la nave; se l'armatore deve trasportare il grano dice al costruttore: io voglio trasportare tanto grano, fate il bastimento, che, a tali condizioni sodisfi, ovvero deve trasportare carbone, e dice fatelo in quest'altro modo; gli armatori sono gli ufficiali che devono dire come deve essere costruita la nave; invece da noi non si è fatto così.

Credo che a tutti questi inconvenienti sia impossibile rimediare finchè è ministro della marineria l'onorevole Brin, il quale ormai da tutto questo suo passato è compromesso, ed io quindi voterò contro il bilancio.

E qui debbo dire chiaramente una cosa per illuminare la situazione.

Si è venuto alla Camera a dire che i bilanci sono cose amministrative, che si devono votare; invece questo è contrario a tutte le teorie costituzionali in Francia, in Inghilterra, negli Stati Uniti, da pertutto la teoria è questa

Quando un deputato vuol promuovere una crisi parziale esso non può farlo in occasione di una legge proposta dal ministro, perchè la legge al deputato può parer buona e non deve esso essere messo nella situazione di privare il proprio paese di quella legge che gli par buona; allora l'unica occasione per dimostrare la sfiducia verso un ministro e produrre una crisi parziale è il bilancio.

E non è vero che quando si vota contro il bilancio, ciò porta la conseguenza di chiudere la Sessione, perchè è accaduto spessissimo in Francia ed in Inghilterra che venne cambiato un capitolo o due del bilancio, ed immediatamente il successore lo presentò all'approvazione della Camera. Dunque il solo modo quando non si vuol fare una crisi generale ed il Parlamento vuole esprimere la sua sfiducia e la convenienza che un dato ministro tecnico si cambi, per far valere le sue ragioni per la Camera è di respingere il bilancio.

Ora io ho fatto parecchie domande; ma vi sono queste alle quali annetto una grande importanza.

È vero o non è vero che la *Sicilia*, la *Sardegna*, l'*Umberto* non emanano dai programmi formulati dal Consiglio superiore della marineria ma dai piani iniziati dal Genio navale?

È vero o non è vero che il capo di stato maggiore fu contrario a quei piani iniziati dal Genio navale?

È vero o non è vero che fra il Genio navale e gli ufficiali della marineria vi è una forte divergenza di vedute in fatto di costruzioni navali?

Io attendo dal ministro sopra questa parte una chiara risposta, perchè è proprio il terreno sul quale la Camera potrà determinarsi con cognizione di causa se egli debba essere eliminato.

Spero che il ministro Brin lo farà, e credo che la discussione che noi facciamo in definitivo finirà per essere molto utile alla nostra marineria da guerra.

Come Napoleone disse... (*Oook!*).

Voci. È vecchia! è vecchia!

Toscanelli. Perchè l'onore dell'Italia è specialmente nella marineria militare.

Ringrazio la Camera della benevolenza che mi ha usata. (*ilarità*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro della marineria. Risponderò brevemente per non rientrare nelle questioni; e dichiaro prima di tutto che non ho per parte mia alcuna obbiezione alla teoria dell'onorevole Toscanelli, che si possano fare delle crisi parziali in occasione dei bilanci; anzi quando ho cominciato a parlare, ho pregato la Camera di voler considerare le questioni del bilancio di marineria come personali del ministro e di risolverle senza alcuna preoccupazione politica, quando credesse che altri potesse dare alla marineria un indirizzo migliore di quello che ho dato io, e specialmente in questo momento.

L'onorevole Toscanelli, con quella competenza che lo distingue, ha parlato.. (*ilarità*).

Toscanelli. Saremo competenti del pari! (*ilarità*).

Voci No! no!

Toscanelli. Lo dite voi altri di no, io dico di sì.

Presidente. Onorevole Toscanelli, lo prego a non interrompere.

Brin, ministro della marineria. Per esempio ha citato l'opere di Lord Brassey per dimostrare che le corazze dello spessore di quelle dell'*Italia* e della *Lepanto* sono perforate dai cannoni di alcune navi francesi. Non ha notato però che quelle cifre sono relative a corazze di ferro. E lo dice chiaro a pagina 434, che cioè tutti questi calcoli sono fatti con la formula del Maillard del 1863, per tutte le corazze di ferro; mentre che tutti quei bastimenti nostri hanno corazze *compound* oppure d'acciaio.

E quando parla dell'*Italia*, della *Lepanto* e dell'*Umberto* con corazze di 48 centimetri, non ha tenuto conto che queste corazze sono inclinate a 23 gradi, e che quindi la resistenza corrisponde a quella di uno spessore di 61 centimetri. Del resto poi se l'onorevole Toscanelli condanna anche l'*Italia* e la *Lepanto*, io posso esserci intervenuto nella loro costruzione come ingegnere, ma sono state fatte in altre epoche. Vuol dire che condanna passato, presente e futuro, tutto, e lo lascio nella sua opinione. (*Si ride*).

L'onorevole Toscanelli ha detto che non abbiamo personale. Naturalmente, secondo lui, ciò è tutta colpa mia. Egli dice: come mai non ha pensato al personale? Sapeva che i bastimenti

ci sono, e che per fare gli ufficiali ci vogliono 7 o 8 anni. Perchè non ha pensato a provvedere?

Prima di tutto gli farò osservare che non sono che 4 anni da che ci sono a questo posto, e che per sortire dall'Accademia navale occorrono cinque anni di studio. Quindi se gli ufficiali usciti dall'Accademia navale sono stati pochi non è colpa mia.

I miei antecessori hanno ammesso fin 10 allievi soli, poi 18, poi 21 alla volta; io ho portato le ammissioni a 60; e adesso si comincerà a andar meglio.

Nessuno poi più di me si è preoccupato del personale di bassa forza, tanto è vero che fui io a presentare la legge per l'aumento a 3,000 uomini del contingente che era di 2,500, e fui io che presentai la riforma della legge per aumentarlo ancora maggiormente. Finalmente non è la Commissione parlamentare che mi ha spinto a presentare il concorso della leva di terra, perchè nel disegno di legge che ho presentato per la modificazioni della leva, annunziosi questo fatto. E tanto è vero che ci sono voluti molti mesi di trattative col mio collega della guerra, per avere questo concorso.

Dunque non poteva intervenire in tempo l'invito della Commissione, mentre questo accordo era stato preso molti mesi prima.

Non so poi dove l'onorevole Toscanelli vada a raccogliere tante voci, tanti pettegolezzi...

Toscanelli. Non lo saprà mai. (*ilarità*).

Brin, ministro della marina. È un sistema impossibile di discussione. Come fa il ministro a controllare queste voci? Bisognerebbe venire a un diverbio con l'onorevole Toscanelli.

E come è possibile poi infine di venire quasi a vantarsi di aver sorpreso queste notizie? Perchè in fine dei conti i funzionari del Ministero avrebbero mancato nel modo il più grave, nel fornire dei dati che non sono veri.

Per esempio, l'onorevole Toscanelli dice che il capitano di vascello De Amezaga l'ho messo al servizio di una Società di navigazione. Il comandante De Amezaga aveva domandato di esser posto in servizio ausiliario. Ho fatto esaminare la domanda dal Consiglio superiore di marina, ed il Consiglio ha dato parere favorevole. Ma la Corte dei conti ha verificato che il comandante De Amezaga non poteva avere diritto a pensione che al primo luglio, e allora, come si fa sempre in casi consimili, non si è dato corso al decreto di collocamento a riposo e si aspetterà a darvi corso al primo luglio prossimo. Ella ha detto che dome-

nica feci firmare il decreto. Via, gli uscieri me l'hanno proprio informato bene, perchè il decreto non l'ho presentato. (*ilarità*).

Toscanelli. Non sono stati gli uscieri: sono andato al Ministero, e me lo ha detto il suo segretario. (*Rumori*).

Brin, ministro della marina. Peggio che mai.

Toscanelli. L'ho domandato: credo di avere il diritto di domandare schiarimenti.

Brin, ministro della marina. Ma veda se è modo di andare negli uffici! Ma devo controllare quello che ha detto un segretario? Avrò capito male. (*Mormorio — Commenti*).

L'onorevole Toscanelli poi ha parlato di tutta la ricchezza che abbiamo sopra i cantieri, e ha domandato se io intendo chiudere tutti i cantieri e gli arsenali non difesi.

È verissimo, a Livorno c'è una nave da guerra in costruzione, lungo la Liguria ci sono in costruzione delle torpediniere, a Castellammare c'è una nave in costruzione, ma pretende l'onorevole Toscanelli che non si facciano più costruzioni che nei porti fortificati?

Toscanelli. Già, già. (*Si ride*).

Brin, ministro della marina. Vada a vedere in Francia. In Francia si affidano le costruzioni a cantieri che stanno sparsi lungo tutto il litorale.

Ma se arriverà questa guerra, della quale parla tanto l'onorevole Toscanelli, nella quale tutto sarà distrutto e bruciato, il danno più grande non sarà disgraziatamente certo quello di avere danneggiato lo scafo dell'*Ettore Fieramosca*.

Se veramente la teoria dell'onorevole Toscanelli avesse avuto attuazione, noi in tanti anni di pace non avremmo saputo dove costruire le nostre navi, ed avremmo al giorno d'oggi un naviglio molto più debole.

A che punto sarebbe il nostro armamento navale se avessimo ubbidito a questi continui timori di guerra?

Io ammetto che un cantiere sia più sicuro in un posto fortificato; ma fra l'esprimere questo desiderio e il domandare che il ministro, a tamburo battente, prenda tutto quello che trovasi a Castellammare, e lo trasporti a Gaeta, mi pare ci corra molta differenza.

Bisognerebbe prima di tutto fare a Gaeta un cantiere, che ora non esiste. (*Si ride*).

Toscanelli. Per Gaeta ho alluso allo stabilimento Armstrong.

Voci. A Pozzuoli! (*Si ride*).

Toscanelli. A Pozzuoli! (*Si ride*).

Brin, ministro della marina. Ci sono poi dei

grandi interessi impegnati, di popolazioni che meritano tutto il riguardo del Governo e che non si possono manomettere da un giorno all'altro.

Crede che il cantiere di Castellammare, dove lavorano 3000 operai, si possa trasportare da un giorno all'altro in un altro paese?

Come dissi, se in vista di queste preoccupazioni, non ci fossimo mai serviti del cantiere di Castellammare, certo la produzione del nostro naviglio non sarebbe stata così attiva, come è stata fino ad ora.

Quando avremo in pronto l'arsenale di Taranto si farà, come è stabilito nella legge, questo trasporto.

Ma per farlo, prima di tutto è necessario avere i mezzi, altrimenti interrompere i lavori a Castellammare senza poter nemmeno cominciare a Taranto, questo sarebbe un danno reale della nostra marina per evitare un danno possibile nel futuro.

L'onorevole Toscanelli ha anche egli discusso delle navi grandi e piccole e disse che non discuterebbe, se il ministro lo assicurasse che non farebbe più di queste grandi navi. Ora ho già osservato che questa questione delle corazzate è talmente una *querelle d'allemand* che si è voluto sollevare contro di me che, in questo bilancio, non ha fatto proposta alcuna di mettere in costruzione delle corazzate. Dunque si è voluto venire a discutere le corazzate che sono già poste in cantiere.

Quando si dovesse fare una nuova corazzata naturalmente farei fare i progetti: li farei esaminare dal Consiglio superiore e li presenterei alla Camera come ho fatto nel 1884.

Io ero stato incaricato di fare i piani di queste corazzate dall'ammiraglio Acton, allora ministro; mi fu confermato l'incarico dal nuovo ministro ammiraglio Del Santo e quando questi lasciò il Ministero e che io gli succedetti, ho mandato quei piani al Consiglio superiore che li ha esaminati.

I programmi quindi in molta parte me li avevano dati i miei antecessori, ed il Consiglio superiore ha esaminati questi progetti e li ha approvati.

Ma malgrado quest'approvazione io non intendo declinare alcuna responsabilità, e la declino tanto meno che quando si commettesse un errore, credo che poco mi gioverebbe se per mia giustificazione dicessi, che avevo ottenuto l'approvazione del Consiglio superiore.

Il Consiglio superiore dà il suo parere, ma la

responsabilità è poi tutta del ministro. (*Benissimo!*)

Io ho, per incarico avuto dai ministri passati, tracciato il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia* e la *Lepanto*: ebbene, non sono stati i progetti approvati del Consiglio superiore?

E i voti del Consiglio superiore hanno forse impedito la tempesta che mi si scaricò poi sul capo?

Se il decimo dei difetti che furono annunciati che dovevano avere queste navi, si fossero verificati, il voto del Consiglio superiore che li aveva approvati mi avrebbe salvato?

L'onorevole Toscanelli ha criticato l'*Italia* e la *Lepanto*, eppure sono state approvate del Consiglio superiore?

Toscanelli. Non l'ho criticate! Non è vero!

Brin, ministro della marineria. Adesso dice che non valgono niente. Ma insomma, io la responsabilità di ministro l'accetto intera per questi bastimenti ed accetto che chiunque esamini, se i progetti non corrispondono perfettamente ai programmi approvati dal Consiglio superiore.

È vero che dopo che erano cominciate, dopo un anno e più di lavoro e si erano commesse le macchine, quando decisi che i cannoni si facessero in paese, anziché in Inghilterra, è verissimo che ritornato al Consiglio superiore per fare esaminare il contratto dei cannoni, si sollevò nientemeno che la questione pregiudiziale che non si dovevano più fare quelle navi. Fino a che si trattava di cannoni da far venire dall'Inghilterra non si era fatta nessuna obiezione a queste navi, quando si trattò d'introdurre cannoni fabbricati in paese, allora si è detto che non si dovesse far più neppure il bastimento che doveva portare questi cannoni. Debbo però dire che questa questione pregiudiziale non è stata approvata che da un solo membro del Consiglio superiore, tutti gli altri, nella loro unanimità, hanno votato perchè si continuasse la costruzione di questo bastimento.

Io non volevo entrare in tutte queste miserie, ma già che l'onorevole Toscanelli va a raccogliere non so come tanti pettegolezzi, ho diritto di dire tutto alla Camera.

Toscanelli. No! no! Non vado dietro gli usci.

La seduta termina alle 7.

*Ordini del giorno per le tornate di domani.**Seduta antimeridiana.*

1. Seguito della discussione del disegno di legge: Pensioni degli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra. (72)

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazione del testo unico della legge sulla leva di mare in data 28 agosto 1885: Concorso della leva di terra all'aumento del Corpo reale equipaggi. (122-150)

3. Modificazioni alle leggi postali. (87)

Seduta pomeridiana.

1. 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:

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

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

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

5. Sulla emigrazione. (85)

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

7. Sulla pubblica sicurezza. (115)

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

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

10. Aumento di fondi per completare le bonifiche idrauliche dell'Agro romano. (57)

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

12. 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)

13. 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. (141)

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

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

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

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

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

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

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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