

Onorevole ministro, accetta la formula dell'articolo 3 proposta dalla Commissione?

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'accetto.

PRESIDENTE. Sta bene. Leggo l'articolo 3:

Art. 3.

Con l'assegnazione straordinaria fissata dal precedente articolo 2 si provvederà ai lavori ed agli acquisti qui appresso indicati:

1° Costruzione od acquisto di tre incrociatori corazzati da 10,000 tonnellate circa;

2° Costruzione od acquisto di 10 cacciatorpediniere;

3° Costruzione di 7 sommergibili;

4° Costruzione di 15 torpediniere d'alto mare;

5° Impianto di una fabbrica di siluri a San Bartolomeo (comune di Spezia);

6° Acquisto di siluri, di torpedini da blocco e di ostruzioni di tipo speciale;

7° Preparazione di nuovi munizionamenti e trasformazione dei munizionamenti esistenti.

Le somme che avanzassero sull'assegnazione straordinaria stabilita dall'articolo 2, dopo provveduto ai lavori di cui al presente articolo, andranno a beneficio del capitolo della parte ordinaria del bilancio: « *Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione del naviglio esistente* ».

Intorno a questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole De Nobili.

DE NOBILI. Questo articolo 3 e l'articolo successivo danno facoltà al ministro di acquistare il nuovo naviglio dall'industria privata.

Ora non avrei alcuna obiezione a fare a questa facoltà per quanto concerne il naviglio torpediniere. Avremmo potuto metterci in grado di costruirlo nei nostri arsenali, poichè, a Venezia, si costruiscono sommergibili, organismi delicati, complicati e si sarebbero quindi potute costruire anche le torpediniere. Ma questo non è stato fatto; siccome non si può, d'un tratto, impiantare una nuova fabbricazione; e siccome, d'altra parte, abbiamo assoluta urgenza di questo naviglio (e la struttura geografica stessa del nostro paese mostra quanto possa essere utile, urgente il provvedervi) sorge la necessità di ricorrere all'industria privata.

Ma non è così per i tre incrociatori. Quale

ragione può spingerci ad acquistare tre incrociatori dall'industria privata? Non la qualità del lavoro: poichè è risaputo che i cantieri di Stato eseguono bene i lavori, quanto l'industria privata. Non la spesa: perchè, senza entrare in particolari, osservo che la spesa di ciascuno di questi incrociatori, pure affidandoli all'industria privata, è preventivata in 23 milioni, e, negli allegati al bilancio, il *San Giorgio A*, che è appunto identico ai tre incrociatori, è preventivato in una spesa di 22 milioni. Dunque la spesa è identica.

Suppongo che si tratti di ragioni di tempo; e che si spera di avere più celeremente queste navi dall'industria privata.

Sinora nei nostri arsenali, bisogna pur confessarlo, non si è mai raggiunta una grande celerità.

Se si volesse, però, noi potremmo avvicinarci di molto per celerità ai cantieri privati. Invero se i disegni fossero per gli arsenali così completi come saranno per l'industria privata; se ora che abbiamo i fondi tutte le ordinazioni fossero date per tempo; si sviluppasse il lavoro a cottimo; si sviluppasse il lavoro straordinario, e se occorre si assumessero operai temporanei, si potrebbe procedere rapidamente negli arsenali di Stato come nei cantieri privati.

Io comprenderei che in un momento di urgenza assoluta, se l'industria privata avesse navi già belle e pronte, allestite, convenisse acquistarle. Ma dal momento che anche l'industria deve porle sullo scalo, dal momento che anche per essa occorre qualche anno, io credo che sia nell'interesse dello Stato che i nuovi incrociatori siano costruiti nei nostri arsenali.

Ho detto che la spesa per costruirli negli arsenali è uguale a quella che ne verrebbe se si costruissero per mezzo dell'industria privata: e l'ho desunto dal bilancio stesso, dagli allegati che stabiliscono in 22 milioni il prezzo del *San Giorgio A*.

Ora se ogni incrociatore viene a costare 22 o 23 milioni, complessivamente i tre costeranno circa 70 milioni.

Come già osservai svolgendo il mio ordine del giorno, la spesa calcolata per mano d'opera, tanto se le costruzioni si fanno in arsenale quanto se si affidano all'industria privata, rappresenta il terzo del costo totale che, per ciascuno di questi incrociatori, si può calcolare in 24 milioni circa.

In questi 24 milioni entra il famoso 75 per cento di spese generali e cioè circa 9 milioni. Questi 9 milioni non sarebbero forse