

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Galli Roberto al ministro della marineria « affine di sapere se intenda di comunicare alla Camera i risultati dell'inchiesta testè compiuta sulla regia nave l'*Eridano*. »

L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Il Governo non crede in massima di accettare di rendere di pubblica ragione i risultati delle inchieste che si fanno per conto di alcuna delle Amministrazioni, perchè ciò costituirebbe un precedente che potrebbe avere degli inconvenienti, tra gli altri quello che l'autorità inquirente in certi casi si troverebbe suggestionata dal fatto di sapere *a priori* che l'operato suo sarebbe poi reso pubblico, e la verità stessa, verso la quale tende l'inchiesta, ne verrebbe forse ad essere offuscata.

Io però in omaggio alla interrogazione dell'onorevole Galli ed ossequente ai voleri della Camera elettiva, sono disposto a dare verbalmente tutte quelle spiegazioni che piacerà alla Camera di richiedere.

Intanto credo di poter cominciare col venire al fatto concreto di cui si tratta appunto nell'interrogazione dell'onorevole Galli.

La regia nave *Eridano* fino dal giugno 1901 passò in disponibilità, perchè era allora ultimata una campagna idrografica.

Da un rapporto del direttore di macchina di detta nave risultavano necessarie notevoli riparazioni ed il Ministero del tempo dette in conseguenza gli ordini opportuni al Dipartimento, appunto nel giugno 1901, perchè le riparazioni e rettifiche venissero eseguite con la massima accuratezza per togliere qualsiasi inconveniente. Un anno dopo, nel luglio 1902, furono richieste dal Ministero al Dipartimento informazioni circa lo stato delle riparazioni, e la Direzione generale dell'arsenale rispose che la nave sarebbe stata pronta verso la fine del 1903.

Nel luglio 1903 il Ministero di agricoltura, industria e commercio interpellò il Ministero della marina per sapere se era disposto a concedere una nave la quale servisse a trasportare i materiali destinati alla esposizione di Saint-Louis; ed il Ministero della marina annuì di buon grado e designò la nave *Eridano* a questo scopo, scrivendone in pari tempo alla Direzione delle costruzioni del terzo Dipartimento, e tre o quattro giorni dopo anche al comandante in capo del Dipartimento stesso avvertendo che la nave *Eridano* era destinata a questa missione.

Il Comando in capo del Dipartimento rispose con lettera 3969 che « non occorrevano

speciali lavori per adibire la nave al trasporto sopra accennato»: i rapporti mensili che la Direzione generale dell'arsenale, sempre per il tramite del Comando in capo, manda al Ministero portavano successivamente in agosto l'*Eridano* pronto in sessantacinque giorni, in settembre quaranta, in ottobre in venti, finalmente in novembre in soli cinque giorni.

Se non che, fatte le prove di macchina, la nave si dimostrò insufficiente allo scopo, perchè le avarie non erano state riparate convenientemente. In questa condizione di cose il Ministero prima ancora che io avessi l'onore di arrivare in Italia chiamato a questo alto posto, manifestò il proprio malcontento alla Direzione delle costruzioni di Venezia, ordinando anche che venisse compilato un minuzioso rapporto sui lavori compiuti durante la lunga permanenza della nave in arsenale, rapporto che fu rimesso subito al Ministero e col quale si richiede in esso anche l'invio sul luogo di un direttore macchinista, il quale fu fatto. Ma nessuno sforzo valse a far sì che questa macchina fosse posta in ordine, perchè il Comando in capo nel dicembre scorso scrisse che la nave *Eridano* non poteva eseguire la missione alla quale era stata destinata. Intanto, mezzo a tutte queste vicende, l'ufficiale capo macchinista della nave *Eridano* veniva sbarcato dietro proposta fatta al Ministero dal comandante in capo del Dipartimento, perchè si attribuiva a lui, in parte o in tutto, la colpa di queste evenienze.

Stando così le cose, io, dopo avere esaminato molto attentamente tutti i particolari della questione, e dopo avere esaminato lungamente lo svolgimento di essa, ho creduto necessario e doveroso di mandare un ammiraglio a fare un'inchiesta; ed a questo scopo ho scelto il vice ammiraglio Morin essendo egli il più anziano della marina, ed in quel momento anche disponibile, mentre gli altri vice-ammiragli coprivano tutti cariche importanti. La distanza poi che intercede in anzianità fra l'ammiraglio Morin e quello sull'operato del quale egli doveva indagare, è la massima, perchè, come ho detto, l'ammiraglio Morin è il primo nel quadro degli ammiragli. Questo costituiva un atto di deferenza poichè l'inchiesta riguardava l'operato di un ufficiale insignito del più alto grado esistente nella nostra marina. L'ammiraglio Morin, inviato da me a Venezia nei primi del gennaio di quest'anno, condusse a termine la sua inchiesta, da quale emersero responsabilità tecniche e disciplinari.

Nelle sue conclusioni l'onorevole ammiraglio Morin dice fra le altre cose che « nonostante le imperfette condizioni di macchina dell'*Eridano*, il Ministero poteva e doveva fare su