

fondale e dar modo alle navi di entrare in porto.

Ritornero su questo argomento; ma ho creduto necessario accennarvi perchè può apparire strano che il ministro della marina faccia dei lavori che non dovrebbe fare. Li fa perchè non c'è nessun altro che si curi di farli. (*Interruzioni*).

Se non li fa il ministro della marina, non li fa nessun altro. Temo che il proposto grande Ministero, che somiglia un pochino alla Repubblica di Platone, non farebbe nulla o farebbe più lentamente.

Ritornando alle cifre dirò che mentre la percentuale delle spese non direttamente afferenti alla marina militare si è raddoppiata in quest'ultimo esercizio, principalmente a causa del notevole aumento del debito vitalizio, dovuto agli esodi di personale ed ai miglioramenti delle pensioni, si è tuttavia raggiunto un più soddisfacente assetto nelle altre voci di spesa essendo in diminuzione le spese generali, quelle del personale (malgrado gli aumenti concessi) e quelle per gli Arsenalì, ed essendo in aumento sensibile quelle per le nuove costruzioni e per la manutenzione del naviglio che dall'11 per cento salgono al 24.8 per cento, e quelle per le fortificazioni e i lavori portuali che dal 2.3 per cento salgono al 4.6 per cento.

Questi indici evidentemente non vanno presi in senso esclusivamente aritmetico. Essi differiscono anche in relazione al consentito aumento della spesa totale che si è riservata soltanto a vantaggio di determinate voci.

Neppure essi indicano che le somme ora stanziare rispondono pienamente allo scopo. Ma stanno tuttavia a testimoniare lo sforzo fatto dall'Amministrazione della marina per migliorare il suo assetto interno, in modo da dedicare le maggiori somme possibili alle navi e alle spese della difesa, comprese quelle costiere dei porti e per avviarsi a quell'assetto esistente negli anni immediatamente precedenti a quelli della guerra, quando oltre il terzo delle spese del bilancio era dedicato alla rinnovazione e alla efficienza della flotta.

Passo ora a parlare della riforma degli arsenali e delle basi navali. E qui mi è doveroso dichiarare che la marina militare ha saputo precorrere tutto quel movimento di riassetto e di riforma che si è accentuato in tutte le Amministrazioni statali per decisione del Governo nazionale. Mi è gradito fermarmi su questo punto che torna ad onore dei miei predecessori che rivolsero le loro cure

sollecite alla chiusura degli uffici e allo scioglimento delle Commissioni speciali create durante la guerra, alla pronta restituzione del naviglio requisito e al riassetto di quello minore e che vollero preparare la riforma degli arsenali e delle maestranze.

Il problema degli arsenali era, o signori, di capitale importanza, sia dal punto di vista dell'amministrazione militare, come di quello della politica interna generale. Esso si componeva di due parti assai notevoli e strettamente connesse tra loro.

Con l'acquisto di Pola la Regia marina veniva a trovarsi in possesso di cinque arsenali, Spezia, Napoli, Taranto, Venezia e Pola, oltre all'importante ed antico cantiere di Castellammare ed al piccolo cantiere de La Maddalena. Già nell'anteguerra il numero degli arsenali era considerato eccessivo in confronto del naviglio da costruire o da riparare e in confronto dello sviluppo assunto dai cantieri privati, sviluppo che, buono o cattivo, era un fatto che bisognava pur subire.

(Bisognerebbe che almeno la metà dei cantieri privati fallisse e allora saremmo a posto, ma nessuno vuole incominciare!).

Il problema della convenienza o meno dell'industria navale di Stato dava luogo a periodici dibattiti. La vecchia concezione che aveva fatto nascere l'arsenale di Stato, quale sede delle costruzioni, degli armamenti, delle riparazioni e del rifornimento delle Regie navi, aveva la ragione vitale di essere al tempo di Cavour, di S.t Bon e di Benedetto Brin, quando il sentimento navale del Paese non era ancora desto e quando i capitali nazionali non si svolgevano facilmente alle industrie speciali, quale quella delle costruzioni navali.

Ma pel primo cinquantennio del nuovo Regno moltissima strada avevamo fatto anche in quel senso, ed i termini della questione si erano già notevolmente modificati.

Tuttavia la tradizione, il basso costo delle maestranze, la cui spesa nel '13-14 si aggirava intorno ai 20 milioni (circa 90 di oggi) l'idea che il cantiere dello Stato potesse servire in qualche modo da calmiera di fronte alle richieste dell'industria privata, fecero da remora ad una radicale riforma.

La guerra ha modificata tale situazione, aggravandola sia per il numero assai notevole degli operai assunti durante la medesima, sia per il meraviglioso sviluppo preso dall'industria privata, sia infine per l'apporto alla Nazione delle industrie navali esistenti nelle nuove provincie. E si è aggravata