

XLIX.

TORNATA DI SABATO 12 GIUGNO 1897

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE

Atti vari:	
Relazione (<i>Presentazione</i>):	
Bilancio delle poste (BORSARELLI).	Pag 1829
Disegno di legge:	
Bilancio della marina (<i>Seguito della discussione</i>).	1798
Oratori:	
BISCARETTI	1803
IMBRIANI	1823
MACOLA	1815
MARTINI	1826
PALA	1810
PRESIDENTE	1826
SOLIANI	1798
Giuramento dei deputati DE MICHELE e TARANTINI.	
	1796
Interrogazione:	
Oli di oliva:	
Oratori:	
GUICCIARDINI, <i>ministro di agricoltura e commercio</i>	1796
VISCHI	1797
Verificazione di poteri	1829

La seduta comincia alle ore 14.4.

Miniscalchi, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Miniscalchi, *segretario*, legge:

5480. Gli impiegati della Congregazione di carità di Brescia ed Istituti pii dipendenti domandano di essere pareggiati agli altri funzionari dello Stato, delle Provincie, e dei Comuni nell'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile.

5481. Vaiti Guglielmo da Girifalco anche a nome delle sorelle domanda una pensione sul fondo pei danneggiati politici delle provincie napoletane, essendosi per la morte del fratello Pietrantonio, caduto gloriosamente al Volturmo il 1° ottobre 1860, dissestate e rovinate le condizioni della sua famiglia.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia: l'onorevole Fabri, di giorni 5; l'onorevole De Amicis, di 6; l'onorevole Della Rocca, di 12.

(*Sono conceduti*).

Giuramenti.

Presidente. Essendo presenti gli onorevoli Tarantini e De Michele, che non hanno ancora giurato, li invito a giurare.

(*Legge la formula*).

Onorevole Tarantini?

Tarantini. Giuro.

Presidente. Onorevole De Michele?

De Michele. Giuro.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Prima è quella dell'onorevole Imbriani al ministro delle finanze; la quale però è rimandata, d'accordo con l'onorevole ministro.

Segue poi un'altra interrogazione, pure dell'onorevole Imbriani, al ministro dell'interno; ma l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno m'ha fatto sapere che è malato.

Così pure l'onorevole Fulci è d'accordo coll'onorevole ministro delle finanze per rimandare la sua interrogazione.

Non rimane quindi che l'interrogazione dell'onorevole Vischi, ai ministri dell'agricoltura e commercio e delle finanze, « circa i rimedi per garantire la produzione degli oli d'oliva contro quelli tratti da semi oleosi. »

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

Guicciardini, *ministro di agricoltura e commercio*. È indubitato che da parecchi anni gli oli di oliva, una delle principali e più ricche produzioni del nostro paese, subiscono ribassi, si può dire, sempre crescenti.

Le cagioni del fenomeno sono molteplici, e la maggior parte sfuggono all'azione tanto dei produttori quanto del Governo.

La principale è quella causa generale, di natura sua molto complessa, per cui i prezzi di tutte le cose e da per tutto tendono a ribassare. È evidente che per questa causa niente si può fare.

Un'altra causa consiste nei succedanei dell'olio che sono divenuti di uso sempre più generale e che lo sostituiscono in molti consumi; fatto anche questo che, diminuendo la richiesta del prodotto, non può non diminuirne i prezzi, e contro il quale niente si può fare, a meno che non si voglia violare la libertà dell'industria e della fabbricazione.

Un'altra causa è senza dubbio la sofisticazione dell'olio d'oliva; fatto che aumentando il prodotto e screditandolo sui mercati di maggior consumo, tende naturalmente esso pure al rinvillio del prezzo.

Queste le cause principali del fenomeno su cui richiama l'attenzione mia l'onorevole Vischi.

Circa la prima e circa la seconda credo che niente si possa fare: spero di avere in ciò consenziente anche l'onorevole Vischi; rimane la terza, per eliminare la quale non poco è stato fatto e qualche altra cosa forse si potrà fare.

Lo Stato nostro ha fatto non poco per difendere l'olio di oliva dalle sofisticazioni. Dal 1880 in poi si sono applicati dazi fortissimi su quelle materie che servono a sofisticarlo, tanto alla fabbricazione, quanto al-

l'importazione. Ha fatto lo Stato anche qualche cosa di più: ha dato incarico ai nostri enotecnici all'estero di usare una severa vigilanza sul commercio oleario, vigilanza che si manifesta specialmente col rilascio di certificati che ne attestino la purezza. Fra gli enotecnici nostri che si sono più specialmente distinti in questo incarico, cito a ragione di lode il nostro enotecnico di Nuova York, il quale ha reso notevoli servizi al commercio oleario nostro negli Stati dell'Unione americana.

Che altro si potrebbe fare per difendere la riputazione e con la riputazione il prezzo di questo prodotto, sia all'interno, sia all'estero?

Si è occupato di questo argomento nel decorso anno in modo particolare il Consiglio provinciale di Porto Maurizio, il quale espresse il voto che sieno ancora aumentati i dazi che colpiscono gli oli di seme atti ad adulterare quelli di oliva. Ma la questione di un ulteriore rincrudimento di questi dazi non è nè facile nè semplice, perchè si connette con legittimi interessi di altri rami di produzione e di commercio; e quindi non poteva essere per parte mia oggetto di risoluzioni improvvise che potevano essere poco ponderate. Perciò adottai il partito di fare una specie di inchiesta a domandai sull'argomento il parere delle Camere di commercio e dei sodalizi che rappresentano più specialmente gli interessi della produzione e del commercio oleari. Una gran parte di questi pareri sono giunti. Alcuni sono favorevoli al voto espresso dal Consiglio provinciale di Porto Maurizio; altri sono contrari e mettono avanti una ragione che certamente non è priva di verità, e cioè: che le sofisticazioni con le quali si scredita il nostro prodotto sui mercati esteri e se ne abbassa il prezzo, si compiono nella massima parte al di là della nostra linea doganale.

La questione, ora, è nei termini che ho esposto: io una decisione definitiva non l'ho ancora presa, perchè ancora non mi sono pervenute tutte le risposte che attendo; vedrò di prenderla quando queste mi siano giunte.

Alla domanda dunque che mi fa l'onorevole Vischi, rispondo questo: riconosco l'importanza della questione; non mi dissimulo le difficoltà che ci sono da superare per fare qualcosa di utile; deciderò quando avrò compiuto la raccolta dei pareri che ho domandato; pareri fra i quali metterò, senza dubbio,

in prima linea, quello che l'onorevole Vischi, che certamente avrà studiato questa materia, vorrà compiacersi di darmi.

Presidente. Onorevole Vischi, ha facoltà di parlare.

Vischi. Sono grato all'onorevole ministro Guicciardini di non essersi dato anch'egli alla latitanza, come tutti i suoi colleghi (*Ilarità*), e di essere venuto a rispondere a questa mia interrogazione; e gli sono grato per le assicurazioni che mi ha dato. Io già conoscevo l'intendimento del Ministero d'agricoltura e commercio sulla materia che forma oggetto della mia interrogazione, inquantochè questa mi venne consigliata da un voto della Camera di commercio della provincia di Bari; voto che appunto veniva emesso in seguito ad invito fattole dal Ministero d'agricoltura e commercio, per esaminare l'opportunità o no di elevare il dazio d'importazione sugli oli tratti da semi oleosi e sulle materie prime destinate a produrli, e per pronunziarsi sulla convenienza o no di porre un dazio di fabbricazione sulla produzione interna degli oli ricavati dai semi oleosi, cioè per proteggere ancora più la produzione degli oli d'oliva.

È inutile dimostrare la necessità di proteggere in qualche modo la grande risorsa nazionale, che è quella degli oli. Dico nazionale, perchè, se parlo io rappresentante di un emporio oleario, qual'è Gallipoli, certamente con eguale interesse potrebbero (e lo farebbero molto meglio) parlare i rappresentanti della Calabria, della Liguria, della Sardegna e della Toscana, insomma di ogni parte d'Italia, giacchè ovunque l'oliva è così abbondante da potermi autorizzare a ripetere, che rappresenti una grande parte della produzione nazionale.

Che cosa accade? Non solamente abbiamo dovuto sopportare tutta la concorrenza (che va benedetta, perchè è il prodotto della scienza, della meccanica e delle scoperte), la concorrenza, dico, che ci è venuta dal petrolio, dal gas, dalla luce elettrica, dall'acetilene per l'illuminazione; ma abbiamo ancora la concorrenza enorme che ci vien fatta dagli oli sofisticati, che in gran parte sono fabbricati anche in Italia, e dall'olio che ci viene di fuori, specialmente dalla Tunisia e dalla Grecia.

Va da sè, che noi dobbiamo trovare dei rimedi, non solo per proteggere la nostra produzione, ma, direi anche, le ragioni igie-

niche, perchè è inutile dire come e quanto sia dannoso alla salute quell'olio così sofisticato, che poi si consuma tanto largamente per l'alimentazione.

L'onorevole ministro ha accennato a vari rimedi; ma io, riassumendomi, dico: veda se non sia il caso di elevare i dazi sull'importazione degli oli esteri.

Dissi un'altra volta e mi meritai un tratto di spirito dell'onorevole Brin, allora ministro degli esteri, che, per quanto io sia libero scambista, non sono tanto ingenuo da voler fare delle teorie, in un momento in cui tutti cercano di proteggere i loro prodotti.

Se faremo tutti una politica nuova, rivedendo le nostre tariffe e i nostri trattati, ci atterremo alla nostra bandiera; ma fino a quel momento, siccome ciascuno cerca di proteggere i propri prodotti, proteggiamo anche noi questo che, come ho detto, rappresenta gran parte della produzione nazionale.

Provveda l'onorevole ministro contro questa forma di sofisticazione degli oli derivanti da semi oleosi, colpendola, magari, con una forte tassa, e veda se nei trattati da farsi o da rimaneggiarsi, possa la voce oli avere una maggiore considerazione e più larga garanzia.

L'onorevole ministro distendendosi, con molta cortesia, anche (con la speranza di non far notare l'assenza dei suoi colleghi pei 40 minuti regolamentari assegnati alle interrogazioni) nella risposta che mi ha dato, ha avuto la bontà di assicurarmi che se a molte cose ha provveduto, a molte altre penserà.

Io, politicamente, mi auguro che egli non abbia molto tempo a provvedere e, quindi, lo pregherei a fare in modo che il suo successore possa trovare pronti gli studi.

Ad ogni modo, l'onorevole ministro prenda in seria disamina questo problema, e procuri che si possa dire che qualche cosa pure si è fatta da questo Ministero, quando non è stato vinto dalla sua smania di disfare, specialmente in tema di libertà. (*Approvazioni*).

Presidente. Verrebbe ora un'altra interrogazione dell'onorevole Vischi, che s'intende rimandata, essendo assente l'onorevole ministro.

Sono parimenti rimandate due interrogazioni dell'onorevole Pini all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed all'onorevole ministro della guerra, i quali non sono presenti, e

pure, per l'assenza dell'onorevole ministro del tesoro, rimane iscritta nell'ordine del giorno l'interrogazione dell'onorevole Mancini al ministro del tesoro.

Discussione del bilancio della marineria.

Presidente. Non si può andare innanzi con la supposizione che tutte queste interrogazioni siano ritirate, quando mancano i ministri, per conseguenza lasceremo le interrogazioni, e procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del bilancio della marineria. Il primo oratore iscritto è l'onorevole Soliani.

Ha facoltà di parlare.

Soliani. Onorevoli colleghi. Che la nostra marina sia debole, lo ha detto l'onorevole ministro nel suo disegno di legge, lo ha ripetuto la Giunta generale del bilancio e lo hanno riconosciuto sotto varie forme gli oratori che mi hanno preceduto. Io sono dello stesso parere, perciò vi risparmierei la noia di una nuova dimostrazione. Questa debolezza però, più che assoluta è relativa, in causa degli aumenti grandiosi che le altre marine hanno dato in questi ultimi anni al naviglio, mentre noi siamo rimasti stazionari. L'onorevole ministro, per diminuire la nostra inferiorità, ha proposto un aumento di sette milioni al capitolo della riproduzione del naviglio. Io non lo credo sufficiente, come non lo credono sufficiente lo stesso onorevole ministro, la Giunta stessa del bilancio, e gli oratori che mi hanno preceduto.

Infatti, se si tiene conto dell'attenuazione del valore guerresco che subiscono le navi, per via dei progressi continui che avvengono nell'industria navale, si vede che, dei 26 milioni, 22 in quest'anno e 26 nell'anno venturo, che avremo disponibili per la riproduzione del naviglio, circa una ventina occorrono a mantenerlo nello stato attuale.

E qui si consoli l'onorevole De Nobili, perchè questo invecchiamento non avviene soltanto in casa nostra, ma anche presso le altre marine. Del resto non è da dirsi che le navi che sono invecchiate siano inutili; esse costituiscono una riserva preziosa. Si immagina la nostra squadra uscente vittoriosa da una battaglia. Essa si troverebbe a disagio ove dovesse affrontare, isolata, un'altra squadra, sia pure di vecchie navi, del nemico,

giacchè uscita appena da una lotta non avrebbe più la potenza primitiva. Invece, anche molto danneggiata, ma appoggiata da navi di riserva, vecchie come quelle del nemico, avrebbe probabilmente ragione ancora.

Dedotti i 20 milioni che occorrono per tenere il nostro naviglio di prima linea alla sua potenza attuale, ne restano 5 o 6, i quali rappresentano lo incremento. Ma evidentemente, per un naviglio che ha un valore di oltre 400 milioni, quest'incremento è poco sensibile. A mio modo di vedere bisognerebbe che l'aumento fosse di 20 milioni per portare la nostra marina a quel grado di potenza che deve avere e nel quale deve mantenersi.

Questi 20 milioni sarebbero, in principio, tutti impiegati alla riproduzione del naviglio, ma raggiunto il grado di potenza che noi desideriamo, una parte di questa somma del bilancio sarebbe devoluta agli altri servizi per esercitare il naviglio stesso, per aumento del personale, per provvista di carbone, ecc.

Ma possiamo noi spendere tanto? Io credo di no. Il paese non può fare altri sacrifici.

Io sono del parere di coloro i quali credono che le spese militari, prese nel loro complesso, anzichè essere aumentate devono essere diminuite; e diminuire si possono, ove, lasciati da banda ideali che si raggiungeranno a tempo più opportuno, si pensi soltanto alla difesa nazionale, e l'esercito e la marina, anzichè essere considerati separatamente in questo problema, come se l'uno debba difendere la China e l'altro il Giappone, siano considerati insieme, in maniera da stabilire il fabbisogno guerresco minimo dell'uno e dell'altra occorrenti per conseguire la sicurezza del nostro territorio, che è la ragione principale della loro esistenza.

Allora si vedrà che noi battiamo falsa strada, che spendiamo troppo per difendere la frontiera terrestre, naturalmente forte, e troppo poco per difendere la frontiera marittima naturalmente debole, talchè con bilanci militari complessivi che uccidono la potenza economica e finanziaria del paese, abbiamo una marina che è inadeguata al suo compito principale della difesa del Paese.

Insomma, si ritorna sempre a quella tesi del generale Ricci, che è stata illustrata così bene dai brillanti oratori che mi hanno preceduto, e sulla quale perciò è superfluo che io insista. Fino a tanto che questa tesi non

sarà pienamente accettata dalla Camera e dal Paese noi spenderemo sempre troppo e saremo sempre impotenti.

Ma questo avvenire è, disgraziatamente, lontano. Ed io mi accontento dell'aumento che è proposto dall'onorevole ministro, il quale aumento ha il grande vantaggio di conservare almeno al naviglio la sua importanza attuale.

Per togliere prontamente la nostra marina dallo stato di debolezza nel quale si trova, gli onorevoli De Nobili e Bettòlo crederebbero opportuno di fare subito un grande sforzo, con un debito redimibile. L'idea è seducente sotto vari aspetti, ma è anche piena di pericoli, i quali credo opportuno di accennare. Certamente, vantaggi si avrebbero, e primo di tutti quello ingente, dal punto di vista militare, di portar presto il nostro naviglio al grado che deve avere.

Un altro vantaggio non disprezzabile sarebbe quello di avere le nuove navi in armonia col naviglio esistente, vantaggio molto apprezzabile che si corre rischio di perdere se si diluisce la ricostituzione in un lungo periodo d'anni, perchè, con i progressi inevitabili di tutte quante le industrie che hanno carattere militare, cambiano i criteri direttivi delle costruzioni navali.

Però vi sono anche inconvenienti gravi.

Primo di tutti: ove lo sperato miglioramento economico del Paese non si avverasse, ci troveremmo, fra pochi anni, di fronte ad un arresto completo delle costruzioni navali, che sarebbe tanto più dannoso economicamente inquantochè si manifesterebbe subito dopo un periodo di grande attività e di grande sviluppo dei nostri mezzi di produzione; si avrebbe cioè il periodo delle vacche magre dopo il periodo delle vacche grasse, come lo stesso onorevole Bettòlo ha detto ieri.

Vi è poi un altro pericolo.

I nostri industriali, come è anche accennato nella relazione della Giunta del bilancio, sarebbero in certo modo allettati dalle costruzioni militari più remuneratrici e quindi sdegnerebbero le costruzioni mercantili, le quali facilmente passerebbero all'estero; onde tutti i sacrifici fatti per attivare l'industria navale mercantile, andrebbero perduti, e probabilmente, passato il periodo effimero di attività militare, ci troveremmo con i cantieri vuoti, senza navi da guerra ed anche senza navi da commercio.

Di questa tendenza vi è già il segno, ed

io esorto l'onorevole ministro a resistere con tutte le sue forze alle domande degli armatori, i quali vorrebbero che le navi, costruite all'estero, godessero in parte almeno dei vantaggi dei premi di navigazione.

Io sono poco propenso all'idea del prestito, anche per un'altra ragione, ed è che la rinnovata attività della riproduzione del naviglio farebbe perdere di vista un altro campo, nel quale non abbiamo ancora guardato abbastanza, un altro fattore importante della efficienza della nostra marina: voglio alludere al personale.

Di questo personale parlerò a momenti. Prima di terminare la parte che riguarda il naviglio, desidero dire qualche cosa degli arsenali dei quali ha parlato ieri l'onorevole De Nobili. Egli disse che gli arsenali non debbono essere soltanto stabilimenti di riparazione, ma anche di costruzione.

Egli ha ragione. Si potrebbe mantenere un arsenale come semplice stabilimento di riparazione qualora i lavori di riparazione occorressero in misura uniforme e continua nel corso dell'anno; ma ciò non può essere per la marina da guerra. Generalmente, nell'inverno le navi affluiscono negli arsenali per le necessarie riparazioni; ma quando viene la primavera, in gran parte vanno fuori per le esercitazioni e vi restano fino all'inverno successivo. Conseguentemente, in questo tempo, le riparazioni sono molto minori, e se non si avesse modo di adibire ad altri lavori il personale degli arsenali, noi saremmo nella condizione di tenerlo inoperoso. Quindi le costruzioni nuove negli arsenali sono necessarie per utilizzare bene gli operai che abbiamo.

Si è detto che gli arsenali dello Stato non producono tanto presto ed economicamente come producono i cantieri privati. Io credo che ciò sia vero, e derivi da cause, alcune delle quali permanenti. Una di queste cause sta negli ordinamenti nostri amministrativi, per i quali i contratti, gli acquisti, i disegni ecc. devono passare a traverso a tanti Corpi consultivi, per tante autorità, onde si perde molto tempo e si conclude poco. V'è poi una causa non permanente, che può essere eliminata, ed è nell'insufficienza di attrezzamento degli arsenali. Io credo che l'attrezzamento dei nostri arsenali debba essere migliorato con l'acquisto di macchine più perfette e più moderne. Di questo avviso è certamente anche l'onorevole ministro; ma in

molti casi non si può fare: per esempio, Napoli è un arsenale nel quale predomina la mano d'opera e scarseggiano i mezzi di produzione, i mezzi che servono a risparmiare il lavoro; per la semplice ragione che, anche volendo mettervi delle macchine, non si può per mancanza di spazio.

Invece, uno sviluppo in questo senso, con attrezzi moderni di produzione e di rapidità di lavoro, si può applicare nell'arsenale di Taranto; ed io credo che sarebbe opera molto buona andare a rilento nell'accrescere gli operai dell'arsenale di Taranto e dotarlo invece di tutti quegli utensili che sono necessari al lavoro rapido, e specialmente di quelli che servono a far presto i lavori a bordo. Perchè io credo che l'arsenale di Taranto debba essere essenzialmente un arsenale di appoggio in tempo di guerra, ove una squadra possa riparare presto danni di poco momento. In tempo di guerra le riparazioni lunghe servono a niente, perchè quando la nave è riparata la guerra è finita.

L'onorevole De Nobili ha anche parlato della manutenzione delle navi e ha detto che è insufficiente la somma per ciò stabilita, se valutata al 6 per cento.

A questo riguardo bisogna osservare che il coefficiente di manutenzione è differente secondo che le navi sono armate o non lo sono.

Per esempio, le navi in disponibilità o in disarmo, assorbono un coefficiente di manutenzione molto piccolo che arriva appena all'uno o all'uno e mezzo per cento.

Ora ritorno a parlare del personale e mi faccio una domanda. È il personale della nostra marina all'altezza alla quale deve essere?

Al tempo delle riviste di Kiel e Spithead uno scrittore inglese emise un parere poco benevolo a riguardo della marina nostra, la quale, secondo lui, pur essendo per tanti riguardi ammirata ed ammirabile, difettava di qualche cosa che desse affidamento di valore reale e non apparente.

In quel giudizio poco benevolo io credo che egli avesse ragione. E qui reputo opportuno spiegarmi chiaro.

A mio parere il punto debole non è negli ufficiali, ma negli equipaggi; credo anzi che, ove vi sia qualche punto difettoso nella parte direttiva, esso non sia che il riflesso della deficienza nel personale inferiore.

Ma, voi mi direte, come mai i nostri ma-

rinai non sono buoni se sono portati in palma di mano da tutti, al punto che due autorità quali Garibaldi e Saint-Bon li proclamarono i primi del mondo? Ebbene, sì certo, la stoffa dei nostri marinai è eccellente, ma è sempre materia greggia che non arriva mai ad essere raffinata.

Al tempo delle navi a vela i marinai, pescatori o mozzi di navi mercantili, salivano sulle navi da guerra già addestrati a tutte le manovre, salvo quella delle artiglierie che potevano imparare relativamente presto, per la poca mobilità relativa dei bersagli, e per il grande numero dei cannoni e per la quantità grande di munizioni che le navi portavano, onde erano possibili frequenti e prolungati esercizi di tiro.

Ed allora i cannoni non avevano organi delicati che si potessero guastare, e a bordo non c'erano congegni di sorta, non c'erano che alberi e pennoni e vele e corde, che tutti sapevano maneggiare e mantenere in ordine. Allora l'equipaggio di una nave si componeva di elementi pressochè omogenei e con funzioni semplici ed uniformi.

Adesso invece la nave è un arsenale di macchine e l'equipaggio è composto di elementi svariati: fuochisti, cannonieri, torpedinieri, elettricisti, meccanici, ecc., che hanno funzioni differenti da compiere, e le quali devono esercitarsi in armonia fra loro e con quelle dei macchinismi che si manovrano, in guisa da formare della nave e con la nave un solo organismo completo e perfetto che ha per capo il suo comandante.

Nella nave moderna ciascun individuo è l'agente motore di una funzione, il nervo di un organo, ed il comandante ne è il cervello. Supponete che uno di questi nervi si spezzi o si guasti, e tutto l'organismo della nave sarà in disordine. Avviene allora come in un'orchestra quando un suonatore fa cecca. Se anche gli altri suonano bene, l'armonia se ne va.

Perchè ciò non accada, perchè come in un essere perfetto, al pensiero del comandante segua sempre rapida e sicura l'azione della nave, bisogna che ciascun individuo adempia perfettamente alle funzioni alle quali è destinato. E queste funzioni non sono nè semplici nè facili, e richiedono lungo tirocinio prima che siano debitamente esercitate.

Prendete ad esempio i fuochisti e considerateli anche, se volete, nella operazione più

semplice (giacchè ve ne sono altre più delicate) del far fuoco nelle caldaie. Credete voi che sia facile far fuoco bene? Cioè con buona efficienza del combustibile, in modo regolare e conforme all'andamento delle macchine e senza che ne venga danno alle caldaie? Niente affatto. Occorre anzi abilità non comune.

Ora sapete quante ore di fuoco in media ha un fuochista nel tempo della sua ferma? Ve lo dico subito. A conti fatti sono 75 ore di fuoco in un anno. Evidentemente sono poche per formare un buon fuochista; bastano appena a dirozzarlo; e poichè dei quattro anni di ferma uno è impiegato a terra in istruzioni di altro genere, ne risulta che si hanno appena tre anni di istruzione effettiva a bordo, onde i fuochisti arrivano alla fine della loro ferma, proprio quando incominciano ad essere buoni. Ma vi è di più. I fuochisti non servono soltanto a far fuoco nelle caldaie, essi attendono anche, sotto la direzione dei macchinisti, alla lubrificazione delle macchine, alla alimentazione delle caldaie ed alla esecuzione di tutte le operazioni che occorrono nell'esercizio dell'apparato propellente e di tutti gli altri macchinismi svariati che sono nella nave. Anche queste operazioni non sono nè semplici, nè facili, e richiedono lunga pratica.

Ciò che è detto per i fuochisti vale anche, sebbene in misura differente, per i cannonieri, i torpedinieri ecc.

Non siamo più ai tempi quando i cannoni erano un semplice « buco fasciato di metallo, » quando le manovre del cannone si compievano tutte a mano ed erano lente, e le stive della nave, non ingombre da macchine e caldaie, portavano quantità enormi di munizioni. Allora si poteva continuare per giornate intere a tirare cannonate, e la poca precisione dei tiri era compensata dalla loro numerosità. Adesso invece i cannoni sono congegni delicati e complicati, e relativamente scarsa è la quantità di munizioni disponibili a bordo. O si tratti di grossi cannoni che richiedono lungo tempo per essere caricati e sparati e per i quali si hanno a bordo poche cariche, o si tratti di cannoni a tiro rapido che possono lanciare grandine di proiettili e vuotano i depositi in breve ora, è sempre di importanza suprema la precisione del tiro, la quale, in mare, per la grande mobilità delle navi moderne, per il

barcollamento prodotto dalle onde, ecc., è difficile e richiede lungo esercizio. Per i torpedinieri le condizioni sono differenti, ma le conclusioni sono le stesse.

La nostra marina spende ogni anno somme notevoli ed affatica ufficiali e navi alla istruzione degli equipaggi; ma essa fa il lavoro di Penelope, perchè manda via i suoi marinai proprio quando cominciano ad esser buoni; ed a malgrado di tante spese e di tante fatiche, abbiamo sempre le nostre navi con marinai, fuochisti, cannonieri e torpedinieri, un terzo dei quali sanno qualche cosa, un altro terzo molto poco ed il resto pochissimo o nulla.

Evidentemente tutto ciò è sbagliato.

Non vale avere a bordo i più potenti arseni di guerra, non vale avere le macchine più perfezionate, se poi si dà tutto ciò in mano a marinai novizii, come se l'elemento umano contasse per nulla. Vi sono gli ufficiali ed i sott'ufficiali, voi direte; ma questi non possono essere dappertutto perchè nelle navi moderne la suddivisione minuta dei suoi spazii interni, necessaria per ragioni di difesa e di sicurezza, rende molto difficile quella vigilanza che altrimenti sarebbe possibile. E quand'anche fosse possibile, siccome i marinai sono poi sempre i materiali esecutori di tutte le operazioni, non si potrebbe avere prontezza e sicurezza di esecuzione se essi non fossero bene pratici di ciò che debbono fare.

Conseguenza di ciò, mentre le navi mercantili attraversano a tutta forza gli oceani con la regolarità di un treno, le nostre navi non possono raggiungere, in servizio corrente, la velocità massima ottenuta alle prove, nè sostenere a lungo una navigazione a tutta forza senza che qualche avaria si manifesti. Si aggiunga che, a malgrado della buona volontà degli ufficiali macchinisti, la manutenzione delle macchine e delle caldaie non si può fare sempre con i mezzi di bordo, ma devesi in gran parte effettuare con i mezzi degli arsenali, di guisa che le navi non sono autonome per quanto si riferisce alla manutenzione, ma debbono, anche per lavori lievi, essere distratte dal loro servizio in mare.

Il troppo frequente mutarsi della gente a bordo, ha anche per effetto di stancare sommanente gli ufficiali i quali sono condannati a dirozzare senza posa la gente, senza veder mai un frutto delle loro fatiche, onde si svi-

luppa a bordo una atmosfera di nervosismo che vi rende la vita poco gradita a tutti.

Andate sulle navi da guerra estere o inglesi o tedesche o americane che hanno equipaggi vecchi. Ebbene, la prima cosa che vi colpirà è l'ordine perfetto in tutto e la calma, il silenzio, ovunque. Nelle nostre navi, invece, c'è ordine, ma che non è scompagnato da una certa aria di agitazione in tutti, da un continuo vociare di sgridate che fa parere disordine anche l'ordine che vi regna. Certo, bisogna fare la dovuta parte alla natura nostra espansiva; ma ne resta sempre una larga porzione per la causa che ho accennato.

Ed invero, se visitate una nostra nave dopo che sia tornata da una lunga campagna di più anni all'estero, vedrete, precisamente anche là, come nelle navi estere, l'ordine e la calma a bordo, appunto perchè non vi sono marinai novizii.

Parmi di aver detto abbastanza per mostrare i difetti della organizzazione attuale del nostro personale; difetti che hanno per causa unica la brevità della ferma.

Come si può rimediare? In parte si è già provveduto e si cerca di provvedere.

Ad esempio, con la istituzione degli equipaggi fissi per la quale i marinai restano durante la loro ferma sopra una stessa nave, onde imparano a conoscerla bene. E questo provvedimento ha già dato buoni frutti per il servizio delle artiglierie. Si è cercato e si cerca anche di provvedere con i volontari a lunga ferma: ma questo mezzo, se è buono, ha il difetto di costare.

Un mezzo spiccio sarebbe quello di obbligare a lunga ferma tutti i cittadini soggetti alla leva di mare; però questa misura, mentre creerebbe una differenza notevole di trattamento fra cittadini di uno stesso paese, non risponderebbe, a mio parere, interamente al fine, giacchè alla leva di mare sono soggetti principalmente i pescatori ed i marinai mercantili, i quali non hanno le attitudini meccaniche che occorrono agli equipaggi delle navi da guerra moderne.

Non bisogna dimenticarlo, le navi moderne non sono altra cosa che un grande organismo meccanico ad animare il quale ed a mantenerlo in buone condizioni occorrono marinai che siano anche buoni operai.

Ma vi è modo di conciliare tutte queste molteplici esigenze senza aggravio alcuno per l'erario. Questo modo è stato accennato

anche dall'onorevole relatore e consiste nella utilizzazione in larga misura degli operai degli arsenali per gli equipaggi delle navi. A questi operai è lecito chiedere una ferma più lunga.

I nostri regolamenti stabiliscono che gli operai che hanno dovuto abbandonare gli arsenali per servire sulle navi siano riammessi al lavoro negli arsenali allo spirare della loro ferma. A prima vista la disposizione pare equa e conveniente. Equa, perchè è soltanto per servire il loro paese, per adempiere al loro dovere, che gli operai abbandonano gli arsenali; e conveniente, perchè restituisce agli arsenali operai pratici del servizio di bordo; ma, esaminando le cose più attentamente, si arriva a conclusioni molto differenti.

Infatti, considerate due operai, entrambi soggetti alla leva di mare, il primo appartenente ad un cantiere navale privato ed il secondo ad un arsenale dello Stato.

Secondo i nostri regolamenti, entrambi sono chiamati a servire per quattro anni a bordo delle regie navi, ma allo spirare della ferma, l'operaio privato è lasciato sul lastrico; invece l'altro, come ho detto, è riammesso al lavoro negli arsenali. È giusta questa differenza? Ma non basta: l'operaio privato deve istruirsi da sè: lo Stato non si occupa di lui, nè provvede a cercargli lavoro. Invece, gli operai degli arsenali sono reclutati come garzoni, digiuni di qualsiasi istruzione, e negli arsenali, non solamente ricevono una buona istruzione pratica a spese dello Stato e sono ammessi a mercede appena sono in grado di far lavoro utile, ma hanno assicurato lavoro continuo per tutta la vita, senza tema di depressioni industriali, ed hanno assistenza in caso di malattia e diritto a pensione in vecchiaia. È egli giusto che questi cittadini, ai quali lo Stato è largo di tanti favori, non facciano nulla più degli altri? A me ciò non pare e sembrami ragionevole che lo Stato possa domandare ad essi qualche sacrificio in compenso dei benefizi che accorda. Questo compenso è appunto una ferma più lunga.

Negli arsenali della marina vi sono circa 18,000 operai, la diminuzione annua dei quali, per morte, collocamento a riposo, ecc., è circa del 30 per mille. In una rotazione di otto anni si avrebbero quindi 4300 operai che diventerebbero buoni fuochisti, buoni cannonieri, buoni torpedinieri ed artefici eccellenti, ed i

quali sarebbero in numero sufficiente a bordo per la esecuzione dei lavori e dei servizi più importanti e per mantenere lungamente le navi in buono stato di conservazione, senza il concorso degli arsenali.

A nessuno sfuggirà l'importanza di quest'ultimo punto, specialmente in tempo di guerra. Allora vincerà quella marina che, oltre essere meglio organizzata, avrà le sue navi più pronte ed obbedienti, cioè in migliore stato nei loro complicati macchinismi, e con equipaggi atti a conservarle tali senza ricorrere agli arsenali.

I suddetti marinai artefici, quando fossero sbarcati dalle navi armate, passerebbero sulle navi in riserva, in allestimento o in riparazione o presterebbero servizio nelle officine degli arsenali, e terminata la loro ferma, continuerebbero di diritto a prestare servizio nei regi arsenali.

Con questa misura si avrebbe anche il vantaggio di creare una maestranza educata militarmente e bene istruita in tutti i lavori di bordo e che formerebbe una riserva di marinai sempre pronti.

Attualmente non se ne ha alcuno perchè moltissimi operai degli arsenali sono ammessi quando hanno già compiuto il servizio militare.

La ferma di otto anni non pare soverchia, se si pensa che nelle regia marina inglese la ferma volontaria è di dodici anni, senza diritto a lavoro nei regi arsenali o a pensione, che è concessa solamente dopo ventiquattro anni di servizio a bordo.

Ed io sono certo che i nostri bravi operai accetterebbero volentieri il sacrificio, lieti di concorrere con l'opera loro alla grandezza della marina non solo nelle officine ma anche sul mare.

La misura che ho proposto non sarebbe coercitiva e non avrebbe alcun carattere odioso ed anzi stabilirebbe una perequazione giusta di diritti e di doveri. Allo spirare della ferma ordinaria di quattro anni gli operai marinai sarebbero liberi di andarsene o di restare. Quelli che se ne vanno si trovano nella condizione degli altri cittadini dello Stato, quelli che accettano la ferma più lunga acquistano diritto al lavoro assicurato negli arsenali.

Come ho detto, gli operai degli arsenali formerebbero una eccellente riserva di marinai che ora non abbiamo. Ora ne abbiamo

una numerosissima, ma poco valida perchè non è mai richiamata sotto le armi, onde diventa in breve incapace di buon servizio a bordo.

In conclusione, con la misura che propongo si raggiungerebbe il fine importante di avere a bordo delle nostre navi marinai fuochisti, cannonieri, torpedinieri ecc. veramente provetti per l'esecuzione dei servizi più importanti ed i quali sarebbero, al tempo stesso, buoni artefici atti a mantenere in buono stato di servizio tutti gli ordigni di bordo, e ciò senza spesa, anzi con economia, giacchè essi effettuerebbero buona parte dei lavori che ora si debbono far fare agli operai degli arsenali.

L'onorevole ministro della marina conosce perfettamente questo stato di cose che ho descritto e pensa certamente a migliorarlo, ed io sarò lieto se avrò contribuito con la modesta parola mia ad appoggiare il suo pensiero in una cosa tanto vitale.

La stasi nelle costruzioni navali che attraversiamo non sarà dannosa del tutto se ci indurrà a dedicare la nostra attenzione al personale e portarlo a quel grado di efficienza che ha in altre marine, anzi ad un grado di efficienza maggiore, per le buone doti di sobrietà, di docilità, di versatilità e di genialità che ornano il popolo italiano. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Biscaretti.

Biscaretti. Onorevoli colleghi! La prima mia parola deve essere per chiedere la più completa indulgenza alla Camera verso di me, oratore di poco valore; ma spero di ottenerla, come già tanto cortesemente l'anno scorso volle accordarmela in analoga circostanza, e quindi entro senz'altro nell'argomento; assicurando i miei colleghi che, dovendo discorrere delle cose della marina nostra, che dovrebbe essere l'orgoglio d'Italia, mi manterrò ugualmente lontano così dal pessimismo di alcuni, che la vedono quasi impotente, come dall'entusiasmo di altri, che ne magnificano le forze e la costituzione.

Dirò la verità, pago se potrò contribuire, per quanto modestamente, a spingere i governanti a ritornare sull'ardita via, che da qualche anno era stata abbandonata.

Dico era stata abbandonata, poichè vedo con molto piacere che l'attuale ministro della marina si è posto sopra la buona via, e non dubito che abbia la profonda convinzione

che un arresto nella marina da guerra equivale, se non è peggio, ad un regresso; e gliene do ben meritato encomio. Come pure esprimo al relatore identico sentimento, poichè, leggendo attentamente la sua relazione, si vede e si sente il suo vivo desiderio che la nostra marina abbia da progredire, e, se non a sorpassare, almeno a camminare di pari passo con le altre delle nazioni europee. E rammento con piacere che un nostro collega, l'onorevole Bettolo, tanto competente nella materia, in una relazione di qualche anno fa, ebbe a dire molte e molte cose, che sono poi ripetute nella presente relazione.

L'Italia, che fu già vista sulla via del vero progresso, d'un progresso gigantesco ed incessante, dovuto molto all'ingegno dell'onorevole ministro Brin, è da qualche anno sulla via del regresso. Dico del regresso, poichè non costruendo, si retrocede.

Il paese nostro pare affetto, da qualche tempo a questa parte, di atonia per ciò che ha attinenza alla marina sua. Non sa ciò che deve volere; si stanca di volere e quando vuole non sa subordinare a questo suo unico obbiettivo tutti gli altri bisogni.

Già l'ho detto sino dall'anno scorso, troppe cure l'Italia volge all'esercito suo, e troppo poco essa si cura della sua marina. Eppure occorre assolutamente, affinchè si abbia equilibrio nel Mediterraneo, che la sua marina diventi pari in forze alla marina della vicina Francia, cioè a dire almeno a quella parte di essa destinata al Mediterraneo. In questo modo soltanto si potrà avere quell'equilibrio indispensabile nei nostri mari.

Questo compito spetta all'Italia per molteplici ragioni, nè essa avrà altrimenti espansioni di commercio ed aumento di prosperità, e sono certo che i denari che l'Italia spenderà nella sua marina essa li guadagnerà ad usura.

L'espansione commerciale inglese e francese ha camminato in ragione diretta della sua marina da guerra.

Siede oggi a capo delle cose della nostra marina chi disegnò le navi più belle e più potenti. Sua è la gloria di avere ideato ed iniziato la grande opera di trasformazione della marina, opera, che non siamo per anco riusciti ad attuare.

Le nostre corazzate non sono certo diventate squadre, e, mentre la Francia nell'ultimo quinquennio ha molto costruito, da noi poco

o nulla si è fatto. Certo è che, mentre è ritornato al potere l'uomo che, come dianzi dicevo, ha ideato la flotta nostra e ch'io ritengo capace di attuare il grandioso programma del 1875, non si è per anco dispiegato quell'ordine di opere che io mi attendevo.

Nè io voglio credere che le difficoltà del momento l'abbiano reso timoroso od incerto appunto ora, in cui, sorpassati da altre nazioni, c'è necessaria la maggiore energia ed alacrità per raggiungerle.

Forse il dover combattere giorno per giorno per strappare al bilancio qualche milione, sempre insufficienti, vi ha stancato, onorevole ministro?

Ma se ciò fosse, sorga ancora una volta la vostra voce e dica piena ed intera la verità. E dica che la marina italiana è assolutamente insufficiente alla difesa del vasto litorale; dica che l'Italia assai più d'ogni nazione è minacciata da offese contro le quali unico mezzo di difesa è l'armata; dica e faccia fermamente conoscere alle popolazioni delle città marittime che pur troppo il riscatto è ancora il solo mezzo che salvi le nostre città dai bombardamenti, riscatto che supererebbe di gran lunga il prezzo di un'armata. Ripeta che tutta quella immensa distesa di coste che circonda l'Italia è sprovvista di difesa, che Genova, non ostante tutte le sue fortificazioni, Livorno, Napoli, Palermo, Bari e cento altre città marittime diverrebbero facile e lauta preda; ed io sono certo che questo popolo che ha saputo volere col suo Re l'Italia indipendente e che ora la vuole rispettata e temuta, saprà degnamente provvedere.

Molti fra gli ufficiali dell'esercito già compresero quale potente ausilio alla difesa del paese sia l'armata, ed alcuni, fra i più egregi, non hanno esitato a proporre la distrazione di una parte del bilancio della guerra a favore della marina.

Ma furono ascoltati?.. — No!

Io però non giungerò a tanto, specialmente dopo che da pochi giorni si è aumentato il bilancio della guerra. Vorrei però che fossero tenuti nel debito conto i bisogni di questa marina. E lei, onorevole ministro, imiti il suo collega della guerra e oltre essere suo collega e parente, dimostri di avere lo stesso concetto intorno alla difesa della patria.

Occorre provvedere e provvedere subito: l'esperienza insegna che difficilmente si può

fare calcolo sull'avvenire, che basta un incidente a compromettere la pace europea. Il problema sta nell'essere sempre pronti, sempre preparati ad ogni evento; esserlo ad ogni costo e con qualunque sacrificio.

Lo siamo noi oggi? Lo si dica francamente una buona volta. — No certo. — Ricorderò un fatto recente in appoggio al mio dire:

Nell'agosto dell'anno scorso occorre mandare delle navi in America. Saggiamente il Ministero pensò di costituire una divisione volante.

La mancanza di navi costrinse a togliere dalla squadra attiva, quando appunto era intenta nelle sue esercitazioni, il *Piemonte* ed il *Marco Polo*. La divisione volante venne costituita, ma non riuscì mai a partire. Ora l'Italia ha troppi interessi da tutelare nelle Americhe, perchè non debba tenersi in permanenza una forte divisione, pronta ad accorrere ove gli interessi lo esigono.

Certamente che, volgendo lo sguardo al passato, qualche cosa si è fatto, e come dissi non voglio essere pessimista; ma se invece di considerare il passato si volge lo sguardo al presente delle altre marine, io oso dire che la nostra marina non si è mai trovata in così misere condizioni, e continuando di questo passo non so ove andremo a finire.

La Francia spende ora per la riproduzione del suo naviglio, in un anno quanto noi in tre. E, come se tale sproporzione fosse poca cosa, essa ha votato or non è molto un credito di molti milioni per la sua marina. Dell'Inghilterra non è qui neanche il caso di parlare, poichè alla marina essa ha volto e volge tuttora incessante tutti i suoi sforzi e mezzi, poichè essa ha compreso che la marina soltanto potrà renderla rispettata e temuta in tutti i mari.

La Germania, che ancor pochi anni or sono era per il suo naviglio da guerra assai al disotto di noi, ci ha superati e va di mano in mano superandoci sempre più. Noi ci curammo di levar di mezzo navi che pure avrebbero ancora potuto rendere buoni servizi al paese: ma non ci curammo del pari di sostituirle. La Germania con la costanza che la renderà un giorno superiore per mare alla stessa Inghilterra, sostituì ogni nave radiata con una nuova. La nostra *Roma*, la *Palestro*, l'*Amedeo*, furono radiate, ma non sostituite almeno per il presente. Il *Preussen*,

il *Freya* ed altre navi germaniche, radiate esse pure, furono invece immediatamente sostituite con costruzioni che onorano altamente l'ingegneria navale tedesca.

Noi siamo ora (perdonatemi, colleghi, la dura verità) in tali condizioni che contro qualsiasi nemico, per l'attuale sproporzione di uomini e di navi di qualunque tipo, la vittoria sarebbe non solamente improbabile, ma quasi impossibile.

Questo stato di cose occorre che il paese lo sappia: perchè poi il giorno dell'azione, pure avendo capi di valore, il paese non debba tacciare di vili i gregari e d'inetti i capi. E spetta a chi siede a capo delle cose della marina il dirlo. L'Italia non può nè deve essere inferiore di troppo alle altre nazioni che aspirano al possesso intero ed assoluto del Mediterraneo. Occorre quindi che il quadro del naviglio sia aumentato, e decretata la immediata costruzione di tante navi quante bastano per renderci relativamente pari alle altre potenze.

Gli esempi ricevuti dell'Inghilterra, della Francia, della Germania, ci educino e possano fare sì che questa nostra armata abbia quell'incremento che le è imposto dallo stato presente, poichè, dopo tutto, un disastro per mare, sarà sempre più oneroso del mantenimento di una potente armata.

L'anno scorso, come rammenterò la Camera, io mi era pronunziato contro il tipo di navi grosse e favorevole a quelle di più modesto tonnellaggio. L'onorevole ministro mi interruppe dicendomi: e le torpediniere? quasi dicendomi così che, non volendo io le grosse e le piccole navi, non capiva bene quale fosse il pensiero mio.

Ritorno, perciò, oggi in argomento, essendo sempre più convinto che, per noi, il tipo ideale sarebbe il contro-torpediniere con la velocità di 30 miglia.

La torpediniera indiscutibilmente è l'arma del debole contro il forte; ha assoluto bisogno di buoni ed energici comandanti, e di essi la nostra marina non ha difetto. Per il personale, dunque non vi è da occuparsi: ma per carità pensiamo al materiale! Occorre quindi nel minor tempo possibile, rimediare al mal fatto.

Ma a ciò un solo rimedio si presenta: ed è quello di dedicare la maggior parte del bilancio, e forse anche un prestito da farsi a tutto vantaggio della marina, alla costru-

zione di contro-torpediniere. In meno di due anni, mentre non riusciremmo ad avere che una sola *Garibaldi*, poichè i nostri cantieri privati hanno dimostrato di lavorare egualmente presto e bene quanto i cantieri inglesi e tedeschi, noi potremmo avere sul mare, pronta alla difesa come all'offesa, una flottiglia di veloci contro-torpediniere.

Le cure dell'onorevole ministro a ciò sieno rivolte. Quanto poi alle grandi navi, il mio ideale e quello di molti più competenti sarebbe di averle di un tipo solo. L'onorevole ministro avrà senza dubbio letto il libro dell'ammiraglio Fournier *La flotte necessaire*, in cui il valente ammiraglio sostiene e dimostra vittoriosamente la necessità di fermarsi ad un tipo di nave di 8000 tonnellate che sarebbe una unità di combattimento dotata di buona velocità ed a grande raggio di azione. Ed io non so invero comprendere per quale ragione nella nostra flotta, ora così ricca dei più svariati tipi di navi, non si potrebbe studiare questo tipo unico, in cui l'offesa e la difesa fossero ottenute nel modo più efficace. Io voglio sperare che l'onorevole ministro, che fu ed è alla testa di ogni progresso, studierà di realizzare questo voto che sarebbe di grande vantaggio economico e militare.

Mi permette una domanda, forse indiscreta, l'onorevole ministro? Non crede egli che, dati gli svariati tipi di navi di cui la flotta nostra è composta, sarà problema non facile da sciogliere per l'ammiraglio che comanderà in capo il giorno dell'azione, quello d'impiegarli tutti nel modo migliore? Giacchè per poco che si considerino i tipi nostri, chiaro ne risulta che nell'azione, nella grande guerra (poichè ad essa verrà o cercherà di venire qualunque flotta nemica più forte della nostra) ogni nave dovrà avere un posto speciale in formazione, per valersi nel miglior modo possibile dei mezzi d'offesa di cui dispone.

Ma come potremo noi unire in una medesima squadra navi non corazzate, come sono tutti i nostri incrociatori, fatta eccezione del *Marco Polo*, e di quelli ancora in allestimento o costruzione la cui forza consiste nella velocità ed in un armamento di cannoni alcuni con ottimi campi di tiro in caccia ed in ritirata estrema, ma in troppa piccola quantità; come potremo, dico, unire questi incrociatori con navi molto corazzate

al galleggiamento quali sono i tipi *Lauria*, escluse le estremità indifese, ma deboli nel loro armamento e soprattutto in quello in caccia e ritirata estrema? Eppure, per non presentarsi indifeso, il comandante in capo dovrà chiamare a raccolta i tipi più disparati che non faranno altro che rendergli più difficile la formazione per l'attacco.

Se invece la flotta nostra fosse d'ora innanzi costituita di un solo tipo, omogeneo in velocità, in difesa, in offesa, i vantaggi sarebbero, sono certo, numerosi, come è incalcolabile danno la mancanza di omogeneità nella squadra che forma il primo e più importante loro pregio.

Dunque creazione di un tipo unico di navi di 8000 tonnellate completamente corazzate, che andrebbero migliorando di anno in anno col successivo riprodursi e con le nuove scoperte. Così dovrebbe essere costituita la nostra flotta avvenire; appoggiata, poi, non da incrociatori, torpediniere, arieti-torpedinieri e che so io, costretti ad appoggiare al sopraggiungere del cattivo tempo e facili ad avarie, ma da contro-torpediniere da 300 tonnellate robustamente costrutte da tenersi all'appoggio e sotto la protezione delle navi tipo.

Ecco la flotta che io vagheggio: non quella d'oggi; vera flotta da museo: un bel museo se volete, onorevoli colleghi, ma sempre un museo.

Ora è inutile che io stia qua a ricordare che se in guerra noi avremo da vincere e vincere sicuramente, non sarà col sistema attuale; cioè seguitando ad andare a tastoni. Fu studio costante dell'ammiraglio Aube, e i suoi scritti ne fanno fede, quello di una composizione della flotta francese tale che fosse capace di annientare al primo urto la squadra italiana e bruciare tutti i porti nostri, bombardare tutte le nostre città marittime. E l'ammiraglio Krantz, degno suo successore, lo dimostrò col dire che nel Mediterraneo due grandi marine non avrebbero mai potuto coesistere ed una delle due avrebbe dovuto diventare satellite dell'altra.

Il Mediterraneo ha ora due grandi marine: l'inglese e la francese; la nostra che fu grande non lo è più ora, mentre è necessario assolutamente che grande essa abbia da essere.

Come dissi prima, due marine forti non possono coesistere; occorre che sieno tre; e indubbiamente questa terza marina forte nel

Mediterraneo deve essere quella italiana. Così colle tre potenze marittime l'uguaglianza del Mediterraneo è ottenuta.

Se le Amministrazioni passate, poco curanti dell'avvenire, avessero continuato negli armamenti, non saremmo a questo punto; ma poichè è inutile recriminare sul passato, curiamoci dell'avvenire.

Qui ora devo toccare un tasto che a vari colleghi ed amici piacerà poco; vogliatemi scusare, perchè non parlo per spirito di parte, ma semplicemente in piena coscienza e convinto di fare una cosa giusta. Due parole dunque circa l'arsenale di Napoli.

Che cosa farà il Governo del personale e del materiale che trovasi nell'arsenale, il giorno in cui scoppierà la guerra? Io credo che la risposta non possa essere dubbia. Il materiale diventerà facile preda del nemico: ed al personale non rimarrà altro partito a prendere fuor che quello di volgere altrove la prora.

Or bene, a che scopo tenere un'arsenale che in guerra sarà facilissima preda di un ardito nemico?

Può l'Italia, col debolissimo suo bilancio, darsi il lusso di tanti arsenali, sapendo che il giorno della dichiarazione di guerra, quando appunto comincerà il maggior lavoro per gli arsenali, non potrà più fare assegnamento sopra uno di essi, e dovrà rassegnarsi forse a perderlo?

Molti e molti milioni sono già stati spesi per l'arsenale di Taranto che pure non rappresenta un desiderato perchè è indifeso dal lato di terra, ma pure esso non è neppure lontanamente paragonabile con l'arsenale di Napoli.

Allorchè fu deciso di trasportare l'arsenale di marina da Genova alla Spezia, tutti si rammentano come Genova si risentì: ma poi l'esperienza ha dimostrato che per quella città fu un bene: il porto se ne avvantaggiò. Per quale ragione, adunque, non potrebbe essere ugualmente per Napoli? Non potremmo venire con coraggio a tale determinazione? A mali estremi, suol dirsi, estremi rimedi! Sarà assai meglio un colpo reciso per l'arsenale di Napoli, che non il lasciarlo morire poco a poco, con svantaggio economico enorme.

Di fronte al bene della patria dovrebbero tacere gl'interessi locali; e non v'è chi non sia forzato ad ammettere che l'arsenale di

Napoli sarà un pericolo per la città il giorno in cui davanti ad essa si presenterà una forte squadra nemica. Ma qui chiudo la questione degli arsenali, poichè so che altri valenti oratori la tratteranno; e solamente voglio ripetere quanto dissi l'anno scorso: che, cioè, agli arsenali regi si diano le riparazioni e le migliorie; all'industria privata le costruzioni nuove. E siccome il mare logora facilmente uomini e materiale, ho il convincimento che gli arsenali non mancheranno mai di lavoro anche quando questo si ridurrà alle semplici riparazioni.

Gli avvenimenti del Benadir, a cui tenero dietro il doloroso eccidio di Lafolè, ed i casi di Candia, provarono all'evidenza la necessità di avere sulle navi equipaggi esercitati nel maneggio delle armi portatili e nei servizi di terra, per modo da potere con sicurezza valersene in casi di sbarco. A questo intento sono rivolte da qualche tempo le cure di alcuni comandanti, ma non di tutti; ed io vedrei con piacere imposti ordinamenti che prescrivessero in modo tassativo ai comandanti delle navi di addestrare negli esercizi militari e di sbarco i loro equipaggi. La fanteria di marina, che esisteva una volta, fu abolita; e saggia misura fu averla abolita, perchè essa era incompatibile cogli svariati servizi delle navi ed era sovente causa di dissidi a bordo. Ho inteso qualcuno proporre di ricostituirla: io mi dichiaro invece di parere recisamente contrario. Noi abbiamo ora a bordo delle navi tali elementi che, curati con attenzione dai loro comandanti, sono al caso di disimpegnare ottimamente tutti i servizi che erano un tempo affidati alla fanteria di marina.

Oggidì, le navi in riserva sono rimaste in squadra al comando di un vice-ammiraglio. Un tempo esse furono indipendenti ed ebbero residenze in varie località del Tirreno.

Non voglio entrare in merito se sia o no misura vantaggiosa quella di avere tutte le navi in riserva, e anche in tempo di pace riunite sotto il comando di un ammiraglio.

A mio giudizio è un bene, poichè è certo che avendole riunite sotto gli ordini suoi diretti, il comandante potrà all'occorrenza servirsi di esse con esatta conoscenza: locchè non accadrebbe se egli dovesse guidarle soltanto al momento della dichiarazione di guerra. Penso invece che non sia misura vantaggiosa, nè sotto l'aspetto economico, nè sotto l'aspetto

militare, quella di tenere queste navi per dieci mesi dell'anno in una sede di Dipartimento e quindi continuamente con operai a bordo, col pretesto di lavori, che, se la nave fosse fuori di Dipartimento, sarebbero fatti ugualmente con molta maggiore economia valendosi del personale di bordo e senza distogliere gli operai dal lavoro degli arsenali. Io vedrei quindi molto volentieri le navi lontane il più possibile dalle sedi di Dipartimenti, convinto che se ne ritrarrebbe sensibile vantaggio militare ed economico.

Da molti e molti anni si parla di costituire un Consiglio di difesa nazionale composto di ufficiali appartenenti all'esercito ed all'armata.

Ora questo Consiglio non esiste neanche sotto forma embrionale: e ben lontani, doloroso è il dirlo, siamo da quell'affratellamento d'armi che dovrebbe esistere fra due istituzioni che hanno comune la loro missione, il loro scopo: cioè la difesa del Paese.

Esiste una Commissione superiore delle esperienze del materiale di guerra, se non erro, e che ha la sua sede in Roma: ma è forse essa in relazione diretta con la Commissione permanente che ha sede alla Spezia per le esperienze del materiale da guerra di marina? Io vorrei sperare di sì, poichè grande economia ne verrebbe sia all'esercito che alla marina, se i risultati delle esperienze fatte dalle due Commissioni suddette fossero a conoscenza di ambedue.

Invece dubito che ciò avvenga: e perciò volgo viva preghiera all'onorevole ministro affinchè voglia prendere a questo proposito quei provvedimenti che ragioni d'indole militare ed economica impongono.

Mi perdonerà la Camera se ritorno un momento a parlare degli arsenali per fare una semplicissima raccomandazione all'onorevole ministro. Io gli raccomando di sempre più aumentare il lavoro a cottimo. Questo genere di lavoro piace all'operaio ed è molto utile al Governo producendo di più. Informi l'industria privata ove oramai tutto il lavoro è dato a cottimo. E dal lavoro vengo subito a chi lo dirige e lo sorveglia.

Credo che il personale tecnico sia più che sufficiente ai bisogni. Converrebbe forse aumentare il numero degli ingegneri, affinchè un ingegnere non avesse alla sua dipendenza più di 300 operai, sia nelle officine, sia a bordo; mentre ora gli ingegneri hanno in

media alla loro dipendenza 600 operai oltre tutte le altre incombenze ed incarichi d'ufficio.

Rinnoverò poi all'onorevole ministro la raccomandazione che da questo stesso banco gli feci l'anno scorso: cioè di trovar modo di utilizzare tutti quei materiali fuori uso, che di anno in anno si vanno ammonticchiando negli arsenali e che il tempo distrugge inesorabilmente.

Vedo che al capitolo 19 « Stato maggiore » si propone una economia di lire 59,300: e debbo dire che non sono punto d'accordo col relatore per questa riduzione.

Questa diminuzione proposta con non so quale criterio, quando tutti sono convinti che il personale di Stato Maggiore è impari ai bisogni della flotta, mi ha stranamente impressionato. A bordo come a terra gli ufficiali mancano; e dappertutto se ne trovano occupanti posti che dovrebbero essere retti e disimpegnati da ufficiali di grado superiore. Oltre a ciò è raro il trovare un ufficiale nelle sedi di Dipartimento, che non abbia due, tre ed anche più incarichi. Mi risulta in modo inconfutabile che i lamenti a questo proposito sono continui, incessanti. E con quale coraggio, domando, sarà possibile ammettere tale riduzione, quando in quasi tutte le altre categorie vi sono aumenti.

Il personale deve preoccupare non meno che il materiale: ed io non mi sento di approvare tale riduzione di spesa. Andando di questo passo noi ci troveremo il giorno della dichiarazione di guerra nell'impossibilità di armare tutte le navi.

Mi si risponderà che esiste la riserva navale: ma pur troppo non esiste che sulla carta! Gli ufficiali che la compongono, fatte poche eccezioni, il giorno in cui si sarà costretti di ricorrere a loro, si presenteranno ignari di ogni cosa.

L'esercito chiama ogni anno, per un certo periodo di tempo, alle esercitazioni un numero non indifferente di ufficiali di complemento. Perchè non potrebbe l'armata fare altrettanto?

L'Inghilterra che ci è maestra per mare, ha sempre a bordo delle sue navi un'ufficiale almeno della riserva, il quale è costretto a prestare un servizio di sei mesi durante i quali egli naviga, si esercita, e impara a conoscere il materiale guerresco della nave

e i progressi fatti in questa, per modo che, nel giorno dell'azione, può rendere servizi importantissimi.

Sono gli ufficiali della riserva nostra nelle medesime condizioni? No, ripeto, salvo qualche eccezione! Urge quindi provvedere, se non si vuole che la riserva navale sia istituzione di nome e non di fatto.

Poche parole ancora per fare un confronto, benchè i confronti sieno sempre odiosi.

L'Amministrazione passata si dice per non dire altro, con lodevole intento, volle togliere di mezzo i non valori, e radiò molte navi che pure avrebbero potuto rendere ancora utilissimi servizi all'estero quali stazionari, ed avrebbero offerto il modo di risparmiare le navi del tipo *Partenope* che non so con quanta opportunità furono mandate a Massaua. Il concetto cui s'inspirò l'Amministrazione passata fu di economizzare nelle spese di manutenzione del naviglio. È mia opinione che essa esagerò nell'applicazione del concetto, quando preferì radiare navi, anzichè cercare di trasformarle.

L'amministrazione presente invece, ed io non saprei abbastanza lodarla per la determinazione presa, ha rimesso all'onore del mare, dirò, alcune delle navi che anzi tempo erano state messe nel materiale da demolire, ed ha iniziato e spinto più alacramente alcune trasformazioni.

Alla mania demolitrice pose un argine, un freno. E fece bene, ripeto, perchè si fa assai presto a demolire ed a vendere, ma a ricostruire occorrono anni ed anni.

È dunque con piacere che ho visto iniziati i lavori di trasformazione del *Dandolo*: e sarà per me giorno di contento quello in cui sarà decisa la trasformazione del *Duilio*, poichè in verità io non vorrei trovarmi nelle condizioni del comandante di questa nave in tempo di guerra. Imperocchè per il fatto che essa è la nave della nostra marina, forse la sola che sia conosciuta dall'Alpi al Lilibeo, la responsabilità che peserà su di lui il giorno della pugna sarà enorme: e guai se egli non vincerà.

Il paese che poco, troppo poco, si occupa della sua marina, crede ancora che il *Duilio*, questo famoso *Duilio*, sia la nave più bella, più potente che solchi il mare.

È inutile invece ch'io dica che quella nave, nelle condizioni presenti, è ben lontana dall'esser tale. Gli avversari della tras-

formazione del *Duilio* (*interruzione dell'onorevole Santini*) dicono che invece di spendere 16 milioni circa, mi pare, quanti ne occorreranno per la trasformazione del *Duilio* e del *Dandolo*, sarebbe assai meglio costruire una *Garibaldi* ed una *Vettor Pisani*. Ma io dico che l'argomentazione loro cade, per poco si immagini un combattimento fra il *Duilio*, il *Dandolo*, non ammessa la trasformazione, ed una *Garibaldi*, contro il *Duilio* ed il *Dandolo* trasformati.

La maggior difesa al galleggiamento, direi quasi l'invulnerabilità di queste due navi alla linea di galleggiamento lascia sperare che dalla trasformazione verrà a sollevarsi, ed a mettere quindi il galleggiamento di dette navi in ottime condizioni difensive.

La grande galleggiabilità dovuta al nuovo armamento, incomparabilmente superiore all'antico, la migliorata condizione di abitabilità e di velocità, daranno a queste navi un vantaggio fortissimo e superiore di gran lunga al *Duilio* del 1875 ed al *Dandolo* del 1878, troppo disuguali oggi per trovarsi in una qualsiasi squadra moderna.

Con vivissimo piacere ho visto la trasformazione di uno dei nostri incrociatori-torpedinieri, il *Goito*; e mi auguro che ben presto essa sia seguita per gl'incrociatori-torpedinieri dello stesso tipo il *Tripoli*, *Montebello*, *Monzambano* e per gli avvisi-torpediniere *Folgore* e *Saetta*.

Queste navi che oggidì hanno velocità insufficiente per la loro missione in guerra, diventeranno, dopo la trasformazione, veri valori per la marina.

Lodo la trasformazione delle torpediniere a combustibile liquido; ma richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro circa la necessità assoluta di pensare in tempo a dotare tutte le stazioni nostre di torpediniere stabilite o da stabilirsi lungo la costa, di depositi di petrolio; ed è invero cosa lamentevole che nel paese nostro, ove abbondano la lignite e la torba, non sia fondata ancora una Società per la loro distillazione, che in Germania risulta avere dato dell'ottima naptalina.

Io credo che sarebbe per la marina e per l'economia nazionale un vantaggio enorme quello appunto di potere avere in paese il combustibile liquido per liberarsi dall'estero, e vedrò con piacere ogni sforzo ed appro-

verò ogni spesa fatta per raggiungere tale scopo.

E con questo, onorevoli colleghi, io ho terminato il mio dire. Incominciando, mi ero detto semplicemente questo: voglio esser breve; e, forse, la brevità sarà la sola qualità del mio dire. Sono stato lungo? Vogliatemi compatire. Ma io amo troppo la nostra marina; e vorrei vederla talmente forte, talmente grande, che mi pare di raccomandarla mai abbastanza alle cure vostre e del Governo. (*Bene! Bravo! — Alcuni deputati vanno a rallegrarsi con l'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

Pala. Nel leggere il bilancio della marineria, sono nati nell'animo mio alcuni dubbi che mi hanno indotto a chiedere, in ordine ai medesimi, qualche schiarimento all'onorevole ministro. Sono stato lungamente in forse se dovessi chiederli durante l'esame dei singoli capitoli, oppure nella discussione generale, e mi sono determinato per quest'ultima soluzione per ragioni di metodo: perchè, cioè, mi è parso che le osservazioni che volevo fare e i dubbi intorno ai quali intendevo domandare spiegazione al ministro, avrebbero trovato sede più opportuna nella discussione generale che nei singoli capitoli.

Le mie poche osservazioni si riferiscono alla difesa mobile del paese, la quale si compendia nella riproduzione del naviglio, e alla difesa costiera dello Stato.

In quanto alla difesa mobile ed alla riproduzione del naviglio, rilevo che i dotti, minuziosi discorsi degli oratori che mi hanno preceduto hanno posto in evidenza la grande, schiacciante superiorità del naviglio delle altre nazioni europee in confronto al nostro. Ed è in seguito a quei discorsi che mi sono fatto questa interrogazione: a che cosa può servire questo sconcertante confronto fatto o casualmente o a disegno anche dalla stessa relazione ministeriale?

Se col paragone fra le forze marittime dell'Inghilterra e della Francia e le nostre si è voluto dai preceduti oratori inferire che noi dobbiamo seguire l'Inghilterra e la Francia in questa via dei colossali armamenti, oh! si disingannino gli onorevoli colleghi che hanno detto ciò, perchè questo è un sogno, un mito! Purtroppo la difesa è funzione di forze, le quali stanno in relazione coll'organismo dell'individuo, e noi siamo troppo de-

boli per poter competere colla Francia e coll'Inghilterra in una gara che è essenzialmente economica nei suoi mezzi.

Io rilevo, ripeto, che o casualmente o ad arte, questa discussione intorno allo strapotente sviluppo delle marine degli altri Stati, e specialmente delle marine francese ed inglese, l'avete provocata voi stesso, onorevole ministro. Lochè mi induce per prima cosa a domandarvi quali siano i vostri disegni, perchè il Parlamento ha diritto di conoscere il vero pensiero del Governo intorno alla gravissima questione della difesa del paese.

Voi, onorevole ministro, nella relazione del vostro bilancio parlate del programma del 1888, il quale comprendeva 16 navi di prima classe, 22 di seconda ed altre minori in proporzione; e poi parlate della necessità di completare questo programma; ma ciò fate con tali osservazioni e con tali riserve che nasce nell'animo di chi legge il dubbio se il Governo voglia proprio l'attuazione di quel programma o ne voglia un altro.

Voi, onorevole ministro, avete allegato alle tabelle *B* e *C* annesse alla vostra relazione lo stato numerico delle navi recentemente messe in mare dalla Francia e dall'Inghilterra. Ed anche per questo io vi chiedo: a quale scopo cosiffatto confronto sconcertante, considerandolo dal punto di vista della nostra difesa?

Se era per indurre la Camera a completare l'organizzazione del 1888, il confronto era inutile perchè già esiste una legge; l'impegno è preso; e fino a quel punto bisognava sempre arrivare.

Brin, ministro della marineria. Ma è un impegno che non è stato finora eseguito.

Pala. Certo è pure che tutti quelli che sono nella Camera, e si occupano di cose marittime, come quelli che se ne occupano fuori, sapevano già quale fosse lo sviluppo della flotta francese e di quella dell'Inghilterra, senza bisogno di questo specchio così sconcertante per noi.

Se voi, dunque, avete prodotto questo specchio, io dubito che non l'abbiate fatto per completare il programma del 1888, ma piuttosto perchè nascesse in tutti lo sconcerto per la grande sproporzione fra le nostre forze navali e quelle delle altre nazioni, e sorgesse spontaneo il pensiero che le condizioni del nostro naviglio dovessero essere più che migliorate.

Ma v'è anche un'altra cosa. In quel quadro annesso alla vostra relazione si parla di controtorpediniere.

Ora lo sviluppo di questo tipo di navi è posteriore assai al 1888. È solamente da tre o quattro anni che si parla di torpediniere della velocità di 30 miglia all'ora. E invece voi inserite questo tipo di navi fra quelle del programma del 1888.

Dunque una qualche modificazione vi è nel programma stesso. Inoltre, come dissi, il programma del 1888 comprendeva 16 navi di prima classe. Ora dalla tabella B risulta che non più 16 ma 17 sono le navi iscritte, compreso il *Saint-Bon* e l'*Emanuele Filiberto*.

E un altro dubbio mi nasce leggendo la tabella A in cui sono collocate come navi di prima classe nientemeno che queste: l'*Ancona*, il *San Martino*, l'*Affondatore*, la *Castelfidardo* e una quinta nave di cui non ricordo ora il nome. Ora voi, onorevole ministro, sapete bene che navi siano queste: come sapete benissimo che hanno uno spostamento di 4,000 tonnellate ed una forza di macchine che dà una velocità di 12 nodi. Io ora non so se nel 1888 si potesse far credere alla stampa ed alla marina estera che una capacità di 4,000 tonnellate e una velocità di 12 miglia costituissero una nave di prima classe. Ma è certo che oggi, nel 12 giugno 1897, voi potete, se vi piace, scrivere queste cinque navi nell'elenco di quelle di prima classe, ma nè voi potete credere, nè potete sperare di far credere a noi che tali siano.

Per me quindi è manifesto che, nel vostro concetto, il progetto organico del 1888 dovesse restar tale solamente per memoria. Questo è un mio dubbio e tocca alla vostra lealtà di chiarirlo nettamente al Parlamento.

Onorevoli colleghi, finora si è parlato, dai precedenti oratori, semplicemente della riproduzione del naviglio: ma si è forse detto tutto con questo? Davanti al paese è la questione della difesa marittima in genere, la quale è composta della difesa mobile e della difesa costiera. Della difesa costiera si è parlato efficacemente ma in modo fugace da taluni: i più, invece, non l'hanno trattata. Eppure, nel sistema della nostra difesa, quella costiera è intimamente, necessariamente collegata con la difesa mobile in maniera assoluta, talchè intanto si credette nel 1888 potessero bastare sedici navi di prima classe, in quanto si aveva in vista ed in via di esecu-

zione un sistema di difesa costiera determinato in modo speciale e profondamente studiato da molti anni. E aggiungete che le sedici navi da guerra dovevano essere navi veramente di prima classe per armamento e per velocità.

Queste navi si trovano in tali condizioni? No, certamente. Però il difetto non sta nel concetto del ministro, al quale tutti come italiani dobbiamo esser grati, per quello che ha fatto: a lui, innalzato alle stelle meritamente da alcuni, da altri vilipeso e poi copiato, spetta l'omaggio della riconoscenza nazionale come costruttore.

Ma è avvenuto delle sue navi quello che avviene generalmente quando si hanno pochi mezzi per costruire e si ha bisogno di molto materiale.

Il materiale mobile era ottimo; il *Duilio* ed il *Dandolo* erano navi ottime quando furono varate: erano le navi più poderose che allora esistessero.

Col progresso dei tempi, però, le industrie marittime si svilupparono a dismisura, si sviluppò l'industria navale; e quando furono varate le seconde navi, le prime erano già vecchie: è una fatalità che è collegata con la misura della nostra limitata potenzialità costruttrice.

Dunque per questa parte non so se vada esente da censura la nostra flotta; ma certo l'onorevole Brin non è che in parte responsabile perchè un ministro non può far miracoli come non può farne alcuna amministrazione.

Però, onorevole ministro, se le censure fatte al materiale hanno un valore obiettivo per loro stesse, non disdegnate di prenderle in considerazione, mettendo in cantiere, nei limiti del bilancio attuale, che più oltre in non vi seguirei, quelle navi di primissima forza che voi sapete disegnare, ponendo mente altresì alla necessità di fornire la marina d'incrociatori veramente veloci.

Notate, onorevoli colleghi: il numero di 16 navi di prima classe che nel piano organico del 1888, rappresentava per il paese un *quid* medio della proporzione che vi doveva essere fra la nostra armata e quella di altri paesi, si basava sul supposto che queste navi fossero tutte di primissima forza. Ora, se questo concetto deve prevalere, vere o supposte che sieno le censure che si rivolgono ai nostri incrociatori, quelli che debbono esser messi in mare, devono avere una forza tale da essere

considerati eguali almeno in forza, se non superiori a quelli delle altre Potenze.

Mi spiego con un esempio.

Quando voi mettete in cantiere un incrociatore di prima classe d'una velocità di 20 miglia, questa potrà esser raggiunta o di poco superata alle prove ufficiali; ma il cammino normale sarà di 19 o 18. Dunque vi deve essere un margine tra le velocità presunte e le velocità reali che possono avere le stesse navi dopo tre o quattro anni di navigazione. Se volete dotare la marina d'incrociatori rapidi di prima classe, dovete studiarli e concepirli in maniera che, alla prova, abbiano una velocità ben superiore alle 20 miglia, ad esempio degl'incrociatori varati o tuttora in cantiere della marina inglese, e come l'hanno tre o quattro incrociatori della marina francese. In tal modo, se non potremo gareggiare nel numero delle unità di combattimento, almeno avremo navi veramente degne del nome di incrociatore, e che possano reggere al confronto con le navi similari delle altre Potenze.

E veniamo ora, onorevole ministro (e qui, permetta, il linguaggio deve cambiar nota), veniamo alla difesa costiera.

Io devo deplorare, onorevole Brin me lo consenta, che l'illustre tecnico e costruttore si sia lasciato prendere la mano dall'uomo politico. Ho detto che la composizione della nostra armata nel 1888, di 16 navi di prima classe, 20 di seconda ed altre minori, era subordinata alle necessità di quelle certe modalità della difesa costiera che erano state studiate da lunghi anni: altrimenti nessun uomo, che avesse avuto senso comune, avrebbe mai potuto pensare che di fronte alla immensa potenza navale della Francia e dell'Inghilterra potessimo difendere le nostre coste, e molto meno pensare al famoso equilibrio del Mediterraneo, con sì scarso numero di navi. E quale era il sistema della difesa costiera? Notate, onorevoli colleghi, che non voglio entrare minimamente in discussioni tecniche; non faccio qui che ripetere quello che hanno detto uomini insigni e competenti, e che fu tradotto in disegni di legge ed in leggi effettive. In poche parole, era questo il disegno delle fortificazioni costiere. Protezione efficace degli arsenali per conservare allo Stato tutti gli elementi validi ed efficaci alla difesa marittima; protezione di alcuni punti speciali della costa; e come perno della di-

fesa, potenti fortificazioni all'estuario della Maddalena.

Lo scopo di questo piano di difesa, è accessibile, dopo che l'hanno detto i tecnici, alle menti meno adatte alle questioni speciali di questa indole. Lo scopo delle fortificazioni della Maddalena era di costituire quell'isola come una sentinella avanzata di tutte le opere di difesa dell'Italia nel Mediterraneo. La Maddalena, dopo un secolo era chiamata a compiere in favore dell'Italia quell'ufficio di sorveglianza che prestò all'ammiraglio Nelson quando, con la sua squadra, dalle bocche di Bonifacio sorvegliava le squadre francesi che andavano e venivano dal porto di Tolone. Nelson che se n'intendeva, era sempre lì a sorvegliare le mosse delle squadre avversarie, e di lì muoveva fulmineo sia ad Abukir sia a Trafalgar. Fu questo, se non il solo, uno dei motivi che determinò la Commissione di difesa a prescegliere quel nido di roccie che è la Maddalena a cavallo dello stretto di Bonifacio per farne la spia fortificata che sorvegliasse tutto il bacino centrale ed occidentale del Mediterraneo, un sicuro ricettacolo di una squadra di navi leggere, pronta sempre in quel luogo inaccessibile ad uscire per tre bocche ai subitanei attacchi, pronta alla controffesa vigorosa ai fianchi od alle spalle di squadre nemiche che minacciassero attaccare le coste italiane. Ecco il concetto delle fortificazioni della Maddalena! E voi vedete, o signori, che questo concetto era il pernio di tutta la difesa della costiera d'Italia. Cento anni questo concetto così chiaro stentò a farsi strada fra gli uomini tecnici della marina italiana ed in Parlamento; ma finalmente riuscì a trionfare ed il disegno fu attuato.

Ma fu attuato interamente o piuttosto a metà? Qui viene la parte di responsabilità dell'onorevole ministro Brin, sebbene non possa dirsi che questa responsabilità sia tutta sua; altri ministri lo hanno preceduto, ma ora egli continua nella stessa via.

Che cosa dev'essere la Maddalena? Deve essere un centro di difesa e di eventuale offesa; deve essere il punto più fortificato delle nostre coste per gli scopi che con essa e per essa si possono raggiungere. Che cosa si è fatto? Si sono compite queste opere? Si è preparato tutto il materiale necessario per questo altissimo scopo? Onorevole Brin; voi potete dare una o l'altra di queste due risposte: i lavori di fortificazione sono finiti;

oppure: non abbiamo i danari. Ma l'una e l'altra saranno risposte inesatte. Se voi dite che i lavori di fortificazione sono finiti, vi rispondo che ciò è contraddetto dalla stessa vostra relazione e da quella dell'onorevole Commissione: e non sarà esatta nemmeno la seconda risposta, perchè il Parlamento ha dato i fondi necessari per questi lavori di fortificazione; e queste somme, risulta dal vostro stesso bilancio, non sono esaurite. Dunque non è vero assolutamente che le fortificazioni siano compiute. E a conforto dell'affermazione mia ricordo all'onorevole Brin, che è uomo competente come costruttore, alcune parole pronunziate, pochi anni fa, dall'onorevole Morin, che è uomo competente come uomo di guerra:

« Se si devono lasciare le fortificazioni della Maddalena nello stato comè si trovano presentemente, è meglio, diceva l'onorevole Morin, con qualche tonnellata di polvere, o con alcuni chilogrammi di dinamite, far saltare in aria quelle fortificazioni, che al primo urto possono divenire facile preda del nemico, e più dannose a noi con la loro perdita, che efficaci per la nostra difesa. »

Ebbene, onorevole ministro, non vi paiono gravi queste parole?

E perchè voi, come amministratore dei danari dello Stato...

Brin, ministro della marina. Ma se i lavori li ha sospesi lui!

Pala. Se l'onorevole Morin li ha sospesi mettendosi in contraddizione colle sue parole e coi suoi doveri di marinaio e di ministro, toccava a voi rilevare questa contraddizione e stanziare in bilancio le somme necessarie a questo scopo. Non è con questi argomenti di logica che potrete cogliere in contraddizione un avvocato. (*Si ride*).

Se poi, onorevole ministro, volete rispondermi che non vi sono danari, la controrisposta è ugualmente facile, e non credo minore la vostra responsabilità di amministratore. Che non vi siano danari, anzitutto è contraddetto dalla vostra stessa relazione e da quella dell'onorevole Commissione. Fu destinata una somma di tre milioni per queste fortificazioni e forse non bastavano nel concetto stesso dell'onorevole Morin; ma ad ogni modo v'era questa somma, e restavano a spendersi ancora 600 mila lire o un milione, non ricordo bene.

Raggio, relatore. 600,000 lire.

Pala. Lo stesso ministro aveva riconosciuto la necessità di fare qualche cosa per portare a compimento quelle fortificazioni: ma dopo avere assegnato per quei lavori di fortificazione la somma di 200 mila lire per questo anno, sapete che cosa ha fatto l'onorevole ministro? Con una nota di variazione ha tolto quella somma e ha detto: *per memoria*. Ecco la prova della vostra incongruenza...

Brin, ministro della marina. Ma non v'è incongruenza.

Pala. Vi è di peggio: vi è la prova della mancanza di continuità nei criteri direttivi e amministrativi che devono avere gli uomini che presiedono alle cose della marina.

Capisco che quando non si hanno denari è necessario rassegnarsi alla necessità delle cose: è fatale che chi non può non faccia; ma che si abbiano i denari e si spendano male, in questo è maggior colpa. Se mancavano, per ipotesi, i denari, bisognava cominciare dal non mandare la squadra pomposa di trenta navi a Candia per conculcarvi un principio che costituisce la base del nostro risorgimento nazionale.

Brin, ministro della marina. Lo dice Lei, ma non lo dice la Camera!

Pala. L'invio di trenta navi deve aver costato una bella somma all'erario.

E, poi non impegna la vostra azione di amministratori il fatto che voi spendete una somma, che sarebbe necessariamente spesa meglio altrove, a mantenere arsenali i quali sono cancellati dal verdetto della Camera, dal verdetto del paese e da quello del buon senso? Solleverebbe un vespaio in Italia chi cercasse di ledere interessi regionali; ma al Governo non dovrebbero mancare i mezzi, quando vi è un danno fatto ad una regione nell'interesse pubblico, di risarcirlo.

Uno dei capisaldi della difesa costiera è la difesa efficace degli arsenali.

Ora potete voi difendere efficacemente l'arsenale di Napoli? Lo si è tentato, perchè grandissima era l'importanza per la difesa d'Italia di difendere una delle città più splendide, più rigogliose della penisola: lo si è tentato, ma s'è visto che non era possibile.

Ed allora la risoluzione quale avrebbe dovuto essere?

Quella consigliata come conseguenza dalla Commissione centrale di difesa: abbandonare Napoli come arsenale e trasportare altrove quei materiali, quei depositi di lavoro i quali

avrebbero potuto, in caso di guerra, diventare facile preda di un'armata nemica.

E voi non lo avete fatto, come era vostro dovere, onorevole ministro.

Dunque è vero quello che ho detto, cioè che in voi, illustre costruttore, l'uomo politico ha, in questa parte, soverchiato l'uomo tecnico: perchè se aveste fatto quello che dovevate fare come amministratore, non sareste stato a corto di denaro per compiere quelle opere che erano più urgenti per la difesa generale del paese.

Ma torniamo alla Maddalena.

Per la Maddalena non soltanto non avete fatto quello che vi era imposto dai precedenti legislativi; avete fatto di peggio, che fortificare niente.

Col fortificare, infatti, non raggiungevate lo scopo tecnico e militare che si era proposto lo Stato stabilendo un centro di difesa alla Maddalena. Bisognava coordinarla questa difesa; perchè voi avete udito, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, che la Maddalena non solamente doveva servire come spia per sorvegliare le mosse nemiche, ma anche come base di riscossa contro un colpo di mano di squadre nemiche che tentassero di invadere le nostre coste.

Per questo scopo si richiedevano torpediniere e navi di medio e grosso tonnello. Ora queste navi che, in tempo di guerra, dovrebbero fare una lunga permanenza in quelle acque, come volete supporre che non abbiano mai bisogno di riparazioni; che, per esempio, una torpediniera, un incrociatore non perda o non abbia guasta un'elica, un'ancora, un gancio, un congegno qualunque che la metta momentaneamente fuori di servizio?

Queste sono cose naturali: ed era naturale che, quando si parlava della Maddalena come funzione di difesa per tutte le nostre coste marittime, si dovesse almeno pensare ad un bacino per riparazioni, ad uno scalo d'alaggio; perchè è evidente che, quando la guerra è scoppiata, non si possono mandare le navi a Spezia od a Napoli per farle riparare, perchè altrimenti diventerebbero facile preda del nemico. Si tratta di cose di senso comune.

Brin, ministro della marina. Ma, se lo ha tutto Lei il senso comune, che cosa vuole che facciamo?

Pala. Ella risponderà a suo tempo.

Ma vi ha di peggio. Niente di più naturale che un punto di difesa e di offesa come

la Maddalena dovesse essere sorvegliato da torpediniere. Ed infatti nella tabella di armamento erano assegnate alla Maddalena ventiquattro torpediniere a questo scopo. Vede, onorevole ministro, che io sono discretamente informato nelle cose mie.

Ebbene, onorevoli signori, sapete quante torpediniere vi sono alla Maddalena per quella preparazione navale che è tanto necessaria? Una torpediniera e mezzo. (*Si ride*).

Dico una e mezzo, perchè la macchina di una non serve a niente.

Guardate a che cosa debbono servire queste torpediniere: a sorvegliare i passi ed entrare ed uscire specialmente di notte, ora delle sorprese subitane ed efficaci. E non è cosa facile entrare ed uscire di notte dalla Maddalena: è anzi pregio inestimabile della sua posizione e del suo ufficio. Pochi lupi di mare, molti o quasi tutti Maddalenini, ed i fratelli Maggiolo fra altri, della compagnia Rubattino, riescivano e riescono a farlo.

Ma anche i comandanti delle nostre torpediniere debbono farlo ad ogni costo, perchè l'oscurità è la migliore offesa contro il nemico.

Ed ora, invece di tenere gli ufficiali a studiare i passi, poichè lì non ci sono nè torpediniere nè ufficiali pel comando, ho ragione di credere che molte delle torpediniere siano state mandate in missione più o meno parlamentare.

Brin, ministro della marina. Ma che missione parlamentare!

Pala. Io non mi lagno che certe torpediniere siano state mandate in passato a raccogliere elettori qua e là e non certo per conto mio; (*Si ride*) ma mi lagno che alla Maddalena non vi sieno le torpediniere che dovrebbero esserci. Di questa mancanza siete responsabile voi, onorevole ministro. E ricordo un caso in cui questa impreparazione ha avuto un terribile contraccolpo. Vi fu un momento di panico, tre o quattro anni or sono, quando si sparse la voce che fosse imminente la dichiarazione di guerra fra l'Italia e una potenza più forte di noi; e si mandarono ordini telegrafici alla Maddalena, affinchè si armassero subito tutte le batterie se non erano armate, e si preparassero tutti gli accessori di difesa. Io non voglio descrivere la confusione che nacque in quel momento, nè il panico terribile che ne derivò: la cosa passò liscia, perchè la notizia fu smentita. Ma se si

fosse trattato di vera guerra, quel giorno, con un colpo di mano si prendeva la Maddalena ed i sessanta o settanta milioni spesi sarebbero andati in fumo. Ecco gli effetti dell'opera del ministro della marina. Non sarete stato voi, onorevole Brin, sarà stato il vostro predecessore: ma gli effetti dell'impreparazione sono questi: di esporci ad uno scacco gravissimo nel Mediterraneo, perchè si è voluto risparmiare una piccola spesa.

Grande e meritata è la vostra fama, onorevole Brin; io ne sono orgoglioso come italiano; ma grandissima è la vostra responsabilità. Fate in modo che la vostra amministrazione sia ricordata a titolo di gloria, e Dio tolga l'augurio che il vostro nome non sia ricordato a titolo di sconforto e di pena. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Macola.

Macola. Da qualche anno la questione militare, che appare periodicamente dinanzi a noi, stendendo nuovi strati di sfiducia e, diciamo pure, di demoralizzazione sui Corpi militari, viene ridotta nelle discussioni a una semplice questione di denaro. Correnti politiche, logicamente avverse a ogni ordinamento militare, trovano nel lavoro demolitore alimento perenne fra le massaie più pudiche della finanza italiana, mentre si abbassa ogni dì più quella idealità, di cui va nutrito il sentimento unitario, ridotta a una partita da contabile col dare e coll'avere.

Ora a chi si accinge a dimostrare, come mi propongo io, insieme all'errore di un indirizzo della politica militare italiana, nè logica, nè rispondente agli interessi nostri, la insufficienza dei mezzi accordati alla difesa nazionale, due tesi si presentano da svolgere: una che chiamerò di ordine tecnico; e l'altra che dirò questione di massima o di principio.

A che cosa servono esercito e marina? Alla difesa nazionale, alla tutela degli interessi vicini e lontani della patria, a presidio dell'onore del paese.

Uno, quindi, dovrebbe essere il dicastero che sovrintende alle forze operanti per terra e per mare, poichè battaglioni e navi, cannoni e torpedini, servono a fini comuni, diretti a un unico intento. E se questo ordinamento si fosse tenuto, sull'esempio di altri paesi, non avremmo ora, dopo tanti anni di vita nazionale, una distribuzione così anor-

male dei fondi destinati ai bilanci militari, distribuzione che rispecchia l'antico ordinamento del piccolo Piemonte, così male applicato alla nuova Italia.

Il Piemonte aveva e doveva avere un esercito relativamente forte e una modesta marina, per le sue condizioni geografiche e politiche; mentre l'Italia diventata grande potenza, appunto per la diversità delle sue condizioni geografiche, politiche e morali (lo dimostrerò più innanzi) deve trovare il naturale suo sviluppo di offesa e di difesa in mare.

Ma, prima di tutto, tenendo presenti le condizioni economiche del paese, chiediamoci, come in via pregiudiziale: Può l'Italia avere la pretesa di essere contemporaneamente grande potenza di terra e di mare? Pare utile agli interessi nostri l'ordinamento attuale, che mentre non ci rende tranquilli sulla solidità dei quadri in terra, non ci affida sulla qualità e sulla quantità del materiale in mare?

A togliere questo stato di incertezza, di inquietudine, sarebbe piuttosto preferibile un ordinamento, che affidasse gli animi nostri, sopra la solidità indiscutibile di uno almeno dei due corpi operanti per la difesa nazionale?

È così che va posta la questione, la quale non appare alla Camera per la prima volta, ma che ci trova oggi più disposti ad accogliere la tesi, che trova la sua sintesi nelle memorabili parole di Napoleone I: « Se l'Italia deve diventare nazione unita, essa dovrà essere essenzialmente potenza marittima. » E il naturale criterio lo dimostra.

Noi abbiamo uno sviluppo costiero che sta alla frontiera terrestre, frontiera di primo ordine, presidiata da una catena di forti nel rapporto di uno a dieci.

Le coste italiane e specialmente i maggiori porti nostri, del Tirreno e dell'Adriatico per esempio, sono indifendibili. Una squadra nemica operante, contro Genova per esempio, non volgerà mai i suoi colpi alle fortificazioni più avanzate. Ma tenendosi a lunga distanza al bersaglio gigante che presenta la intera città.

Le maggiori o tanta parte delle maggiori ricchezze nostre, stanno sul mare. Da Ventimiglia a Spezia, la costa ligure è tutta una città densa e abitata.

Indebolita o annientata la flotta nostra,

viene resa forse inevitabile la eventualità di sbarchi e la conquista di città litoranee. La difesa con truppe di terra non è possibile. Non si può concepire militarmente un cordone di truppe profondo, steso lungo tutte le coste e integrato per l'efficacia dell'azione da una catena interminabile di forti, che assorbirebbero nella costruzione, nella manutenzione, nell'armamento, spese favolose.

Digraziatissima diventa adunque la condizione delle città costiere, poichè la guerra moderna, specie la guerra navale, avrà come caratteristica, l'uso e l'abuso dei mezzi distruttivi, applicata a una rapidità fulminea di movimento fino a qui ignorata. Vincerà chi avrà agito più presto e con risultati più spaventevoli nell'azione; guerre brevi, imposizioni disastrose annienteranno per lungo tempo il paese vinto. Gli immensi sacrifici sostenuti in tanti anni di pace, obbligheranno il vincitore nel suo supremo interesse a farsi spietato, perchè il vinto con un raccoglimento perseverante, non gli imponga più tardi una politica militare tale da compromettere i risultati delle sue vittorie.

Soltanto una flotta potente può scongiurare dall'Italia così immensa rovina; e doveva essere questa convinzione, che faceva esclamare al generale Ricci, dieci anni or sono, a proposito della convenienza di fortificare una certa posizione del Piemonte, credo Stradella: « Preferirò sempre una corazzata in mare a un forte, anche nella località di mia predilezione, quando mi si dimostrerà (ed è il caso nostro) che l'Italia non può avere l'una e l'altra! »

E l'onorevole Di Rudini, ebbe a dirmi un giorno: basta essere stato 24 ore ministro degli esteri, per preferire un'incrociatore in mare a una brigata in terra.

Ho accennato di volo alle considerazioni geografiche e militari che reclamava un ordinamento diverso. Accennerò invece con mitezza di frasi, ma con evidenza di concetto alle ragioni di ordine morale, che concorrono a sostegno della tesi.

Lascio da parte il metodo di reclutamento della fanteria, che è naturalmente l'elemento principe di un grande esercito; mi limito a notare come la fanteria è, per le condizioni del paese, incapace a nutrire abbondantemente le sue masse, e per le eccessive selezioni subite dalle armi speciali, abbia fisicamente e progressivamente peggiorato.

Tolti carabinieri, alpini, artiglieria, bersaglieri, cavalleria, granatieri, resta nei quadri una massa troppo carica di elemento scadente, da lasciare mortificati gli ufficiali destinati a comandarla, quando assistono nei distretti di leva a tanta selezione.

Ora, siccome la fanteria è il nerbo degli eserciti, siccome la tattica moderna esige una grande rapidità nelle masse e quindi reclama resistenti costituzioni fisiche, è forse inopportuno chiedersi, se sia prudente aumentarne tanto il contingente, come accadrebbe collo attuale ordinamento in tempo di guerra?

E vengo a considerazioni di ordine diverso.

L'Italia non è un paese bellicoso. Lo spirito della nazione, non ha ancora la concezione di una patria, che senta l'orgoglio e la dignità di grande nazione. Le fortunate fazioni militari in Africa, con Agordat e Coatit, fazioni combattute e vinte (è bene ricordarlo) dalle milizie nere al comando di splendidi ufficiali italiani, avevano lusingato, eccitato, fin esaltato lo spirito pubblico. Checchè si sia detto o si dica, un fremito era corso attraverso il paese, lieto di trovare in un battesimo delle sue armi, un diversivo alla sciocchezza politica parlamentare.

Le condizioni della guerra, imposero la necessità di far partire truppe bianche, soldati nostri, che lasciavano l'Italia fra applausi e fiori; ed erano fiori ed applausi di tutti, popolo e classi superiori confuse in una sola manifestazione di affetti e di speranze.

Sopravvenne il disastro, e la delusione più amara, facendo precipitare come un reagente chimico gli entusiasmi facili, ma sinceri dei giorni dell'attesa, piombò il paese per natura sua fiacco, in uno stato di abbattimento, che deve essere causa di serie riflessioni da parte di ogni uomo politico.

Una impresa fortunata avrebbe forse raddrizzata la spina dorsale di questo popolo facile ai clamori e agli sconforti; e una vittoria avrebbe potuto segnare un passo avanti nel senso di una educazione civile più robusta. Sta appunto tutta qui l'attenuante e la condanna del Gabinetto caduto che non ha misurate abbastanza le conseguenze morali di una sconfitta, quando affrontava gli eventi con una colpevole impreparazione.

Poichè, badiamo bene. Nell'elemento dal quale noi caviamo la pianta soldato, va sem-

pre più affievolendo il sentimento unitario, del quale l'esercito diventa l'espressione migliore. Nelle campagne (e parlo delle regioni più incivilite, più innanzi d'Italia, quelle dalle quali può aspettarsi il contingente più solido, più resistente) il dissidio politico fra Chiesa e Stato acuisce ogni dì più l'avversione del clero contro le istituzioni, soffocando nelle popolazioni rurali il sentimento nazionale, così che nella loro ignoranza i giovani arruolati si sentono diffidenti o tepidi verso l'idealità di una patria armata, e forte per il sacrificio e per l'abnegazione dei suoi cittadini.

Nei grandi centri e nei centri minori, dove prevale l'elemento operaio, l'azione dei partiti estremi aiutata efficacemente dal giustificato discredito della politica parlamentare, agisce a sua volta sul sentimento dei giovani, chiamati alle armi, e li prepara o malcontenti o nell'intimo ribelli.

È possibile adunque, data la natura di questa materia prima raccolta sotto le bandiere, che un periodo così breve di educazione militare strappi i germi di avversione, che covano nello spirito della recluta, e che la rendano se non avversa, certo mal disposta, contro l'essenza della vita militare, formata di sacrificio, di abnegazione e di idealità? Certo, il rimedio più efficace per poter contare seriamente sulla resistenza del soldato, sarebbe una ferma lunga, portata a quattro anni almeno; e la recente campagna d'Africa colla diversità di condotta tenuta dalle armi speciali a lunga ferma, da quelle a ferma ordinaria, ha dimostrato, quali possano essere sullo spirito italiano i frutti di una più prolungata educazione militare.

E per colpire con un esempio pratico a proposito di ferma lunga il criterio vostro, onorevoli colleghi, io mi permetto di rivolgere una domanda a coloro, che pure non hanno alcuna familiarità colle faccende militari: credete voi più valida ed efficace l'azione di un battaglione dei nostri carabinieri, o di tre battaglioni, per esempio, della mobile? Ma se a una ferma lunga, si oppongono insuperabili esigenze si può bene chiedersi se nelle condizioni specialissime della patologia italiana possiamo confidare in una azione resistente fino al sacrificio, da parte di un elemento troppo numeroso, male reclutato e scarsamente educato.

Ed eccoci ricondotti, anche per considerazioni morali così gravi, al dilemma messo

in principio del mio discorso: « Meglio una marina forte e un esercito meno numeroso e più organico, o esercito e marina deboli, come stanno ora? »

Riflettete. Il reclutamento della marina è ben diverso da quello dell'esercito, e assolutamente diverse sono le condizioni, nelle quali l'individuo può sviluppare la sua azione nei combattimenti di terra e di mare. Il reclutamento viene condotto in buona parte fra pescatori e marinari, fra gente insomma che non è vissuta sempre a contatto dei politici dei grossi centri o nell'ignoranza dei villaggi perduti all'interno. Pur troppo, l'armata non può contare più sopra il superbo elemento di vent'anni, di trent'anni fa, quando le reclute erano tutte di marinari formati, sobri, coraggiosi, rotti alla dura vita dei velieri, quando cioè l'Italia aveva una marina che per tonnellaggio veniva la seconda in Europa. Oggi, e per la decadenza della marina a vela e per i grossi aumenti subiti dal contingente di leva, le Commissioni di reclutamento devono accontentarsi di imbarcare anche i cavallari più vicini alla spiaggia; malanno però meno grave di quello che sarebbe apparso un tempo, ove si pensi alla trasformazione subita dal materiale navale e alle diverse conseguenti mansioni degli equipaggi.

In ogni modo l'elemento della leva di mare presenta in grado minore gli inconvenienti di ordine morale che ho lamentati per l'elemento della leva di terra. Ma c'è di più. La ferma nella marina da guerra sale a quattro anni, trascorsi in buona parte a bordo sotto gli ordini dell'ufficiale oggi più che mai, dopo gli ultimi ordinamenti dell'armata; ciò che sottrae il marinaio ai contatti pericolosi dell'ambiente; mentre la distribuzione interna del personale nei momenti dell'azione impedisce ogni ammassamento degli equipaggi, e toglie quasi totalmente la conoscenza dei drammatici avvenimenti che in mare possono sgomentare gli animi più semplici, evitando quindi il pericolo che la soverchia impressionabilità dei pochi possa reagire sullo spirito di resistenza dei più.

Esaurito così l'esame critico sull'elemento soldato di terra e di mare, e dimostrato che anche sotto questo riguardo un incremento di materiale e quindi di personale alla marina da guerra, affiderebbe più dei quadri così numerosi, che ha oggi l'esercito, vediamo

se e quanto corrisponda la flotta nostra alle supreme necessità della difesa.

Nel concetto militare moderno, equipaggio e natante formano una sola unità, di qui la tendenza omai raggiunta anche nell'armata nostra di mantenere anni interi sopra una stessa nave equipaggio e stato maggiore. Sono tali e così diversi oggi gl'istrumenti di offesa, che essi reclamano familiarità cieca cogli individui destinati a maneggiarli, e conoscenza e fiducia reciproca, reclamano le esigenze del servizio fra equipaggio, graduati e stato maggiore.

Avete mai posto piede a bordo di una delle nostre grandi corazzate? Vi siete formati un concetto approssimativo della somma di potenza offensiva che può sviluppare uno di quei colossi in mare, dall'azione delle scoppiettanti mitragliatrici collocate sulle coffe blindate su, lungo gli alberi da segnali, alle artiglierie leggiere sopra coperta che sporgono la lunga volata dietro tenui ripari; alle torri che racchiudono gli sbalorditoi cannoni, ai ponti corazzati, agl'insidiosi apparati sottomarini che lanciano il siluro, allo sperone che è l'arma corta di queste meraviglie dell'architettura navale?

È un uomo solo che impera su quella nave alle vite degli altri e all'azione spaventosa di questo formidabile galleggiante; è un uomo solo quello che vigila le fasi della battaglia, che rapidamente concepisce i criteri del suo intervento spesso assolutamente individuale; che ordina alle macchine importanti il movimento veloce, per aggredire, per soccorrere o per sottrarsi al nemico; è un uomo solo che fa prorompere dai cannoni uragani d'acciaio; che fa guizzare sotto le acque l'insidia del siluro; che lancia a tutta forza nel momento decisivo l'immensità della sua massa contro la nave nemica!

Ora, o signori, di quale bronzo si forma l'organismo di quest'uomo per ridurlo a conservarsi calmo, mentre tutto tuona e rovina intorno a lui, mentre i primi feriti gemono e i proiettili spezzano e spazzano il materiale più esposto della sua nave?

Poichè di una calma fredda, calcolatrice, feroce direi anche, egli ha bisogno per difendersi, per offendere e per colpire l'avversario nello sbalordimento provocato dai primi strappi dell'azione. Ma la calma dell'anima non basta; non basta la superiorità del coraggio, che è cosa di pochi e di eletti.

Altri elementi devono concorrere alla formazione della sua mente e della fibra sua durante il periodo educativo, perchè egli possa nel giorno del cimento avere la coscienza di saper agire e osare. L'architettura navale e i suoi progressi costanti non devono avere misteri per lui.

Egli deve conoscere le funzioni dei macchinari spinti a forze prodigiose; deve assidersi arbitro nel grave duello che combattono corazza e cannone; deve saper toccare tutta la tastiera delle sue artiglierie dal cannone mostruoso agli Armstrong minori, agli Hotchkiss, ai Gatling, alle Maxim; deve sviscerare i delicati meccanismi del siluro, e aver meditato nei gabinetti di chimica sulla varietà mirabile e sulla potenza crescente dei moderni esplosivi.

Egli deve aver strappato alla meteorologia e alla idrologia i segreti per utilizzare tempo e correnti; egli deve avere infine sul suo equipaggio e sui suoi ufficiali quella forza morale, che deriva dalla superiorità della coltura e della tempera.

Quanti di questi uomini abbiamo noi in marina? Nessuno può dirlo. Talvolta l'occasione crea un uomo e demolisce un altro. Ma è forse un errore pensare che possano essere molti gli organismi umani, condotti da una lunga e dura educazione a sviluppare tante virtù in ambienti così speciali; ragione cotesta, che può farci qualche volta domandare, se questa difficoltà non costituisca il vero difetto originario di tali meravigliose creazioni moderne.

In ogni modo chi conosce un po' d'avvicino le condizioni intellettuali, e quelle che chiamerei di allevamento dello stato maggiore dell'armata, può dare conveniente risposta.

La trasformazione rapida del materiale ha indubbiamente sorpreso molti fra gli ufficiali più avanti nei gradi e nell'età. Velocità raddoppiate, artiglierie di ogni calibro, succedute al tardo e liscio cannone di un tempo, intervento delle armi subacquee, hanno sopraffatto molti fra questi uomini, di cui la marina non poteva di un tratto spogliarsi, e per i quali l'anzianità portava col tempo il beneficio di gradi e l'adempimento di funzioni, che in coscienza essi non potevano disimpegnare.

Donde, poca considerazione verso i supe-

riori, da parte degli ufficiali più giovani, i quali malgrado i vizî di un sistema educativo sbagliato, si sentivano nella coltura più moderni di chi guidava e comandava. Donde, imbarazzi dei ministri, costretti dallo sviluppo del materiale a mantenere in servizio ufficiali deficienti, e ostilità o pressioni parlamentari, quando essi dovevano decidersi a liberare l'armata dalle più scadenti e ingombranti inutilità.

Questa brutta condizione di cose, va a mano a mano modificandosi, è vero: ogni anno che passa, segna una prevalenza fra i comandanti di navi dell'elemento più moderno, e per buona ventura non cresciuto nella mollezza dell'elemento che occupa ora i gradi subalterni; ma non sarà mai raccomandata abbastanza al ministro l'epurazione dei gradi, specialmente nei gradi più eccelsi, che egli deve compiere contro le resistenze legali della Corte dei Conti, e contro inevitabili intrighi parlamentari.

Nelle promozioni dello stato maggiore generale deve nell'armata prevalere largamente il criterio della scelta; il comandante di una nave, dalla piccola e audace torpediniera alla corazzata colosso, fisicamente e intellettualmente dovrebbe essere uomo completo; e assai più in mare che in terra, in tempo di pace, l'ufficiale ha campo e modo di rivelare le sue attitudini e fornire elementi serî di giudizio nelle discussioni di avanzamento. Profondere milioni in prudenti e delicati arnesi da guerra e darli poi in mano a uomini che non posseggono la coscienza del *proprio*, è l'ultima delle jatture per una marina moderna. Lissa informi.

Poche altre parole lascietemi dire sugli ufficiali subalterni. Una riforma provvida ha mutato da due anni il reclutamento dei giovani allievi, che iniziavano la carriera dell'Accademia di Livorno. Fiori di serra e non promesse robuste, infarinatura scientifica, non istruzione approfondita dalla pratica, damerini, più che vigorosi organismi rotti fin dai primi anni alle asperità della vita di mare, questi i frutti, (con numerose eccezioni a parte), che dava l'Accademia di Livorno. E come poteva essere diversamente, se un programma barbaro, senza proporzioni possibili fra l'insegnamento e lo sviluppo intellettuale dei giovanetti, pretendeva che a tredici, quattordici, a quindici anni, si studiasse l'algebra complementare, la trigonometria sferica,

la meccanica razionale, attraverso a una infinità di materie e di altre occupazioni?

Qualche mese in mare, in mare spesso tranquillo e a cielo sereno dava diritto al giovinetto di portare le spalline a diciotto, a vent'anni, mentre la preoccupazione continua dello sciupio del materiale e del consumo di carbone, rendeva il suo imbarco spesso più nominale che effettivo, specie su quelle tormentose torpediniere che sole possono abituare i giovani al pericolo, e al sacrificio.

Una provvida riforma, come ho accennato più sopra, ha modificato da due anni le norme di reclutamento, così che non per risultati recenti, che ancora mancano, ma per i risultati ottenuti molti anni addietro coll'applicazione dello stesso sistema, possiamo sperare che gli inconvenienti si eliminino, tanto più che da qualche tempo l'imbarco è stato e sarà generale, effettivo, continuato.

E vengo a qualche semplice cenno sul materiale, perchè il campo è stato ieri largamente mietuto.

Ho letto e ho ascoltate molte critiche sul nostro materiale, e trovo che tante volte la critica confonde, quello che può essere discutibile ed ammissibile, come apprezzamento del costruttore, e quello che è vizio o errore di tecnica. Mi spiego. C'è chi giudica difettosa, errata l'eccessiva potenzialità difensiva sviluppata da una nave a detrimento della sua potenzialità offensiva; e questo va bene, quando si oltrepassano certi limiti, come certamente sono stati oltrepassati nella costruzione della *Lepanto* e dell'*Italia*, dove l'equilibrio fra offesa e difesa è stato così turbato da rendere quei due colossi inadatti a una azione di guerra. Ma quando non si ha ecceduto o in un senso o nell'altro, è ben difficile stabilire, se possa meglio corrispondere in pratica una nave meno armata e più difesa, o una nave più armata e meno difesa.

Prendendo ad esaminare, ad esempio, le navi nostre di 1^a classe, si può affermare che un vero vizio organico sta nel tipo delle artiglierie adottate generalmente; artiglierie colossali a tiro lento, che diminuiscono immensamente il coefficiente di offesa della nave, quando uno solo dei quattro pezzi resti inutilizzato; artiglierie condannate dalle altre marine, che hanno calibri metà dei nostri, dotati della stessa potenza perforante, a tiro assai più rapido, a resistenza più sicura. Noi

stessi ce ne siamo accorti dell'errore, ma un po' tardi modificando in questo senso il materiale di artiglieria sulle due corazzate di 1^a classe che abbiamo in costruzione, *Emanuele Filiberto* e *Saint-Bon*. Da questo vizio di origine si emancipano in parte, anche per altre compensazioni di qualità, le tre nostre maggiori *Re Umberto*, *Sicilia* e *Sardegna* fortissime e splendissime costruzioni, che in grazia di una velocità non comune a queste moli, anche presso le marine estere, possono correre i mari dando o sfuggendo battaglia; immenso vantaggio, che le rende temibili a qualunque avversario; ma le altre e cito oltre a quelle più antiquate *Dandolo* e *Duilio*, *Italia* e *Lepanto*, il *Doria*, il *Morosini*, il *Lauria* e fino il *Saint-Bon* e l'*Emanuele Filiberto* (queste due ultime colle scarse velocità presunte) si trovano piuttosto arretrate ormai dinanzi alle esigenze del giorno, e quindi diventa aggravato il vizio organico già accennato dell'armamento.

E la causa principale dell'invecchiamento anzi tempo o meglio della diminuzione del valore bellico delle nostre navi da guerra (non se l'abbia a male l'onorevole De Nobili) dipende dalla costruzione tarda dei nostri arsenali; tarda e costosa per la mano d'opera frodata da operai, i quali come tutti gli impiegati, pensano che lo Stato deva mantenere uffici e stabilimenti non per necessità di amministrazione o di difesa, ma per dare occupazione tranquilla e igienica a migliaia di individui, disposti quasi sempre a rovesciarsi contro!

Un'altra causa poi che rende più costosa e più tarda la costruzione delle navi va ricercata nelle modificazioni continue apportate al primitivo progetto; tali e così diversi sono i criteri che spesso si succedono fra la più assoluta irresponsabilità di spesa e di controllo.

Un rimedio vi sarebbe però; addossare la costruzione degli scafi, negli stessi arsenali a imprese private, cedendo ad esse scali e officine corrispondenti. Vero è (come osserva il relatore e come mi diceva un giorno quel decoro dell'architettura navale italiana, che è il collega nostro Soliani) vero è, che noi cadiamo in un altro inconveniente; noi obbligheremo cioè almeno per qualche anno le Società di navigazione nazionali, a commettere all'estero le loro ordinazioni, perchè i nostri cantieri preferiscono, come fanno ora,

aspettare le commissioni del Governo assai più remunerative a quelle della marina mercantile. In ogni modo il problema è grave, va studiato e presto risolto.

Non farò parola di altre vecchie navi, che figurano nei quadri come seri valori combattenti; posso solo augurare che l'audacia di un ammiraglio, possa compensare con una tattica fortunata la grave impresa di impegnarle al fuoco.

Nè mi soffermerò sulle altre classi e sulle altre categorie di navi, che figurano sull'organico della nostra marina: sugli *incrociatori corazzati*, che ancora non abbiamo, sugli *incrociatori protetti*, sugli *incrociatori torpedinieri*, sugli *avvisi*, sulle *controtorpediniere* e sulle *torpediniere da costa e da squadra*, perchè verrei alle stesse conclusioni cui altri è giunto ieri, e cioè che le condizioni della flotta sono tutt'altro che liete, e peggioreranno assai e assai più, quando le somme straordinarie testè deliberate dagli altri paesi per la trasformazione del materiale nautico, avranno fecondate le marine straniere. E badate che a questo giudizio non viene soltanto chi può essere discusso come autorità e competenza; è il giudizio di tutti gli ufficiali di mare, e ne cito uno solo, che è forse il primo, l'ammiraglio Bettolo; il quale per fortuna nostra, non deve il suo valore indiscusso all'abilità tutta ligure con cui egli naviga fra gli scogli del parlamentarismo. (*Harità*) Ebbene: leggete in proposito i suoi studi basati su calcoli e sulla conoscenza piena del materiale nostro e straniero; essi vi diranno che, qualche anno fa, la flotta italiana rispetto alla flotta inglese e francese stava nel rapporto di relatività da uno a due, mentre essa è scesa ora nel rapporto da uno a tre.

Va da sè, che in questi calcoli il coefficiente assegnato alle flotte dei tre paesi, è ricavato per via di paralleli fra navi della stessa età e dello stesso tipo, e cioè fra tutte le nostre e un certo numero di navi delle flotte straniere, poichè nessuno può sognarsi di rivaleggiare con la flotta inglese, e anche con quella dei francesi, più ricchi, e... più disposti a commuoversi per le loro istituzioni militari.

Io ho anche fra le mani un prospetto ufficiale, che riproduce con molta larghezza, con misericordiosa larghezza di criteri l'organico della flotta deliberato nel 1888, secondo il quale la marina doveva avere nei-

l'anno venturo quel tale minimo di navi in mare, così distinte per classi e per categorie: 16 corazzate di squadra e di crociera; 20 corazzate costiere e incrociatori; 23 navi di terza classe, e cioè, incrociatori, caccia torpediniere, controtorpediniere, avvisi e cannoniere, e 178 torpediniere.

Ebbene, sapete voi, data la disastrosa distruzione e riduzione di somme avvenuta in questi ultimi dieci anni nel bilancio della marina, quale sarà la differenza nel 1898 fra l'organico deliberato e riconosciuto appena bastevole ai nostri bisogni e l'effettività del materiale in mare?

Portata in cifra rappresentante i natanti avremo 89 unità in meno, e cioè, una nave di prima classe, due di seconda, 25 di terza e 61 torpediniere da costa e di squadra. — Tradotta invece questa differenza in denaro, essa rappresenta la somma di 104 milioni! Dunque materiale scarso e piuttosto deficiente come valore bellico e nautico, che noi pretendiamo rinnovare con sette milioni di più sul capitolo *riproduzione del naviglio*.

Fu proprio deplorabile, che le vicissitudini parlamentari abbiano allontanato dal dicastero della marina l'onorevole Brin, trasportato una volta fra protocolli, ambasciatori, note e trattati; e scaraventato poi sui banchi dell'opposizione a far l'uccellatore politico; (*Ilarità*) poichè l'esperienza ha ormai dimostrato che la marina ha avuto i suoi veri periodi di floridezza, quando il suo agile intelletto guidava e imperava.

Ma ora che cosa pensa Benedetto Brin, che vede pregiudicata così seriamente l'opera sua? Pensa egli che il ministro del tesoro oggi esultante sui culmini dei valori di Stato, abbia soddisfatto ai suoi impegni verso l'armata, accordando quei sette milioni sopravvissuti come sette trovatelli alle provvide cure di quella grande casa della Santissima Annunziata, che fu per noi la Colonia Eritrea? (*Denegazioni vive da parte del ministro del tesoro*). Pensa egli che basti una riforma omai necessaria nella distribuzione di lavoro degli arsenali di Stato, o la soppressione di qualcuno fra i quattro stabilimenti, per risanguare la riproduzione del naviglio? Pensa egli che la politica dei deputati lombardi, i quali hanno la fortuna di colonizzare l'Italia e la illusione di mantenerla in piedi agitando sulle Alpi le palme pacifiche di una pasqua perpetua, possa sovrapporsi anche alle neces-

sità supreme della difesa e della offesa per mare? (*Ilarità — Commenti*).

Ecco domande, che molti fra noi amano rivolgersi, mentre esse faranno tornare in campo ancora una volta la questione delle spese militari, questione di principio, che toccherò rapidamente concludendo.

Da molto tempo, si sono delineate alla Camera due correnti. L'una crede rovinose o per lo meno improduttive le spese militari, e riduce la questione a una pura partita di dare e di avere. I fautori di questa corrente dovrebbero però sentire il lodevole coraggio di dichiarare, che per loro conto l'ideale della politica estera italiana, corrispondente a una vagheggiata e innocua politica militare, sarebbe quella di ridurre l'azione dell'Italia, (la quale mostra pure tanta forza di espansione da popolare colle sue plebi buona parte delle due Americhe) all'azione negativa di un Belgio o di una Olanda ingranditi.

A questo solo patto, adunque, i fautori delle riduzioni militari potrebbero dirsi logici e conseguenti.

L'altra corrente invece, che vuole l'Italia viva e rispettata, crede che le spese militari sieno non solo necessarie alla compagine unitaria e alle esigenze della difesa, ma utili al credito e all'avvenire del paese.

Ora, che i radicali tentino di sminuire forza e prestigio alle istituzioni militari, si capisce, ma che parallelamente ai radicali si muovano i conservatori, anche quelli che passano come i meno affetti da miopia politica, non lo si sa spiegare.

I moderati dissidenti nelle spese militari stanno rinnovando gli stessi fatali errori del 1866 e del 1870, quando gli avvenimenti ci sorpresero quasi disarmati, con danno non solo economico e finanziario, ma con danno politico e morale, che oggi ancora scontiamo.

Mai, come adesso, tornano a proposito le parole di Enrico Cialdini, il quale, in una lettera pubblicata il 30 marzo 1870, scriveva a Lanza, allora presidente del Consiglio:

« Noi partiamo da criteri troppo diversi per riuscire ad intenderci.

« Voi considerate l'esercito come una spesa gravissima ed improduttiva, io lo tengo come un capitale fruttifero che produce ordine, forza, autorità.

« Voi credete che il solo disavanzo conduca alla rovina, io credo che la debolezza

nazionale, il discredito militare e il malcontento dell'esercito, vi conducano del pari e per la via più breve.

« Voi avete fiducia illimitata nella pace, io credo che la vita d'un uomo solo basterà a porre la Francia e l'Europa a soqquadro.

« Voi date importanza esclusiva alla questione finanziaria, io l'accordo a preferenza alla questione politica.

« Voi temete morir di fame, io temo morir strozzato.

« Avevate l'esercito più liberale e fedele d'Europa.

« Le vostre riduzioni preparano potenti sussidi ai partiti ostili, preparano le defezioni in larga scala, preparano un esercito alla spagnuola.

« Ed ai rischi evidenti cui vi esponete, quali benefizi contrappone il vostro sistema? diciotto milioni d'economie.

« Ed intanto l'esercito ed i vari servizi suoi cadran sì basso, che se, per indeclinabile necessità, si dovesse far la guerra, costerà tesori il provvedersi del necessario, e saremo senza dubbio battuti. »

Poi, più tardi, diceva al Senato, combattendo il principio delle economie esagerate:

« Quella bandiera passerà ai posteri come monumento della nostra politica insufficienza, come testimonianza delle nostre esagerate passioni; quella bandiera dirà ai posteri che le economie fino all'osso tagliano nervi, arterie, muscoli al corpo cui sono applicate, e lo lasciano quindi senza moto e senza vita. Quella bandiera dirà che nulla giova precludere la via del disavanzo, quando si apre quella dell'abisso politico in cui cadono sempre i Governi deboli, esautorati, impotenti. »

Infine, dava le dimissioni dall'esercito con una lettera a Lanza, che recava questo acerbo poscritto:

« Le mie dimissioni vi daranno un risparmio di 25,000 lire e più. Mi stupisco che non vi abbiate pensato e non ne siate contento. »

Però, ad Enrico Cialdini sfuggiva un'argomentazione molto solida da opporre, specie nelle condizioni odierne, ai fautori delle riduzioni militari, una argomentazione della quale devono tener conto i nostri avversari, prima d'intonare il *delenda Carthago*.

Sanno essi, infatti, quanti dei milioni assegnati ai Corpi militari di terra e di mare, restano nel paese a dar lavoro a intere masse operaie, ad alimentare industrie agrarie, tes-

sili, meccaniche; a diminuire il numero degli spostati e di coloro che, fuori dell'esercito e della marina, non troverebbero in un paese grammo come il nostro e denso di popolazione, occupazione adeguata?

Il calcolo è presto fatto. Basta studiare un po' davvicino i bilanci della guerra e della marina; e questo facile studio io non l'ho trascurato, e lo condenso in quattro parole.

Premesso che la spesa effettiva del bilancio della guerra si riduce a soli 183 milioni e non a 246, perchè vi sono, come si sa, oltre all'Eritrea, spese figurative, incassi del tesoro, carabinieri reali, fabbricati militari, fortificazioni, fucili nuovi, ecc. (e cioè tutta la parte straordinaria del bilancio), si fa presto a persuadersi che dei 246 milioni solo uno e mezzo, e tutt'al più due, escono dai nostri confini.

Per la marina invece, costretta a vivere molto all'estero e a provvedervi ancora parte del suo materiale, (carbone, ferro, ecc.) la percentuale delle spese fuori del paese nostro, tocca, su per giù, il 50 per cento del suo bilancio; percentuale che va di anno in anno a conforto nostro aumentando!

Si potrà certamente obiettare che questa non è una teoria economica accettabile a occhi chiusi. Tanto varrebbe affermare il principio, che lo Stato ha l'obbligo di mantenere tutti i disoccupati e di sovvenire con dispendi fatti sotto diverse forme i centri più o meno bisognosi del paese.

Ma, o signori, non è questa la teoria che tante volte si invoca, anche da quella parte della Camera? Non è essa forse accettata da uomini di governo nostri e stranieri, i quali ammettono quasi il dovere dello Stato moderno di impiegare parte del suo bilancio in opere di discutibile utilità pubblica, pur di muovere il denaro e di assicurar lavoro alle masse operaie?

Non abbiamo forse tormentata, compromessa, ferita l'economia nazionale con ferrovie, con porti inutili, con opere che rappresentano non solo l'atrofia, la sparizione anzi del capitale, ma la passività cronica e permanente?

E tutto questo si è forse fatto in nome dell'alta e virile idealità d'una patria rispettata e sicura, o lo si è fatto col criterio meschino dell'equilibrio parlamentare, riflettuto sui cosiddetti interessi locali di città e di provincia?

Eppure non c'è paese che più del nostro abbia vivo bisogno della educazione militare che si converte in educazione civile assai più efficace di quella che si imparte nelle pubbliche scuole, per sentirsi unito e non imbastito, e per rialzare la propria dignità troppo discussa all'estero.

La Spagna così povera, così straziata da lotte interne, stupisce il mondo colle mirabili prove date dal suo esercito e colla resistenza delle sue popolazioni nel sostenere una guerra tanto ingrata.

La Francia, con una corrispondenza di reciproco affettuoso sacrificio, affida ai suoi soldati e ai suoi marinari la soluzione del suo vibrante programma di *revanche*.

La Germania basa sulla potenza delle sue armi la solidità del credito e la conquista dei mari e dei mercati mondiali.

L'Austria cura con infinito amore esercito e flotta per mantenere intatto il suo organismo, scosso dalle aspirazioni diverse di quattordici fra razze e derivazioni unite nell'Impero.

La Russia affida alle soldatesche numerose e agguerrite il credito dei suoi titoli di Stato, trattati alla pari e con mitezza di interesse, malgrado i malanni della sua economia interna.

L'Inghilterra vive in perpetua e corroborante guerra colle razze inferiori, intenta sempre a ingrandire la sua formidabile armata.

La Turchia si sottrae alla minaccia di una spartizione colle prove di valore immutato dei suoi soldati, mentre l'Italia, quasi insciente della posizione che occupa nel mondo e del compito che le può spettare per le sue condizioni etniche, politiche e geografiche, crede di aver trovato la salute delle sue finanze, risparmiando qualche milione sui bilanci militari, o raschiando gli indecorosi assegni dei suoi ufficiali di terra e di mare!

Vogliamo economie? Ma, se ci chiamiamo sul serio uomini politici, abbiamo il coraggio di farle sul bilancio dei lavori pubblici, che rappresenta davvero il disastro dello Stato e lo sfogo delle cupidigie elettorali.

Sospendiamo i lavori che si tramutano in perpetue passività.

Togliamo linee di navigazione che allo Stato (come ebbe a dimostrare l'onorevole Bettolo) costano assai più che il trasporto

gratuito delle poche mercanzie imbarcate nei porti toccati.

Riduciamo con nuove convenzioni il numero eccessivo dei treni costosi e melanconicamente viaggianti su linee non frequentate.

Portiamo dappertutto, dove le supreme necessità dei pubblici servizi lo richiedano, l'esame severo delle economie da concretare; e se ciò non vogliamo, si dichiari al paese che per mantenere questi lussi, conseguenze dirette di un parlamentarismo invasore, per vivere con dignità e per provvedere con efficacia di successo a un possibile domani, è necessario pagare di più.

Guai adunque a quell'uomo politico che si ostina a considerare la grave questione delle spese militari colla sola preoccupazione dell'equilibrio di un bilancio, mentre se ne lascia sfuggire il lato politico, economico e morale. Sì, anche economico, perchè la forza si traduce in credito per un grande paese.

Voterò quindi di buon animo il leggiero aumento sulle spese per la marina, e lo voterò colla speranza che questo aumento segni un principio di resistenza contro quell'artificiosa corrente, la quale, sia pure senza la meditata intenzione, ma col concorso efficace degli elementi costituzionali, tende a dissolvere i soli istituti che, curati, possono presidiare la sicurezza, la dignità e il credito del nostro paese. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Dopo tante considerazioni di ordine generale farò alcune considerazioni di ordine positivo sopra fatti compiuti. Anzitutto ho letto e studiata l'inchiesta, la quale, in seguito a nostra domanda fu ordinata dal ministro della marina circa la nave nazionale *Lombardia*, e la strage prodottavi dalla febbre gialla a Rio Janeiro. Lascio da parte tutte le considerazioni d'ordine igienico e mediche, e vado dritto alle considerazioni politiche.

Questa nave fu mandata laggiù con lettera ministeriale, consegnata al comandante Olivari in data 29 settembre 1895, perchè si mettesse a disposizione delle autorità diplomatiche e del ministro residente a Rio Janeiro. Questa nave giunse in quel porto appunto nel periodo, in cui ordinariamente la febbre gialla, che può dirsi endemica, infierisce in quelle contrade. Ma nell'inverno del 1895 e nel 1896 la malattia aveva assunta

nella città di Rio Janeiro una forma epidemica. Il comandante avrebbe dovuto prendere quelle misure, che sono prescritte in simili circostanze, per evitare ogni contatto colla terra e nel caso, in cui fosse cominciato a formarsi a bordo qualche focolare di infezione, recarsi ad un lazzaretto od in altro porto. Non faccio alcun addebito al comandante; tanto più che egli, per la sua condotta ferma e valorosa, ha incontrato la morte eseguendo la sua missione.

Ma gli addebiti vanno rivolti a cui spetta la responsabilità della cosa: o al ministro residente, o al Governo, il quale non seppe dare ordini espliciti e tassativi. Difatti la Commissione d'inchiesta rilevò che il comandante quando ebbe un caso a bordo si rivolse al ministro residente; e che questi, per lettera, gli rispondeva di esser molto addolorato e di trovarsi in un penoso imbarazzo essendo da due settimane in attesa di un telegramma, che doveva pervenirgli da Roma. Esoggiungeva: «Ho scrupolo a trattenerla qui, e non mi veggo autorizzato a dirle di partire.» Frattanto lo invitava ad andare, se era possibile, a trovarlo. Egli stava a Petropolis, in luogo lontano dal focolare di infezione di Rio Janeiro; ivi appunto si recò il comandante, ed ivi fu colpito dal morbo e morì. Prendeva il comando della nave il capitano di corvetta Borrello; il quale, come il comandante Olivari, dichiarò che non si sarebbe mosso, se non avesse ricevuto un ordine scritto. E ciò ben si comprende: il dire ad un comandante di una nave in siffatte condizioni: «non posso dirvi di andar via, ma vorrei che non rimaneste» significa metterlo in un certo puntiglio militare, poichè gli parrebbe di mancare al proprio dovere, se andasse via.

E forse questa è l'esagerazione del proprio dovere; perchè la responsabilità della nave e di tutti i marinai è del comandante. Ma, d'altra parte, il potere far supporre che egli voglia fuggire un pericolo, che potrebbe colpire anche lui, ridesta le fibre generose dell'uomo.

Ed è perciò che egli restò: quindi credo che non sia da fare addebito a lui, ma al ministro residente.

Ma se è vero che il ministro residente era in attesa di un telegramma, che doveva pervenirgli da Roma, e da molti giorni, e che tardava a giungere, la responsabilità a chi risalirebbe? Risalirebbe al Governo centrale, il quale, o per incuria o per altre considera-

zioni, non diede gli ordini necessari ed opportuni.

D'altra parte il conte Roberto Magliano, che era il ministro residente, si scusava dicendo che il Governo centrale aveva voluto la nave a Rio-Janeiro per ottenere una pronta soluzione delle questioni in corso col Governo del Brasile.

Io veramente non amo questi metodi, i quali, se da una parte denotano una certa abbaglia, dall'altra riescono vani. Mandare una nave, come la *Lombardia*, a pretendere una soluzione contro uno Stato, che possiede una flotta forte abbastanza e ne ha dato prove anche nelle lotte intestine, significa da una parte voler atteggiarsi a spavaldi, e d'altra parte non impiegare per queste spavalderie la forza necessaria. E questo è un metodo assolutamente sbagliato.

C'è poi una considerazione d'ordine superiore; ed è che fra Stati civili, certe cose si regolano con modi civili e non con l'appoggio dei cannoni; e che non si debbono pretendere cose, che forse non sono civili, trattandosi di pretese esagerate e di diritti per lo meno controversi...

Luporini. Non avevano accettato l'arbitrato!
Imbriani. Piano, deputato Luporini!

L'arbitrato allora non esisteva; tanto è vero che fu poi accettato dal Governo e respinto dal Congresso.

Il conte Roberto Magliano, infatti, si scusava perchè, aspettando una risposta, che egli credeva potesse essergli inviata per telegrafo, ad alcuni suoi rapporti trasmessi al Ministero degli affari esteri, non poteva intanto pronunciarsi sulla necessità della presenza della *Lombardia* a Rio-Janeiro; epperò alle reiterate istanze rispondeva tutto dipendere dall'arrivo di un telegramma da Roma.

Ma, dice molto opportunamente la Commissione d'inchiesta, quando egli seppe del caso di febbre gialla verificatosi sulla *Lombardia*, mutavano le condizioni, che dovevano aver peso sulle sue decisioni.

Ritenne la Commissione che, sarebbe stato desiderabile che egli allora avesse fatto prevalere considerazioni di opportunità, e dato alla nave il modo di opporre pronto ed efficace argine alla diffusione del morbo, lasciando libero il comandante di partire per la destinazione più conveniente.

E nella Commissione tanto maggiormente è prevalso questo criterio; inquantochè a quel

tempo la soluzione degli affari pendenti col Governo del Brasile poteva dirsi ottenuta. Al conte Magliano era infatti noto che quel Governo aveva accettato il protocollo relativo all'affare; ed egli stesso, nel medesimo giorno, 31 gennaio, nel quale inviò al cavaliere Olivari la menzionata lettera, aveva, come da atti esistenti al Ministero degli affari esteri, telegrafato che il presidente degli Stati Uniti aveva accettato di essere arbitro fra il Governo d'Italia e quello del Brasile. »

Dunque il voler ritenere nel porto quella nave non era che un atto di albagia interamente inutile.

Qui la Camera comprenderà che due sono le ipotesi: o il conte Magliano ha fatto tutto ciò sotto la sua responsabilità, ed egli è responsabile di tutto quello che è accaduto; o il Governo ha tardato o non ha voluto rispondere alle reiterate domande del conte Magliano e gli ha, col silenzio, quasi imposto di ritenere la nave; e allora la responsabilità risale interamente al Governo.

In tutti i modi è deplorabile assolutamente che siano periti centoquaranta uomini dell'equipaggio, mentre sono stati attaccati quasi tutti; per guisa che questa nave, che era stata mandata là quasi come uno spauracchio per il Brasile, è stata ridotta a dover chiedere ausilio di medici, di medicine, di soccorsi, e, diciamo pure con franchezza e con verità, è stata soccorsa con cuore ed anche con disinteresse dal Governo brasiliano. Ora ciò non deve accadere; centoquaranta vittime dovrebbero destare i sentimenti, non dirò di pietà ma di giustizia nell'animo di chi governa. E, quando si mandano forze armate nazionali, ciò deve essere unicamente per alti sentimenti, per alti interessi della nazione.

Nello stesso modo io deploro, come ho già altre volte deplorato in questa Camera, l'invio delle forze italiane nel mare di Candia, e più ancora l'azione da esse esercitata. Ma, poichè di questo ho parlato a lungo svolgendo una interpellanza sopra la politica orientale, ed ho allora manifestato intero l'animo mio, così non tornerò su questa questione.

Ho udito però dai diversi oratori, che hanno parlato prima di me, esporre un concetto; e, poichè esso mi pare rovinoso per il nostro paese, così bramo trattarne brevissimamente.

Vari oratori hanno parlato del bisogno

assoluto di rinnovare e di rinforzare il nostro naviglio, anche oltre la potenzialità economica del paese; e si è proposto un prestito di 140 milioni, adducendo a pretesto, con non so quale analogia, il prestito fatto per coprire le rovine della politica africana.

Ora, poichè questo a me pare il preludio di non so quale ideata macchinazione, e il preannuncio di nuovi aggravii per la economia del paese, così io lo respingo con tutte le forze dell'animo (*Cenni di assenso dell'onorevole ministro della marina*). E sono lieto di vedere che il Governo consente con me. Imperocchè anche alle orecchie del Governo dev'esser giunta qualche notizia di non so quali combinazioni, e di non so quali sindacati d'industriali marittimi, i quali vorrebbero usufruire di questi 140 milioni.

Ora, in verità, non credo che il paese debba prestarsi a simili cose.

Le forze navali sono certo una cosa bellissima pel nostro paese; ma non posso non riconoscere che mi ha fatto una penosa impressione udire, per esempio, il deputato Bettolo rivendicare unicamente alla azione navale la grandezza della potenza degli Stati. Sono recenti gli esempi di guerre, in cui le forze navali non hanno giovato a Stati, che ne erano forniti abbondantemente.

Bettolo. Non hanno saputo adoperarle!

Imbriani. Io non rifarò tutto il corso storico, che il deputato Bettolo ha esposto alla Camera.

Soltanto gli dirò che, nonostante tutti gli autorevoli critici militari, la cui opinione egli ha addotto, anche dopo le felici battaglie navali di Nelson, anche dopo Aboukir e Trafalgar, anzi meno di due mesi dopo Trafalgar, la potenza francese si affermò ad Austerlitz in modo da neutralizzare assolutamente la vittoria inglese.

Anche nella guerra del 1870 tra la Germania e la Francia le grandi forze navali francesi sono state interamente neutralizzate, anzi non hanno neppure potuto entrare in azione. Sono state le battaglie in terra ferma quelle che hanno deciso delle sorti della guerra.

Ora, senza spingere all'esagerazione nessuna teorica, è certo che l'Italia, con seimila chilometri di costa, deve avere un naviglio, che sia atto a difenderla; ed in ciò siamo consenzienti tutti; ma non dobbiamo compromettere il nostro bilancio e la nostra econo-

mia unicamente per accrescere la forza dell'armata.

Lascio da parte altre considerazioni molto amare, che mi vengono sulle labbra; perchè, se credessi che le forze navali dell'Italia dovessero soltanto servire a cannoneggiare Hierapetra, Malaxa e Suda, mi verrebbe sulle labbra un impeto di sdegno ed una parola di maledizione!

Ma io spero che nell'avvenire avranno compito nazionale; che sapranno davvero conquistare all'Italia quel mare Adriatico, in cui è la vita e il palpito della patria; che sapranno dinnanzi a Pola riscattare interamente le cannonate di Hierapetra!

Una voce a sinistra. E Lissa?

Imbriani. Lissa non siamo noi, che l'abbiamo obliata! L'hanno obliata in altro luogo! Ricordatevi il monito del poeta, quando si chiamava Enotrio Romano: (*Si ride*)

Ma, per Dio, parlate basso;
Qualcheduno a Lissa infradicia
Che potrebbesi svegliar!

Fino al giorno, dunque, in cui non avremo vendicato Lissa, non destiamo i morti, che nell'alga verde gloriosamente dormono lo eterno sonno! (*Bravo!*)

Ora, signor ministro e cortesi colleghi, come riassunto di queste brevi parole da me esposte, presento il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerando che l'impiego delle forze nazionali debba sempre essere guidato da alto sentimento ed interesse della nazione, e debba tendere ad alte finalità, deplora le conseguenze di una contraria condotta, la quale porta sia all'ecatombe della *Lombardia* a Rio Janeiro, sia alle cannonate fraterne di Hierapetra, Malaxa e Suda. »

Un'ultima osservazione rivolgo direttamente al ministro circa un atto suo.

Signor ministro, che voi abbiate caro che le industrie private fioriscano nel nostro paese, sta bene; ma non mi pare conveniente che un uomo, che fa parte del Governo, vada quasi a proteggere ed incoraggiare alcune speciali industrie con la sua presenza, come avete fatto voi a Genova quando è venuta la Commissione spagnuola a prendere in consegna la *Cristoforo Colombo*.

Aggiungo che il ministro è, sempre e dovunque, uomo politico, e rappresenta la politica del Governo. Ora voi in quella occa-

sione avete fatto un discorso rivolgendovi agli ufficiali spagnuoli; e avete parlato della condotta patriottica della Spagna. Ma la Spagna combatte contro un popolo che è insorto per la propria indipendenza! (*Rumori nella tribuna della stampa*).

Sono abbaiamenti canini!

Presidente. (*Con forza*) Ma è la tribuna della stampa, che fa questi rumori? La farò sgomberare. Si credono deputati!

Imbriani. Noi, signor ministro, che possediamo una coscienza, la quale ci fa applaudire a tutti i popoli, che combattono per la loro libertà e per la loro indipendenza, abbiamo sentito come una ferita al cuore nell'udir lodare così sperticatamente l'azione d'un Governo, il quale cerca di sopraffare in tutti i modi chi combatte per la propria indipendenza.

Ecco ciò che volevo aggiungere. Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

(*Non è presente*).

Perde il suo ordine d'iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini.

Martini. Dirò brevissime parole, perchè sono ancora sotto la terribile impressione del *guai!* pronunciato alla fine del suo discorso dall'onorevole Macola, di quella specie di anatema che egli scagliava contro gli uomini politici, i quali opponendosi all'aumento delle spese militari riducono, secondo lui, una questione così grave ad una semplice partita di dare ed avere.

Ho sentito che l'anatema colpiva propriamente anche me.

Io non avevo intenzione alcuna di prender parte alla discussione di questo bilancio; ma avendo udito ieri i pericolosi discorsi degli onorevoli De Nobili e Bettolo; pericolosi tanto più, quanto più limpidamente simpatica fu la forma con la quale essi espressero il loro pensiero; tanto più pericolosi quanto più l'onorevole De Nobili dimostrò di essere addentro nelle cose della nostra marina e quanto maggiore è l'autorità che dà all'onorevole Bettolo il suo grado nell'armata; avendo, dico, udito questi discorsi, mi parve che non dovessero lasciarsi passare senza contrapporre loro una modesta e breve parola.

L'onorevole Imbriani lo ha ricordato ora. Il deputato De Nobili propose ieri che per provvedere alle necessità del nostro na-

viglio lo Stato contraesse un grosso prestito: non determinò la somma, ma è facile immaginare che essa dovrebbe essere di qualche centinaio di milioni.

L'onorevole Bettolo, aderendo a quel disegno, propose a sua volta che il prestito poi si ammortizzasse in un certo numero d'anni con le somme istesse che, per la riproduzione del naviglio, sono iscritte nel bilancio della marina.

Lascio ai più competenti di me di esaminare l'espedito che l'onorevole Bettolo propone; ma in sostanza si domanda questo: poichè lo accrescere il numero delle navi porterà di necessità un aumento di spesa nell'armamento e nel personale, si domanda di fare oggi una grossa spesa straordinaria; inevitabilmente feconda prima o poi di aumenti nella parte ordinaria del bilancio della marina.

L'onorevole Imbriani ha combattuto, ora, questo disegno. E mentre egli parlava gli sembrò, come disse, di avvertire che alle parole sue assentisse con un cenno del capo l'onorevole ministro della marina.

Io non aveva bisogno neanche di quel cenno per essere sicuro che l'onorevole Brin non accettava questa proposta.

L'onorevole De Nobili ieri si mostrò non nuovo nell'arte oratoria ed anche non inesperto nell'arte delle lusinghe; egli chiuse il suo poderoso discorso, ricordando le pagine illustri scritte dall'onorevole Brin nella storia della nostra architettura navale, e lo esortò a provvedere affinchè l'opera sua non fosse menomata o distrutta. Lodi meritatissime delle quali tutti ci compiacciamo, perchè la fama dell'onorevole Brin è vanto nazionale e quindi orgoglio comune.

Ma l'onorevole Brin non è soltanto un grande costruttore di navi, è altresì (mi permetterà di dirlo con una parola che si attaglia alla materia tecnica di questo bilancio) è altresì un uomo navigato (*Si ride*): e certo egli non vorrebbe, aderendo alle idee esposte dagli onorevoli De Nobili e Bettolo, costringere a votargli contro anche i suoi più vecchi e più fedeli amici politici e personali.

Dunque finchè l'onorevole Brin sta su quel banco io sono sicuro; ma qui non si tratta tanto del pensiero dell'onorevole Brin, quanto di pensieri e tendenze nostre; ed io non vorrei che un giorno o l'altro gli applausi che coronarono il discorso dell'onorevole De Nobili,

le approvazioni che salutarono quello dell'onorevole Bettolo, seguite oggi da un quasi universale silenzio, fossero interpretate come un'acquiescenza, anzi come un consenso di una Camera persuasa e disposta.

Dico questo perchè so per lunga esperienza che ciò avviene non di rado nel Parlamento italiano. Di qui, dunque, la necessità di una dichiarazione che io faccio anche a nome di alcuni amici. Noi siamo non pochi in questa Camera risoluti, recisamente risoluti, senza distinzione di partito, a non concedere aumenti di spesa per la nostra difesa terrestre e marittima, oltre le somme iscritte nel bilancio per l'anno 1897-98 qualunque sia il Ministero che li domandi. (*Benissimo!*)

L'onorevole Macola dirà che noi siamo uomini meritevoli di esser nati in Olanda...

Una voce. ...e nemici della patria.

Martini. Lasciamo andare i nemici della patria; quello che mi meraviglia si è di conoscermi più conservatore dell'onorevole Macola, il quale crede consigliando di continuo di accrescere le spese militari, di fare quella politica che si attaglia alle opinioni sue, e cioè una politica conservatrice. È strano: fin qui si è parlato nella Camera di ciò che il soldato dall'esercito portava al focolare domestico: un acuito sentimento del dovere, un più saldo sentimento della disciplina, un contributo per quanto rudimentale all'unità della lingua nazionale e via discorrendo. Oggi, invece, l'onorevole Macola vi ha detto ciò che le reclute portano dal focolare domestico nell'esercito. Vi ha detto che esse hanno la testa e l'animo pieni di ribellione; che la ribellione sia poi entrata nell'animo loro per l'opera di un partito o di un altro poco monta. E io domando: l'onorevole Macola, si è egli chiesto come nasca, onde si origini quel sentimento di ribellione, quella proclività, se volete, alla ribellione che egli osservava e notava nei nostri coscritti? Non si è domandato se questo, che è l'effetto di un malcontento, non avesse poi a cagione il disagio economico del Paese? (*Bravo!*) E, dato questo disagio economico, si è egli chiesto l'onorevole Macola se fosse savio il fare una politica militare più dispendiosa, di quella che oggi facciamo? (*Benissimo! Bravo!*)

A me questa discussione, dico il vero, e i discorsi che vi ho sentiti hanno indotta non poca tristezza nell'animo. Il personaggio dan-

tesco, « uscito fuor del pelago alla riva, si affaccia all'onda perigliosa e guata. » Noi siamo usciti ora, se pur la riva è toccata, dal pelago del disavanzo e veniamo qui a parlare ancora di prestiti e di emissioni e a porre innanzi proposte le quali preparerebbero disavanzi futuri più gravi! (*Benissimo! Bravo!*)

Biancheri. Che ne dice, Luzzatti?

Luzzatti, ministro del tesoro. Ha ragione!

Martini. So bene che si dice: ma non c'è mica bisogno di aumentare le spese generali della nostra difesa!

L'ho udito dall'onorevole Bettolo, dall'onorevole Biscaretti e dall'onorevole De Nobili.

L'Italia, essi dicono, deve risolvere questa questione se, cioè, debba prevalere la sua potenza territoriale o la sua potenza marittima. E lo venite a dire oggi? (*Benissimo!*) La venite a proporre oggi questa questione? (*Bravo!*) Proprio il giorno dopo che voi avete con una legge consolidata la spesa per l'esercito in 246 milioni? (*Interruzione dell'onorevole Fortunato — Benissimo!*)

E dirò di più. Non ho potuto ascoltare, senza rammarico, il dilemma disperato dell'onorevole Bettolo il quale, presso a poco ammoniva: (e lo stesso pensiero espresse già l'onorevole De Nobili): o voi fate, per la marina, tutto ciò di cui essa ha bisogno, o meglio è che voi la lasciate nell'estremo abbandono, che la lasciate perire o la distruggiate.

Ma, Dio buono! non ci deve essere, insomma, per questo nostro disgraziato paese, altra alternativa che di rovine? di rovine morali o di rovine economiche? (*Bene!*)

E poi, infine, ai tempi dei lauti dispendi, ai tempi che altri chiamò felici, e che io reputo infelicissimi, perchè si aprì in loro la scaturigine di tutte le nostre angustie presenti, ai tempi dei lauti dispendi, il bilancio della marina non ha mai oltrepassato la cifra di 120 milioni. Ora siamo a 104!... Io non dico che 16 milioni non siano una somma cospicua; ma non mi par tale la differenza da giustificare il dilemma disperato dell'onorevole Bettolo. (*Interruzioni*).

Una voce. Si arrivò a 158 milioni...

Imbriani. Furono 600 milioni di spese militari! È l'anno della vostra condanna! (*Rivolto al centro*).

Presidente. Onorevole Imbriani, non interrompa!

Martini. E poi, onorevole Bettolo, badi che

il porre il problema così, può essere estremamente pericoloso: seguendo codesta linea di argomentazioni, se Ella pensa che il fare ciò che si può è inutile, quando non si arrivi a fare quanto bisogna, se i 104 milioni sono perchè insufficienti, inutili, allora io dico: torniamo ai 95 del bilancio passato. (*Ilarità*).

Per ultimo, si è ripetuta la solita frase: l'Italia deve esser forte.

Ma chi non la vuole, signori miei, l'Italia forte? (*Si ride*). Ma l'Italia non sarà mai forte, per quanti siano i suoi armamenti di terra e di mare, finchè sarà povera, e l'Italia sarà povera finchè sarà stremata nelle sue energie vitali. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni*).

E non dico, poi, degli altri argomenti che si sono adottati. Quel continuo guardare la questione da un lato solo, e paragonare non anche le forze economiche dell'Italia con quelle degli altri paesi, ma soltanto le forze navali dell'Italia con quelle della Francia e dell'Inghilterra!... Per cui, non mi commuove punto tutta la dimostrazione fatta ieri dall'onorevole Valle, il quale appunto citava l'Inghilterra, la Francia, la Germania; e quasi pareva muovere rimprovero non solamente al Governo, ma anche al Parlamento ed al paese, perchè non si adoperavano a far sì, che la nostra marina rivaleggiasse con quella degli altri popoli.

Ma, onorevole Valle, il suo rimprovero è tanto giusto, come il rimprovero che Ella muovesse a me di non aver la mente di Machiavelli e quello che io facessi a Lei di non avere l'eloquenza di Mirabeau! (*Ilarità*).

Ho detto che non volevo fare un discorso, ho voluto semplicemente protestare ancora una volta contro questa mania, questa follia, lasciatemelo dire, di dispendi sproporzionati all'economia del paese.

So bene, che i desiderii manifestati dagli onorevoli De Nobili, Bettolo e Biscaretti sono desiderii patriottici; non nego che gli ideali da loro vagheggiati siano fulgenti; ma credo che quelli onorevoli colleghi nostri battano una falsa strada; una strada che non mena punto al conseguimento, nè di quegli ideali, nè di quei desiderii; ideali che si verificheranno e desiderii che si appagheranno solamente ad un patto, che noi sappiamo per qualche anno dar prova di saggezza dura, che vuol dire: di pazienza e di parsimonia. Si

verificheranno, quando un po' di sangue comincerà a scorrere più caldo e più vivo nelle vene smunte dell'economia nazionale; si verificheranno, quando il paese avrà ripreso almeno parte delle sue forze.

Coloro i quali vanno a ritroso di questa corrente e pretendono di precorrere i tempi di là da venire, nuocciono, secondo me, agli stessi istituti della difesa nostra, i quali essi presumono di difendere e di avvalorare. *Bravo! Bene! — Vivissime approvazioni — Congratulazioni.*

Presidente. Il seguito della discussione del bilancio della marineria sarà rimandato a martedì.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Borsarelli a venire alla tribuna per presentare una relazione.

Borsarelli. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1897-98. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Verificazione di poteri.

Presidente. La Giunta delle elezioni, nella tornata odierna, ha verificato non essere contestabile l'elezione del collegio di Sciacca nella persona dell'onorevole De Michele Ferrantelli barone Domenico.

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa comunicazione, e con le solite riserve, dichiaro convalidata questa elezione.

Interrogazioni.

Presidente. Si dia lettura delle interrogazioni.

Miniscalchi, segretario, dà lettura delle interrogazioni.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra circa la interpretazione che il Regio Decreto 2 luglio 1896 diede all'articolo 61 della legge di egual data riguardante l'avanzamento dell'esercito.

« Vischi. »

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere in omaggio al voto della Giunta per le elezioni riconfermato dalla Camera contro il delegato di pubblica sicurezza di Cerami.

« Vischi. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere se sia vero che la Questura di Roma, essendo ancora in corso di istruzione il processo Frezzi, faccia una inchiesta a danno dei magistrati preposti all'istruttoria del processo stesso.

« Aguglia, Vienna. »

La seduta termina alle 18.20.

Ordine del giorno per le tornate di lunedì.

Seduta pomeridiana

Discussione dei disegni di legge:

1. Modificazioni alla legge 27 maggio 1875, n. 2779, sulle Casse postali di risparmio e aggiunta alla legge 17 maggio 1863, n. 1270, sulla Cassa dei depositi e prestiti. (92)

2. Pensione vitalizia alla vedova di Ruggero Bonghi. (108)

3. Stanziamento di un nuovo capitolo di lire 28,800 nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero delle finanze, esercizio 1896-97, per far fronte in via transitoria alle eventuali deficienze della Cassa dei giubilati annessa all'azienda del Regio teatro San Carlo in Napoli. (50)

4. Matrimoni degli ufficiali dei diversi corpi della regia marina. (99)

5. Disposizioni per la leva sui nati nel 1877. (61)

6. Lotteria a favore dell'Esposizione Generale Italiana che avrà luogo in Torino nell'occasione del primo cinquantennio della proclamazione dello Statuto. (113)

Seduta antimeridiana

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di interpellanze.

3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1897-98. (35)

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1897-98. (30)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1897-98. (31)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione del Fondo culto e del Fondo di religione e beneficenza nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1897-98. (28)

7. Tassa speciale sugli zolfi esportati dalla Sicilia per le altre parti del Regno e per l'estero, in sostituzione delle tasse dirette e indirette sulla produzione e sul commercio dello zolfo. (52)

8. Aumento dell'assegnazione stabilita dall'articolo 11 della legge 30 luglio 1896, n. 343, a favore dell'ospedale di S. Spirito ed Istituti annessi. (84)

9. Aggiunta alla legge elettorale politica (Incompatibilità parlamentari). (89)

10. Modificazioni all'art. 57 della legge 22

dicembre 1888, n. 5849 (Serie 3^a) per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica. (93)

11. Abolizione dell'indennità di estatatura. (57).

12. Aggregazione del comune di Villasor alla pretura di Serramanna. (107)

13. Sistemazione del palazzo del Ministero di agricoltura, industria e commercio, all'angolo fra le vie del Tritone e della Stamperia. (114)

14. Impiego di somme destinate ai danneggiati dal terremoto nella provincia di Reggio Calabria. (102)

15. Sopraelevazione di due lati del fabbricato ove ha sede il Ministero dei lavori pubblici. (103)

16. Provvedimenti per il Credito fondiario nell'isola di Sardegna. (67)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1897. — Tip. della Camera dei Deputati.