

di Acton, Brin, Saint Bon; ed il senno illuminato di questo consesso e dell'altro ramo del parlamento ci ha portato sulla retta previsione e la nostra piccola marina è stata il precursore del progresso navale del mondo, precursore nelle forme, precursore nelle velocità, precursore nell'audacia delle nuove costruzioni ». Scuola classica, insomma, che non bisognava abbandonare sotto l'impressione della recente guerra sottomarina o aerea. In proposito ricordava il caso dell'ammiraglio francese Aube il quale all'apparire delle prime torpediniere aveva sospesa la costruzione delle grandi navi, e del ministro Pelletan che aveva finito per mettere la Francia in condizioni di inferiorità sul mare insistendo nello stesso indirizzo. Infatti ben presto le navi, rese più veloci, armate di cannoni a tiro rapidissimo, e protette dai caccia, avevano ripreso l'antica supremazia. Riferendosi ad una sua esperienza diretta, citava un esempio: « La campagna sottomarina contro le navi da commercio fu superata abbastanza rapidamente e alla fine dell'ultimo anno di guerra molti convogli anche di venticinque navi giungevano incolumi da Gibilterra alle coste liguri ogni quattro giorni ed altrettanti piroscafi ogni quattro giorni partivano per Gibilterra scortati da poche e vecchie navicelle armate alla meglio ». Aggiungeva che certamente si sarebbe riusciti a garantire dagli attacchi sottomarini anche le grandi corazzate le quali col loro formidabile armamento costituiscono l'elemento principale della guerra navale, quasi per il solo fatto di esistere, ossia anche quando le circostanze ne escludono l'impiego diretto, come era accaduto appunto durante la guerra. Concluse sollecitandone la costruzione. Colse anche l'occasione per ricordare il Duca degli Abruzzi: « Un ammiraglio illustre — lo definì — illustre più ancora che il nome suo ». Interloquirono ancora Amero d'Aste e Thaon 'di Revel e infine il ministro che per ragioni di bilancio esclude si potesse pensare di costruire subito grosse unità.