

CXXVIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 19 GIUGNO 1890

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Cadolini rileva che ieri il ministro del tesoro accettò che fossero a lui trasmesse le petizioni relative alle obbligazioni ecclesiastiche e che la Camera non intervenne a sanzionare la proposta col suo voto — Il presidente osserva che non può chiamare di nuovo la Camera a votare su cose concernenti il bilancio del tesoro; però le petizioni saranno inviate al Ministero — Comunica poi una lettera del sindaco di Civitavecchia, che prega la Camera di farsi rappresentare alla inaugurazione del monumento a Garibaldi e propone che siano delegati i deputati del 3° Collegio di Roma, sotto la presidenza del più anziano. Annunzia infine che gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge del deputato Giuseppe Romano relativa al risanamento di Napoli, ed una dei deputati Pianciani e Siacci circa il servizio utile per la pensione dei fattorini postali già pontifici. = Il deputato Butini presenta la relazione sul bilancio dell'entrata e sui documenti presentati dal ministro sopra un contratto per tabacchi. = Discussione del bilancio della marineria — Parlano i deputati Della Rocca, Morin, Racchia, Ferrari Luigi, il ministro della marineria, i deputati Placido, Cavalletto, Marselli, D'Azala-Valva, Armirotti, Papa, Mel e il relatore deputato Pais. = Proposta sull'ordine dei lavori parlamentari del ministro del tesoro, del ministro della pubblica istruzione e del deputato Torruca.*

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini. Ieri, nella discussione del bilancio del tesoro, riferii a nome della Giunta intorno alle petizioni relative alle obbligazioni ecclesiastiche. La Giunta proponeva che esse fossero trasmesse al ministro, il quale accettava. Però si trascurò d'invitare la Camera ad approvare quella proposta. Perciò pregherei l'onorevole presidente di voler interrogare la Camera in proposito.

Presidente. Onorevole Cadolini, è inutile che io interroghi la Camera sopra un bilancio già votato. Soltanto lo dichiaro, che siccome Ella ha detto che la Commissione faceva questa proposta,

ed il ministro l'accettava, la Presidenza trasmetterà senz'altro queste petizioni al ministro.

Cadolini. Ringrazio il presidente.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, si intenderà approvato il processo verbale.

(È approvato).

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Quartieri, segretario, legge:

4719. Il Consiglio comunale di Laurino (Salerno) fa voti che il nuovo riparto dei deputati venga differito sino a quando sia compiuto il censimento del 1891; e, in qualunque modo, che non sia tolto un deputato al III collegio di Salerno.

4720. Il senatore Frescot, presidente dell'Associazione per la tutela degli interessi agricoli in Torino, rassegna il voto di una adunanza di proprietari ed agricoltori, che l'Istituto di credito fondiario non sia per pregiudicare la possibile creazione di altre istituzioni più rispondenti ai bisogni dell'agricoltura, e che si affretti l'accertamento giuridico dell'iscrizione catastale senza ritardare gli effetti tributari della legge di perequazione.

4721. La Camera di commercio di Bologna fa voto che nel disegno di legge sui *probi-viri* siano esclusi dall'elettorato coloro che non godono i diritti civili e i condannati per violenze in occasione di scioperi, ecc.; che sia esclusa la facoltà di farsi rappresentare dinanzi agli arbitri; che sia surrogato, nella presidenza, al sindaco il giudice conciliatore, e che siano soppresse le attribuzioni di cui si parla all'articolo 7.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Cremonesi, di giorni 15; per motivi di salute, l'onorevole Di Marzo, di giorni 5; per ufficio pubblico, l'onorevole Levi, di giorni 5.

(Sono conceduti).

Comunicazione della Presidenza.

Presidente. Dal sindaco di Civitavecchia è pervenuta alla Presidenza la seguente lettera.

“ Eccellenza,

“ Nel giorno di domenica, 29 corrente, sarà inaugurato il monumento a Garibaldi.

“ Perchè nulla sia omesso di quanto contribuisce alla solennità vera della cerimonia civile che Civitavecchia si dispone a compiere per onorare la memoria dell'Eroe leggendario, la Giunta municipale rivolge col mio mezzo vive istanze alla Eccellenza Vostra perchè cotesta onorevole Camera vi sia rappresentata.

“ L'amore grandissimo e l'ammirazione di cui il Grande fu oggetto da parte degli eletti della nazione, mi fanno certo che l'onore, cui Civitavecchia aspira, non le sarà negato.

“ Con obbligazione ed osservanza profonda,

“ *Il sindaco ff.*

“ P. Falleroni. ”

Propongo alla Camera di farsi rappresentare a questa solennità nazionale dagli onorevoli de-

putati del 3° collegio di Roma, ossia dagli onorevoli Tittoni, Odescalchi e Zeppa, presieduti dal più anziano fra essi.

Pongo a partito questa proposta. Chi intende di approvarla si compiaccia di alzarsi.

(È approvata).

Lettura di due proposte di legge degli onorevoli Pianciani e Siacci e dell'onorevole Giuseppe Romano.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura due proposte di legge. La prima, è degli onorevoli Pianciani e Siacci.

Se ne dia lettura.

Quartieri, segretario, legge:

“ *Articolo unico.* È dichiarato utile agli effetti della pensione il servizio prestato sotto la cessata amministrazione pontificia dai fattorini postali, che in seguito all'annessione di Roma passarono al servizio dello Stato. ”

Presidente. L'onorevole Siacci non è presente?

(Non è presente).

Sarà poi stabilito il giorno in cui si farà lo svolgimento di questo disegno di legge.

L'altra proposta ammessa alla lettura dagli Uffici è dell'onorevole Giuseppe Romano.

Se ne dia lettura.

Quartieri, segretario, legge:

Proposte di modificazioni alle legge sul risanamento di Napoli.

“ *Art. 1.* Tutte le opere di pubblica utilità necessarie al risanamento della città di Napoli, saranno fatte con le norme stabilite dalla legge di espropriazione per oggetto di pubblica utilità.

“ La proposta del Municipio sarà fatta nel termine di un anno dalla pubblicazione della presente legge.

“ Il governo del Re approverà il piano fra 3 mesi dalla stessa data.

“ L'esecuzione delle opere sarà affidata al Municipio, dopo l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Direzione di pubblica igiene del Ministero dell'interno.

“ *Art. 2.* Per provvedere alla spesa dei lavori di cui all'articolo precedente, saranno emessi titoli speciali di rendita ammortizzabili, per ottenere il capitale effettivo di 100 milioni di lire, osservando le prescrizioni degli articoli seguenti.

“ Art. 3. I titoli, di cui sopra, saranno emessi in 12 serie annuali a cominciare da un anno dopo che il Governo del Re approverà la proposta del Municipio nei termini e con le condizioni espresse nell'articolo 1.

“ Ciascuna delle prime otto serie comprenderà tanti titoli, quanti occorrono per ottenere 8 milioni di capitale effettivo; le successive quattro serie ne comprenderanno tanti quanti ne occorrono per ottenere 9 milioni per ciascuna.

“ Art. 4. Le emissioni saranno fatte dallo Stato.

“ Gl'interessi annuali, pagabili a semestri maturati sino al 1898, e le annualità fisse d'interesse e di ammortamento di anni successivi, giusta il precedente articolo 3, saranno per tre quarti a carico dello Stato e per un quarto del comune di Napoli.

“ Art. 5. Nel bilancio del Ministero del tesoro verranno iscritte in appositi capitoli le somme necessarie per il servizio degli interessi e dell'ammortamento dei titoli suddetti.

“ Art. 6. Il municipio della città di Napoli è tenuto a concorrere in detta spesa per la sola quarta parte, giusta il precedente articolo 4.

“ Art. 7. Saranno versate nelle casse del tesoriere provinciale di Napoli, costituendone un fondo speciale di cui si terrà conto a parte:

a) il capitale di 100 milioni ricavato dalla emissione dei titoli suddetti;

b) le somme che saranno contribuite da altri enti morali pel bonificamento di cui all'articolo 1, in aggiunta ai 100 milioni, e le somme ricavate dalla vendita dei materiali provenienti dalle demolizioni, od altro.

“ Art. 8. I contratti per le espropriazioni, per la esecuzione delle nuove opere e tutti gli atti relativi saranno stipulati dal municipio, e diverranno esecutivi dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'approvazione del Ministero dell'interno.

“ Art. 9. La parte straordinaria del bilancio del comune di Napoli relativa alle opere ed ai lavori da farsi colle norme di cui agli articoli precedenti, dovrà essere approvata dal Ministero dell'interno.

“ In ogni anno si erogherà quella somma che sarà necessaria, per le opere in corso.

“ Art. 10. I pagamenti pei prezzi di espropriazione e per i lavori, saranno fatti dal tesoriere provinciale di Napoli sul fondo di cui all'articolo 7, in seguito a mandati del sindaco, corredati delle opportune liquidazioni e certificazioni e viste da un delegato del Ministero dei lavori pubblici.

“ Art. 11. È prorogata a tutto l'anno 1900 la gestione governativa dei dazi di consumo nel comune di Napoli alle condizioni stabilite dagli articoli 5 e 6 della legge 14 maggio 1881, n. 198 (serie 3ª).

“ Quando, detratte dal prodotto lordo le spese di amministrazione e l'annualità di 10 milioni di lire a favore del comune, avanzerà una somma superiore a lire 6,000,000, sarà corrisposta al Comune una somma eguale a quattro quinti della eccedenza, la quale, unitamente ad altri cespiti da designarsi dal Comune, sarà vincolata pel servizio del prestito.

“ Art. 12. Per la risoluzione dei contratti di locazione cagionata dalla esecuzione della presente legge si avrà diritto all'indennità da valutarsi di consenso delle parti o dal magistrato ove le parti non convengono.

“ Art. 13. L'area delle zone laterali delle nuove strade che il municipio potrà espropriare per cagione di utilità, sarà regolata dalla legge del 25 giugno 1865, n. 2359; e l'indennità sarà determinata fra il municipio espropriante ed il proprietario espropriato.

“ Ove essi non siano d'accordo la liquidazione sarà fatta dal magistrato.

“ Art. 14. Sarà esente per 15 anni dall'imposta complessiva sui fabbricati e sulla proprietà fondiaria il valore locativo derivante dai miglioramenti e restauri per cagione d'igiene.

“ Art. 15. Queste disposizioni avranno effetto per 15 anni dalla pubblicazione della presente legge, e per tutto il più saranno applicate le leggi relative al credito fondiario.

“ Art. 16. Il sindaco di Napoli potrà, nel primo biennio dopo la promulgazione della presente legge, per ordinanza da pubblicarsi nei modi legali, emanare tutti i provvedimenti necessari:

a) per chiusura o risanamento di case insalubri;

b) per soppressione di pozzi o cisterne che sieno per causa permanente pericolosi alla salute dei cittadini;

c) per rimozione di cause d'insalubrità dalle acque o dalle abitazioni;

d) per chiusura o rifazione di ogni canale o tubo di scarico delle case, o per obbligo a costruirli;

e) per obbligo al proprietario il cui immobile manchi di acqua potabile, di fornirsene in determinato tempo;

f) per obbligo al proprietario di non impedire al condomino o all'inquilino che lo chieda, il passaggio di tubi conduttori di acqua;

g) per multe a carico dei contravventori, le quali potranno estendersi fino al doppio della somma occorrente per l'esecuzione del lavoro ordinato;

h) per esecuzione dei lavori a carico dei contravventori.

Art. 17. È istituita una Giunta speciale di sanità per la città di Napoli, che durerà due anni e un mese.

“ Questa Giunta sarà nominata per decreto reale, e sarà composta da un magistrato di Corte di appello che la presiederà, da un membro del Consiglio d'ordine degli avvocati, da un funzionario dell'ordine amministrativo, da un medico e da un chimico. A questi il Consiglio provinciale aggiungerà un consigliere.

“ Gli interessati nel termine di un mese potranno fare le loro deduzioni e se non saranno d'accordo col Municipio, si procederà secondo le competenze de' rispettivi magistrati.

“ La Giunta speciale, nel termine di quindici giorni, pronunzierà decisione definitiva, dopo avere invitato gli interessati a fare le loro deduzioni.

“ Le ordinanze del sindaco e le decisioni della Giunta non saranno suscettive di verun altro mezzo d'impugnazione in via amministrativa o giudiziaria.

“ Sarà pubblicato per decreto reale il regolamento che determinerà la procedura da scrbarsi dalla Giunta medesima per l'esercizio della sua giurisdizione.

“ Art. 18. Ai Comuni che ne faranno richiesta nel termine di un biennio dalla pubblicazione della presente legge, potranno essere estese per decreto regio tutte o parte delle disposizioni contenute negli articoli 12, 13, 15, 16 e 17, salve le approvazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e le disposizioni relative alla igiene promulgate dal Ministero dell'interno.

“ La richiesta dovrà essere accompagnata dalla proposta delle opere necessarie al risanamento.

“ Lo stesso regio decreto conterrà la dichiarazione di pubblica utilità per le opere approvate.

“ A comporre la Giunta di cui all'articolo 17, potrà essere chiamato un giudice di tribunale od il pretore nei Comuni ne' quali non avrà sede una Corte d'appello.

“ Art. 19. Il decreto reale che approverà i lavori da eseguirsi d'urgenza non potrà pregiudicare i diritti sanciti dalle vigenti leggi a pro degli interessati.”

Presidente. Onorevole Romano, questo disegno di legge riguarda diversi ministri: quello dell'interoc e quello delle finanze; bisognerà che siano presenti, per poter fissare il giorno dello svolgimento.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Buttini a presentare una relazione.

Buttini. Mi onoro di presentare alla Camera, in nome della Giunta generale del bilancio, la relazione del bilancio dell'entrata, per l'esercizio finanziario 1890-91, e sui documenti presentati dal ministro delle finanze, relativi ad un contratto di acquisto di tabacchi.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Discussione del bilancio della marineria.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marineria, per l'esercizio finanziario 1890-91.

La discussione generale è aperta.

Spetta di parlare all'onorevole Della Rocca, primo iscritto per parlare contro.

Della Rocca. Benchè io figuri iscritto contro, pur nondimeno non muoverò nè critiche, nè osservazioni contro l'amministrazione tanto degnamente diretta dall'onorevole Brin. Non ne avrei nè ragione, nè volontà, nè competenza. Io mi sono iscritto contro, per fare alcune osservazioni sopra due questioni che hanno attinenza col bilancio della marina; e di queste intratterrò la Camera, brevemente.

La prima riguarda le Casse degli invalidi della marina mercantile.

Queste Casse degli invalidi della marina mercantile furono istituite con legge del 1861; e furono cinque. Queste Casse sono una istituzione di mutuo soccorso fra i marinai; i quali pagano un contributo, non come tassa da corrispondersi allo Stato, sibbene come fondo da servire per le occorrenze de' marinai, associati in mutuo soccorso, in virtù di sanzione legislativa. Quindi non si tratta che di una contribuzione o di ritenuta imposta per legge, in vantaggio dei marinai.

Maldini, della Commissione. È una tassa.

Voci. Nel nel

Della Rocca. No: è un contributo. Non è tassa; perchè va in beneficio di quei marinai che sono

legalmente associati in mutuo soccorso. Certamente, nel bilancio del tesoro e in quello della entrata non figura...

Brin, ministro della marina. Sì! sì!

Della Rocca.. per un piccola parte; ma la parte sostanziale, dirò così, di questa contribuzione va in beneficio dei marinai associati; di ciò non si può disconvenire.

Con regolamento successivo fu organata l'amministrazione di queste Casse, in esecuzione della legge del 1861. Questa amministrazione fu costituita di elementi elettivi, perchè gli amministratori dovevano e debbono essere scelti dai Consigli comunali, dalle Camere di commercio e dal ceto dei marinai.

I Consigli di amministrazione, secondo la legge ed il regolamento, ebbero la facoltà, anzi il diritto, di nominare il direttore dell'amministrazione: un direttore responsabile, il cui ufficio dura un anno, ed è senza retribuzione, eccetto una discreta indennità.

Questo direttore dipendo naturalmente dal Consiglio di amministrazione che ne invigila l'opera.

Queste Casse furono poste sotto la sorveglianza del regio Governo, che si esercita per mezzo della Prefettura.

Talune di queste Casse sono prospere e rigogliose, e hanno già costituito un bel capitale, che può servire ai marinai per la loro vecchiaia, in caso di sventura, e via discorrendo.

Le cose sono andate così finora; ma poco tempo fa si è annunciata, quasi ufficialmente, la notizia che l'onorevole ministro aveva intenzione di affidare ai capitani di porto la direzione di queste Casse, o meglio di nominarli come direttori in luogo dei direttori eletti dai Consigli di amministrazione.

Questa notizia impensierì non solo gli amministratori delle Casse, ma anche gli enti che li nominavano. Perchè da un lato questo provvedimento condurrebbe ad una menomazione della autonomia delle Casse, e dall'altro significherebbe ingerenza diretta del Governo nella amministrazione delle Casse stesse. Ne venne una specie di agitazione legale da parte di questi enti; e so che i Consigli comunali di Napoli e di Palermo e le Camere di commercio di queste stesse città, indirizzarono dei memoriali al Governo del Re, perchè questo provvedimento non fosse attuato.

Ora io associandomi ai voti ragionati di questi consessi, ed anche all'espressione della pubblica opinione, mi permetto di pregare l'onorevole ministro di non voler dar seguito a questo divisamento, e su ciò richiamo anche l'attenzione della

Camera. Perchè, come ho già detto, affidandosi la direzione di queste Casse ai capitani di porto si verrebbe ad esautorare i Consigli di amministrazione; imperocchè il capitano di porto che diventa direttore della Cassa per forza di legge o di regolamenti, non avrà più nessuna soggezione nè dipendenza dai Consigli di amministrazione. Quindi l'amministrazione delle Casse che è la parte sostanziale dell'andamento di questi enti sarà sottratta alla responsabilità ed alla disposizione dei veri amministratori, di coloro che proprio per legge sono chiamati ad amministrarle, emanando dai corpi elettivi che li nominano.

Dunque comprenderà di leggieri l'onorevole ministro della marina come la ventilata innovazione sarebbe lesiva del principio di autonomia consacrato in una legge, e che quindi non potrebbe essere mutato altrimenti che con un'altra legge e non già con una disposizione del potere esecutivo. D'altronde lascio considerare all'onorevole ministro della marina come queste Casse vengano sottratte dalle contribuzioni legali obbligatorie dei marinai del luogo, le quali, e secondo l'istituto delle Casse e secondo la legge, debbono andare unicamente a sollievo dei marinai del rispettivo compartimento. Non potrebbe quindi il Governo, e neanche il Consiglio d'amministrazione, distogliere una parte delle somme di un compartimento per dedicarle al compartimento di coloro che non hanno concorso a formarle.

Non vi potrebbe essere nessuna inversione, come si suol dire. Invece se si venisse a ferire l'autonomia di queste Casse, ciò toglierebbe al Consiglio di amministrazione la responsabilità ed il potere indipendente di regolarne l'andamento, ed allora questi storni potrebbero diventar possibili; non dico facili, sotto l'imperio dell'onorevole Brin, ma certo possibili.

Ora, siccome le disposizioni di legge e di regolamento non valgono soltanto per l'oggi, ma e per l'oggi e per l'avvenire, così bisogna garantirsi contro le possibilità per l'avvenire. È per ciò che io prego la Camera e l'onorevole ministro Brin di voler dichiarare che nessun provvedimento ferirà mai l'autonomia delle Casse degli invalidi, e che se uno dovesse prendercene, sarà adottato per via di legge da essere approvata dal potere legislativo.

Questo io chiedo all'onorevole ministro della marina, e son sicuro che da lui, tanto tenero del rispetto di ogni prerogativa parlamentare, tanto sollecito come è di queste Casse e della classe marinairesca, e tanto liberale come pure è, avrà da lui soddisfacenti risposte.

Vengo ora all'altro punto.

Vi erano un tempo due reggimenti che appellavansi *Real navi*. Que' reggimenti erano, dirò così, ausiliari della regia marina, e furono poi soppressi perchè furono creduti inutili. Ma, dopo qualche tempo, il Governo trovò la necessità di ripristinare il servizio che era disimpegnato da' reggimenti *Real navi*, e fu creato un corpo di fucilieri dei reali equipaggi.

In quel corpo furono nominati ufficiali diversi da quelli de' reggimenti soppressi; poichè taluni di questi erano stati incorporati nell'esercito, quando lo domandarono, ma altri erano stati posti in disponibilità, od in aspettativa per soppressione di corpo.

Questi invocarono dal Ministero di essere compresi nel corpo dei fucilieri, perchè ne aveano già una speciale competenza.

Il Ministero non ha creduto di esaudire questa giusta domanda, ed invece ha preferito nominare altri.

Io quindi prego l'onorevole ministro di voler esaminare la questione, se sia il caso, nell'interesse della pubblica amministrazione e nell'interesse dell'erario, di utilizzare questi ufficiali, ai quali si corrisponde l'assegno di disponibilità, mentre potrebbero servire attivamente lo Stato.

Se questo provvedimento fosse emanato sarebbe, ripeto, di vantaggio non solo all'amministrazione, ma anche all'erario, perchè si risparmierebbero molte paghe di aspettativa e disponibilità che andrebbero a beneficio dell'erario.

Confido che anche su questa seconda questione la risposta dell'onorevole Brin sarà soddisfacente.

Presidente. L'onorevole Morin ha facoltà di parlare.

Morin. Non è senza qualche esitazione che ho pregato l'onorevole presidente di iscrivermi per parlare in questa discussione; poichè so che non è nell'uso che un sotto-segretario di Stato prenda a parlare, salvo che non sia chiamato a sostituire il suo ministro al banco del Governo; e riconosco che può parere strano che a me, nuovo in quest'Aula, venga la volontà di andar contro questa consuetudine, della quale intendo ed apprezzo le ragioni.

Ma in me ogni titubanza è stata vinta dalla considerazione appunto che sono nuovo tra voi, e che ero sotto-segretario di Stato prima di entrare alla Camera.

I miei colleghi d'ufficio sono uomini a voi ben noti, e devono, in gran parte, alla vostra stima e alla vostra considerazione il posto che occupano.

Io vi sono completamente sconosciuto, e mi

trovo in carica unicamente per la fiducia della quale mi onora il mio capo. Per me è quindi, non solo opportuno, ma doveroso di parlare, per trovare occasione di esporvi i criteri, i propositi, i metodi che, subordinatamente all'autorità del ministro, io ho portato nell'amministrazione di cui faccio parte.

Imperocchè, al pari di me, comprendete che un sotto-segretario di Stato è un subalterno bensì, ma non un impiegato d'ordine. Egli una qualche impronta speciale sua propria nell'andamento degli affari la reca; e la reca tanto più al Ministero della marina, dove l'uomo egregio che ne è titolare suol lasciare, in alcuni rami del servizio, al suo principale collaboratore militare una grande libertà d'azione ed una responsabilità corrispondente.

Io oso inoltre sperare che potrà non completamente fallire a destare il vostro interesse una voce nuova, quantunque possa reputarsi pregiudicata; la voce di un uomo che si propone di esprimere un giudizio, formato nella vita attiva del mare, sull'andamento di questo nostro servizio marittimo, il quale ha tanta importanza per la difesa nazionale; di questo servizio che il paese considera con amore e con sollecitudine ogni giorno crescenti; a cui, bisogna riconoscerlo, da qualche anno, esso è largo di incoraggiamenti materiali e morali, e circa il quale ha il diritto di affermare le maggiori e le più giuste esigenze.

Non è decorso molto tempo dacchè, molto a malincuore, lasciai il ponte di comando di una corazzata. Sono quindi assai poco impegnato nella maggior parte degli atti compiuti dal Ministero. Perciò, se pur riconoscendo quanto ancora resta da fare per il maggiore perfezionamento delle varie parti dell'organismo della nostra marina militare, io procurerò di dimostrare che questa marina, oggetto di tante speranze, e pur anche di tanti dubbi, ha vigorosamente progredito, che possono ritenersi buone, considerate nel loro complesso, le basi che vennero poste al suo sviluppo, che non sono sprecati i sacrifici che la nazione si impone per essa, le mie parole potranno forse trovare presso di voi un credito, che non avremmo, se fossero dirette a difendere un'opera alla quale io avessi largamente collaborato.

Io confido adunque che voi vorrete cortesemente concedermi un poco della vostra preziosa attenzione; e se inavvertentemente mi avvenisse di abusarne, vi prego di scusare in me l'esordiente senza esperienza, l'uomo di mare, il quale fin'ora avvezzo a respirare tutt'altra atmosfera che quella delle assemblee politiche.

Il soggetto che, per primo, si affaccia alla mente di chi imprende a discorrere della nostra marina militare è la questione delle navi.

Questa questione, se non la più importante di tutte, è certamente quella che ha dato origine alle discussioni le più estese e vivaci, e che ha lasciato nel pubblico il maggior seguito di apprezzamenti svariati, non di rado male definiti, ed erronei.

Voi rammentate quanto si è disputato sulle navi grandi e sulle navi piccole, sulle corazzate e sulle torpediniere; e, dopo tanta polemica, non si può dire che le idee siano completamente fissate a tale riguardo. Perchè è innegabile che molti sono ancora in Italia coloro che ondeggiando, indecisi se debbano credere agli entusiasti, i quali proclamano il nostro naviglio militare il primo del mondo, o ai pessimisti, che negano ad esso ogni pregio.

Soffrite che dica anche io qualche cosa su questo argomento, che è già stato tanto trattato.

Non vi spaventate, onorevoli colleghi; non credete che io mi proponga di aprire un'accademia di costruzioni navali, o d'arte militare marittima; non temete che io voglia risollevar una discussione, intorno alla quale, in passato, sono già state spese tante parole. Io altro non farò che emettere e motivare un giudizio intorno all'indirizzo che ha attualmente il servizio relativo alla rinnovazione ed all'aumento delle nostre navi.

Questo indirizzo, negli ultimi anni decorsi, è entrato in una fase di varietà, e potrei dire, di eclettismo, di cui non credo vi sia ragione di ritenersi insoddisfatti.

Esso potrà essere discutibile, censurabile forse anche, se si vuole, in taluna delle modalità della sua attuazione; ma, nel concetto generale che lo informa, risponde, a mio avviso, alle previsioni le più corrette che la ragione e la prudenza portano a fare circa le esigenze probabili alle quali dovrà soddisfare il nostro materiale militare marittimo.

Quante volte voi, a questo riguardo, avrete udito emettere le opinioni le più diverse, e da uomini che, in ragione dei loro precedenti, o del loro ufficio, avevano ragione di ritenere perfettamente competenti nella materia della quale parlavano! Quante volte avrete udito enunciare, con asseveranza ed insistenza, proposizioni come queste!

Le corazzate e gl'incrociatori di forte tonnellaggio e di gran valore sono spese inutili; le torpediniere, numerose e bene impiegate, avranno sempre ragione di queste costose costruzioni. La

potenza marittima, vera e solida, di uno Stato si fonda esclusivamente sul numero delle navi fortissime che esso può armare. Invece delle navi grandissime, occorrono navi, potenti bensì, ma di dimensioni moderate. Le navi medie sono ancora unità troppo forti; le flotte militari devono essere composte di navi piccolissime ed agili. Le torpediniere ed i siluri altro non sono che pericolose illusioni... E così via discorrendo.

Dov'è la verità, vi sarete voi chiesti, fra tante e così disparate sentenze? A chi dobbiamo noi credere, fra tanti e così discordi maestri?

Se la mia risposta a domande così legittime potesse avere qualche autorità, io vi direi: non accettate completamente nessuno di questi giudizi troppo rigidi e recisi; non credete ciecamente a nessuno degli uomini che hanno concetti troppo assoluti ed esclusivi. I raziocini di costoro peccano, a mio avviso, in ciò: che tendono, quasi sempre, a costituire in regola generale un caso particolare, senza tenere nella debita considerazione le cause accessorie e contingenti di esso.

Dipenderà forse da una tendenza troppo speciale del mio spirito, generalmente molto proclive all'analisi, ma a me pare che, in qualunque ordine di fatti, per formarsi un criterio preciso del valore di un dato sistema, convenga immaginare questo sistema sviluppato fino alle sue ultime conseguenze, ed in esse esaminarlo e studiarlo.

Concedetemi che io applichi questo mio metodo favorito alla questione delle navi.

Prendiamo ad esaminare una qualunque delle tante tesi che sono state sostenute a questo riguardo: quella delle torpediniere, per esempio.

Queste navicelle hanno avuto, ed hanno tuttora, quantunque in minor numero di una volta, i loro entusiasti, i quali non conoscono misura nel vantarne i pregi. Ebbene, accettiamo, per un istante, le idee di costoro, e immaginiamole applicate alla riforma delle flotte militari di due Stati, fra i quali sia possibile la guerra marittima.

Quando questa riforma fosse attuata in modo radicale e completo, le due flotte che consideriamo risulterebbero esclusivamente composte di torpediniere; ma, siccome una torpediniere, in quanto è tale, non ha azione contro un'altra torpediniere, e non ne ha nemmeno contro la terra, si andrebbe, per questa via, all'impossibilità assoluta di combattere sul mare, e, per conseguenza, si dovrebbe concludere per l'inutilità delle torpediniere stesse. E quando così fosse, tanto meglio! sarebbero forse inclinati ad esclamare coloro che deplorano i tesori che si profondono negli armamenti marittimi. Tanto meglio! non

avrei nessuna difficoltà di ripetere anch'io, se le cose potessero realmente fermarsi a questo punto.

Ma, dato che un raziocinio troppo assoluto, qual'è quello che ho supposto, avesse condotto alla situazione esagerata che ho considerato, questo stesso raziocinio darebbe successivamente luogo ai seguenti; i quali, nei termini nei quali verrebbero concepiti, non risulterebbero meno rigorosi di esso.

Poichè le torpediniere non possono agire, l'una contro l'altra, con le armi subacquee, tentiamo di combattere le avversarie con le armi sopracquee.

Ed ecco che le torpediniere si muniscono di cannoncini e mitragliere, ed aumentano anche di dimensioni, per portarne di più. E quindi: poichè l'azione avrà luogo con armi da fuoco di piccolo calibro, pochi centimetri d'acciaio basteranno per costituire una difesa sufficiente contro i proiettili di queste armi. E le navicelle che consideriamo, le quali non sono già più pure e semplici torpediniere, si muniscono di ripari corazzati, ed aumentano ancora di mole. E poi: pochi centimetri d'acciaio si possono forare, aumentando di poco il calibro dell'armamento; e i cannoncini e le mitragliere crescono di potenza e di peso. E la cresciuta potenza dell'armamento genera, alla sua volta, l'accrescimento nella grossezza dei ripari corazzati; e questo provoca un nuovo aumento nel calibro dei pezzi.

E intanto la piccolissima nave cresce, cresce sempre, e la sua carena aumenta di volume e di immersione, ed arriva ad offrir presa alle armi subacquee, le quali tornano ad esser considerate nelle previsioni dell'attacco.

E così, di grado in grado, ma inevitabilmente, partendo dalla torpediniera, si arriverebbe sempre alla nave grandissima, sulla quale è concentrata la maggior somma possibile di mezzi d'offesa e di difesa.

Prendiamo ora a considerare la tesi opposta, quella della potenza delle grandi navi, e riferiamoci similmente ad uno stato di cose estremo, a quello che sarebbe costituito da due flotte rivali unicamente composte di grosse corazzate.

Che cosa sono queste grosse corazzate, che la immaginazione popolare ama tanto spesso rappresentarsi quale parto di menti unicamente preoccupate di produrre l'immane, lo straordinario, il meraviglioso?

Le grosse corazzate, non lo si ripeterà mai abbastanza, altro non sono che bastimenti, che lo ingegnere navale si tortura il cervello per disegnare in maniera che risultino i più piccoli pos-

sibili, compatibilmente coi requisiti speciali che si domandano in essi. Quindi, tali bastimenti hanno bensì grosse lastre di corazzatura, ma la superficie che queste lastre ricoprono è assai limitata; hanno bensì grossissimi cannoni, ma questi cannoni sono assai pochi, e in ragione appunto della loro mole, non possono caricarsi e puntarsi con grande celerità.

Le grosse corazzate adunque, come ci appaiono nel loro concetto originale, altro non sono che navi sulle quali soltanto una piccola parte dello scafo è protetta; sulle quali i colpi degli enormi cannoni, destinati a produrre effetti così terribili, ... quando colgono giusto, si succedono necessariamente ad intervalli molto grandi.

Dato questo stato di cose; date le difficoltà e l'incertezza che accompagnano sempre il tiro in mare; dato pure il progresso dell'artiglieria, che permette di ottenere risultati considerevoli con armi sempre più leggere, si presenta spontanea l'idea di combattere queste navi con cannoni diversi dai loro; cannoni meno potenti, paragonati pezzo per pezzo, ma più numerosi, e di più facile maneggio; cannoni coi quali si tenda meno a penetrare nei ridotti corazzati, e invece più a portar la distruzione nelle parti non corazzate della nave, facendo largo assegnamento sulla grande probabilità di colpire, assicurata dalla molteplicità dei pezzi e dalla rapidità del tiro, sugli effetti gravissimi delle granate numerose, e caricate di potenti esplosivi.

Ed ecco sorgere il concetto della nave moderata, poco o punto protetta da corazza nelle opere emerse, e provveduta di un armamento relativamente cospicuo di cannoni di medio e di piccolo calibro.

E mentre i mezzi di azione sopracquee tendono ad entrare in questa fase, si sviluppano i subacquei, coll'applicazione degli apparati lancia siluri alle navi, coll'aggregazione alle flotte delle torpediniere di alto mare.

Ma la grande corazzata non resta qual'era. Le sue parti non protette, dapprima vuote, si muniscono di cannoni di piccolo calibro, di cannoncini a tiro rapido, di numerose mitragliere, per combattere con armi appropriate i nuovi nemici, e tendono a diminuire di numero e di mole i suoi grossi cannoni, che non trovano più bersaglio conveniente per essi. Nel tempo stesso la sua carena diventa meno vulnerabile all'azione delle armi subacquee, mercè l'uso delle reti metalliche, possibile in alcuni casi speciali, e, meglio ancora, con una suddivisione più minuta, e più accuratamente studiata, in compartimenti stagni, con una

opportuna disposizione di doppi scafi, coll'impiego di riempimenti destinati ad attutire gli effetti delle esplosioni sottomarine.

E, dopo tutto questo, l'opportunità della corazza non svanisce, ma si trasforma. Ecco che occorrono meno le lastre grossissime; occorrono invece di più lastre mincri, che rivestano quanta più parte si può della nave, e la proteggano contro gli effetti disastrosi delle artiglierie a tiro rapido, e dalle granate caricate di potenti esplosivi.

E così, compiuto il ciclo, dopo molti anni, si torna ai piccoli cannoni e alle corazze moderate.

È inutile che io prosegua ulteriormente in quest'analisi, per sè stessa arida, e poco attraente; ma vorrei che quanto ho detto potesse contribuire a generare nell'animo nostro la persuasione che, in questa tanta dibattuta questione delle navi, l'assoluto non esiste.

Consideriamo questa questione sotto qualunque aspetto vogliamo; la troveremo sempre complessa e variabile. Escogitiamo pure il tipo di nave il più perfetto che l'immaginazione, non vincolata da alcuna difficoltà di esecuzione, ci possa suggerire; studiandolo bene, noi scopriremo sempre in esso stesso, allo stato virtuale, la genesi di un altro tipo destinato a soppiantarlo.

A quali conclusioni conduce il ragionamento che io ho avuto l'onore di sottoporre al vostro illuminato giudizio?

A me pare che conduca a questa sola conclusione: che bisogna accettare la flotta composta di navi di tipo svariato, qual'è quella che noi stiamo preparando, non perchè questa flotta abbia sempre in sè il carattere più appropriato all'azione qualsiasi che, in qualunque momento, possa occorrere di considerare; ma perchè, in pratica, bisogna riconoscere che essa è il portato necessario di una concatenazione di circostanze che bisogna subire; è la conseguenza forzata di un andamento di fatti ineluttabile.

Ah! Se il ministro della marina fosse un taururgo; se egli avesse potere di percuotere con una verga magica la superficie del mare, e di farne uscire, quando vuole, per incanto, una flotta allestita di tutto punto, allora sì che si potrebbe dire: questi speciali tipi, e non altri, devono costituire questa flotta, perchè questi, e non altri, sono quelli che convengono all'azione determinata e precisa, che, nelle circostanze attuali, si prevede.

Ma un ministro siffatto non vi sarà mai. E finchè per costruire una nave da guerra si richiederanno parecchi anni di lavoro; finchè l'evoluzione dei requisiti ai quali deve soddisfare la

nave militare ottima si svolgerà più rapidamente, non solo del periodo naturale della vita della nave, ma talvolta pure del periodo stesso della sua costruzione, sarà un sogno di visionari il voler avere una flotta composta di navi, che, tutte quante, rappresentino il tipo il più proprio alla guerra nelle circostanze in cui possono essere chiamate ad agire; sarà la più stravagante delle pretese quella di voler combattere con navi tutte quante perfette.

Perciò io penso che sia una saggia direzione delle cose della marina quella la quale si applica bensì a mantenere e ad accrescere le qualità intrinseche e relative delle navi; ma che però non varca, per questa via, i limiti del ragionevole, che non si strugge in tentativi impotenti di raggiungere un grado di perfezione utopistico, che non procede in base al concetto che l'ideale del progresso consista in un procedimento vertiginoso di distruzione e di ricostruzione incessanti.

Quindi sono d'opinione che sia da apprezzare molto il senno pratico di quegli uomini, che, pur non rinunciando alla ricerca continua di ciò che debbano essere le navi avvenire, fanno oggetto dei loro studi i più indefessi l'impiego migliore delle navi esistenti; poichè pensano, a ragione, che si combatte sempre con le navi effettivamente costruite, e non con quelle semplicemente meditate, con le navi, quali che siano, che si hanno in mare, e non con quelle il cui concetto deve soddisfare ai requisiti di una perfezione meravigliosa, ma intanto non arriva mai ad uscire dal campo astratto delle ricerche di carattere speculativo.

E uomini di tal genere si hanno nella marina forse più di quanto voi non supponete; e molti di loro ancora voi non li conoscete.

Questi uomini, animati esclusivamente dal più puro patriottismo e dall'amore nobilissimo della loro professione, estranei alle dispute tante volte portate in pubblico sul personale e sul materiale della flotta, sordi ai clamori che, di quando in quando, si levano sull'amministrazione marittima, concentrati in loro stessi, unicamente preoccupati dell'adempimento dei loro doveri e della responsabilità che un giorno potrà incombere su di loro, si preparano seriamente alle eventualità che l'avvenire può riservare, sottoponendo senza posa la loro esperienza, ogni giorno crescente, all'incubazione fecondatrice della meditazione e dello studio. (*Benissimo!*)

E io ho piena fiducia che, se il giorno verrà in cui la sicurezza o la dignità della nostra patria non permetteranno più di mantenere il beneficio

inestimabile della pace, sia prossimo o remoto quel giorno, il Governo del Re non avrà alcuna ragione di trovarsi perplesso nel designare a Sua Maestà i nomi degli uomini, i quali sapranno condurre le nostre navi contro le navi nemiche, con ogni ragionevole probabilità di buon successo... (*Bene! Bravo!*) ...purchè il Governo del Re sappia scegliere.

Riepilogando adunque il mio ragionamento sulla quistione delle navi, vi dirò: seguitiamo pure nella via sulla quale siamo incamminati, la quale non è cattiva; continuiamo a costruire navi di vario tipo, come stiamo facendo, e poniamo ogni studio a che ognuna di queste navi, nel suo genere, riesca la migliore, la più perfetta possibile; ma premuniamoci con ogni cautela contro la tendenza pericolosa a negligere il buono assicurato, per il meglio d'incerta realizzazione.

E, quando giungerà l'ora solenne, scritta nei destini d'Italia, per una nuova prova della sua marina, che quest'ora trovi un materiale preparato con le cure le più intelligenti, le più amoroze; ma trovi soprattutto uomini deliberati, i quali rammentino che innumerevoli sono gli esempi che offre la storia militare di gesta in cui la grandezza dei risultati ottenuti ha fatto splendido contrapposto alla povertà dei mezzi impiegati; (*Benissimo!*) e pensino che è bensì desiderabile combattere con armi perfettissime; ma che, anche le armi mediocri, e le cattive, possono operare prodigi, quando siano impiegate con intelligenza e con audacia. (*Bene! Bravo!*)

Gli uomini! Ecco una questione tanto importante quanto quella delle navi, se non di più. Imperocchè a poco varrà preparare una flotta poderosa, se, per equipaggiarla, non avremo un personale sufficiente, per numero e per capacità; se, sopra tutto, non avremo, per guidarla, capi pari all'alto ufficio che dovrà esser loro affidato.

E, poichè il corso del mio ragionamento mi ha condotto a questa grave questione, voglia la Camera permettermi di esporre sommariamente il modo nel quale io la considero.

Procedendo metodicamente dal facile al difficile, comincerò dal basso, dalla base della piramide, prima di cimentarmi contro le formidabili asperità della vetta.

È stato spesso ripetuto che l'amministrazione della marina, da qualche anno esclusivamente preoccupata delle costruzioni navali, aveva deplorabilmente negletto di curare che l'incremento del personale procedesse in armonia con quello del materiale.

Non mi propongo qui di risalire molto addie-

tro, per ricercare se vi sia stato, per avventura, un tempo in cui quest'accusa abbia potuto avere apparenza o fondamento di verità; non mi farò, per conseguenza, a rintracciare se, alcuni anni or sono, si poteva prevedere lo straordinario sviluppo che, in seguito, si dovette dare a vari dei servizi della marina, alcuni dei quali (come, per esempio, l'ordinamento dei semafori e l'armamento delle batterie di costa) assolutamente estranei alla flotta propriamente detta; e se, anche prevedendolo, si sarebbero allora potuti avere i mezzi per provvedervi adeguatamente.

Quel che tengo a constatare è questo: che, non appena le maggiori esigenze si sono manifestate, l'amministrazione si è accinta a provvedervi in una guisa, che potrà aver forse tradito la precipitazione, ma la negligenza giammai.

Lo sviluppo del corpo reale equipaggi fu promosso in tutti i modi possibili. Si allargò la base dell'iscrizione marittima; si aumentò il contingente di prima categoria; si incoraggiarono, con ogni maniera di incitamenti, gli arruolamenti volontari e la riammissione in servizio di uomini congedati; si giunse perfino, per due anni consecutivi, a domandare un contingente speciale alla leva terrestre, per destinarlo al servizio costiero. E la forza del corpo, che prima del 1885 non era mai arrivata a 11,000 uomini, che il 1° luglio 1883 era ancora di 13,500, ora è di circa 22,500 uomini, e, se considerazioni di natura finanziaria non ci avessero consigliato di arrestarci a questa cifra, ci sarebbe facile, nell'esercizio venturo, portarla a 23,000.

Gli sforzi fatti per provvedere alla mancanza di sott'ufficiali delle varie specialità furono tali e tanti, che, quando io assunsi l'ufficio di sottosegretario di Stato, credetti opportuno di proporre all'onorevole ministro che ne fosse moderata la continuazione, affinchè non si corresse alcun rischio di varcare quel limite al di là del quale non esiste più proporzione ragionevole fra il guadagno in quantità e lo scapito in qualità.

E a questo proposito non posso a meno di notare una curiosa coincidenza; ed è che, durante il corso del 1888, quando forse le critiche al Ministero per la mancanza di personale sono state più insistenti e vivaci, mentre a terra lo si accusava di procedere troppo a rilente nel provvedere a questa deficienza, in mare invece si lamentava che volesse provvedervi con troppa fretta. Segno forse che, tenuto conto della difficoltà delle circostanze, il Ministero non era lontano dal giusto e dal vero.

Io era allora capitano di vascello, e coman-

dava la corazzata *Lepanto*, la quale, durante le grandi manovre che ebbero luogo nell'estate di quell'anno, faceva parte della squadra dell'ammiraglio Bertelli.

Questa squadra, per le esigenze relative allo svolgimento del tema che le era stato assegnato, aveva spesso occasione di approdare a Portoferraio, nell'isola d'Elba, e mentre stava a quell'ancoraggio, dalle varie sue navi si poteva vedere un'iscrizione tracciata rozzamente, a caratteri cubitali, con tinta nera, sui bastioni del vecchio forte che sovrasta all'entrata della rada.

Questa iscrizione, tracciata non saprei da chi, nè quando, nè a quale intento, era la seguente: *Viva Chiò*.

Ora si dà la combinazione che Chiò è il nome di un sarto della Spezia, il quale lavora principalmente di uniformi di marina; e i belli umori della squadra dicevano che mai omaggio più meritato era stato reso ad un uomo di quello che l'ignoto autore dell'iscrizione aveva tributato a questo sarto; imperocchè, in un tempo in cui la furia di provvedere alla mancanza di sott'ufficiali e di marinai specialisti era tanta, ed i procedimenti adottati per ottenerli erano diventati così spicciativi, Chiò era veramente l'uomo della situazione, (*Sì ride*) Chiò il quale non trova mai la menoma difficoltà nel cucire sulle maniche di un soprabito, di una giacca, o di una camicia di lana, i distintivi di nocchiere, di timoniere, di cannoniere, di torpediniere, di macchinista, di fucchiata, di che cosa altro si voglia.

E ora agl'impazienti (ve ne sono sempre) i quali dicono che non si è fatto abbastanza, i quali vorrebbero ancora sollecitare al di là di ogni ragionevole misura lo svolgimento di alcuni provvedimenti relativi al personale che ancora attendono il loro completo sviluppo, io mi permetto di dirigere questo avvertimento: badiamo all'esagerazione che tutto guasta; procuriamo che l'iscrizione di Portoferraio non diventi davvero l'impresa della marina.

Per essere rigorosamente giusto, devo riconoscere che la mancanza di sott'ufficiali, che si è provata in un modo così vivo in questi ultimi tempi, non è un fatto nuovo; essa si sentiva già, quantunque in grado minore, qualche anno addietro, e fu, in gran parte, la conseguenza dell'attuazione della legge del 3 dicembre 1878, relativa all'ordinamento del personale della marina.

Questa legge, ottima nel suo complesso, conteneva però una disposizione la quale non ebbe fortuna; voglio alludere alla soppressione dell'antico corpo degli ufficiali d'arsenale, nel quale trova-

vano ambito ed onorato avanzamento, fino al grado di capitano, i vecchi sott'ufficiali delle categorie più specialmente addette al servizio di bordo.

È vero che la legge del 1878, mentre chiudeva ai sott'ufficiali questa via di progredire nella carriera, ne apriva loro un'altra, la quale, dal punto di vista puramente materiale, poteva anche considerarsi preferibile, accordando loro la possibilità di passare nel corpo civile tecnico delle direzioni dei lavori, nel quale furono, senz'altro, trasferiti gli antichi ufficiali d'arsenale conservati in servizio.

Ma questo provvedimento non fu felice: esso ledava l'amor proprio dei sott'ufficiali, troncava le aspirazioni, che eglino più ardentemente nutrivano, toglieva in loro ogni base alla più rispettabile, alla più nobile delle ambizioni.

E poichè sono su questo argomento, non so resistere alla tentazione di raccontare alla Camera un aneddoto caratteristico, il quale prova quali siano i sentimenti di questi modesti, ma preziosi servitori dello Stato.

Quando fu attuata la legge del 1878, io comandava la corvetta *Garibaldi*, la quale si stava allestendo nel porto di Napoli per una lunga campagna di circumnavigazione.

Un giorno, essendo sceso a terra, all'arsenale, mi venne fatto di imbartermi in uno di quei vecchi ufficiali d'arsenale, recentemente trasferiti nel corpo tecnico, insieme al quale avevo navigato, nei primi anni della mia carriera. Vestito malamente in abito civile, mogio mogio e quasi vergognoso, faceva compassione. Gli andai incontro e gli chiesi: ebbene, come è contento della sua nuova posizione?

Che cosa vuole, mi rispose, non sono più lo stesso, non sono più buono a nulla, non ho più il coraggio di comandare ad un uomo! Vedo bene che dovrò rassegnarmi a chiedere il mio collocamento a riposo.

E rammento che, cercando una consolazione pur che sia da offrire a quel vecchio marinaio, lì per lì, non seppi trovare nulla di meglio di questa frase infelice, della quale ancora adesso mi vergogno: ma lei, nel cambiamento di stipendio che le è toccato, deve aver guadagnato qualche cosa! Ed ecco quale fu la replica dignitosa, la lezione anzi dovrei dire, che ricevetti da lui: signor comandante, non so se ora mi diano cento o duecento lire di più all'anno; ma avrei voluto che avessero ridotto a mangiare pan nero me e la mia famiglia, e non mi avessero mortificato così. Dopo trentasei anni di servizio e ventidue di navigazione, con una medaglia al valore militare e una buona condotta che non si è smentita mai, non

li avevo rubati questi due galloni! Ed accennava alla manica del vecchio uniforme, trasformato in soprabito da borghese, sul quale si vedevano ancora i segni dei distintivi di grado che ne erano stati tolti, mentre i suoi occhi mandavano lampi di sdegno, attraverso le lacrime che li velavano! (*Bravo! Benissimo!*)

Il dolore di quel veterano mi commosse profondamente; gli strinsi la mano, e mi allontanai dicendo: ha ragione! E mai come allora fui portato a riflettere che le virtù che devono adornare un militare sono piante delicate e gentili, che non allignano là dove regna sovrano il soffio algido dell'interesse materiale; (*Bravo!*) mai come allora fui portato a riflettere, che, se si abitua chi percorre la nobile, ma povera e dura, carriera delle armi a guardare in alto, aspirando ad un miglioramento di posizione, puramente ed esclusivamente economico, al quale nulla sia annesso di ciò che lusinga il morale, è troppo ovvio che egli non finisca un giorno per pensare che non v'è compenso di danaro che paghi il sacrificio della vita; quel sacrificio al quale pure si va incontro con entusiasmo, quando si è mossi dal patriottismo, dalla sete della gloria, dalla religione dell'onore militare. (*Benissimo!*)

E ora, egregi colleghi, non è un vacuo sentimentalismo che anima le mie parole; è il freddo raziocinio, il quale non di rado mi conduce a rintracciare le ragioni dei grandi effetti nelle piccole cause, o, per parlare più esattamente, in quelle cause che sembrano piccole agli occhi dell'osservatore superficiale, ma che in realtà non lo sono; è il freddo raziocinio che m'induce a riflettere che non vi è nulla di vano nel vecchio marinaio il quale dice: compensate pure con meno danaro i miei lunghi servigi, ma non mi strappate di dosso l'onorata assisa che è stata l'ambizione della mia adolescenza, che ha formato il compiacimento della mia età matura; come non vi è nulla di futile nel soldato che si appassiona per le mostreggiature del corpo al quale appartiene, per il numero del suo reggimento. Sono tutti questi altrettanti sintomi di quel prezioso spirito militare che non si calpesta mai impunemente dagli ordinatori di eserciti e di armate (*Benissimo!*); di quello spirito militare che ha la sua manifestazione la più commovente, la più sublime nell'ufficiale portabandiera, il quale cade colpito a morte, e, con le mani contratte dall'agonia, stringe sempre il sacro emblema della patria che non deve abbandonare che con la vita. (*Benissimo!*)

Allo stato di cose creato per i sott'ufficiali dalla

legge del 3 dicembre 1878 fu fortunatamente rimediato con quella del 19 giugno 1888, con la quale vennero istituiti gli ufficiali del corpo reale equipaggi, risuscitando così, sotto forma migliore, l'antico corpo degli ufficiali d'arsenale.

Questa legge, quantunque sia così recente, ha già dato ottimi frutti, e migliori ne promette per l'avvenire. Essa ci permette di provvedere con ufficiali provenienti dalla bassa forza ad una quantità di servizi speciali di carattere secondario, facendo sopra di essi un'economia di ufficiali di vascello dei gradi inferiori, preziosa nelle circostanze presenti; ma ha avuto un effetto anche più felice, quello di risollevarlo il morale dei sott'ufficiali, e di ridonare una salutare attrattiva ad una carriera che, disgraziatamente, non ne aveva più alcuna.

Io mi sento completamente libero nel lodare un provvedimento, che è stato attuato prima che io venissi al Ministero, e al quale, per conseguenza, non ho menomamente collaborato. Mi sia dunque lecito di dire che l'onorevole ministro, quando ha presentato la legge relativa alla istituzione degli ufficiali del corpo reale equipaggi ha compiuto un atto di giusta, di opportuna, di attesa riparazione, e che voi avete fatto opera saggia quando avete approvato questa legge, quando avete ridonato al povero sott'ufficiale, salito lentamente dalla camicia di lana, la speranza che le modeste spalline di tenente, o di capitano, possano essere un giorno l'onore della sua canizie, e formare l'ornamento della sua bara. (*Bravo!*)

Insieme alla deficienza di sott'ufficiali si è provata, e si prova tuttavia vivamente, la deficienza di ufficiali.

I mezzi suggeriti, esaminati, discussi per rimediare a questa deficienza furono varii; ma il solo, a mio avviso, opportuno e pratico è quello che il Ministero finì per adottare.

Esso consiste nell'ammettere, in via straordinaria, all'Accademia navale allievi di età alquanto matura, e già forniti di un completo corredo di studi matematici; ai quali, per conseguenza, non resta che ad insegnare, con corsi accelerati, le materie speciali alla marina, e far loro compiere un anno di pratica di servizio di bordo, per abilitarli a conseguire il grado di guardiamarina.

Questo ripiego, ripetuto ancora per due o tre anni, permetterà di accrescere il numero dei guardiamarina forniti dall'Accademia navale per la via consueta, mentre si attende che lo svolgimento regolare del periodo di cinque anni dell'istruzione normale porti all'uscita i corsi nume-

rosissimi che ora si formano con le ammissioni ordinarie.

Noi non abbiamo ancora esperienza sufficiente per pronunciarci, in base alla prova dei fatti, circa la bontà e l'efficacia di questo sistema. Gli scarsi elementi sopra i quali possiamo fondare un giudizio c'inducono a sperare bene; ma però, quali che siano i risultati che otterremo, una cosa credo certa: che qualunque altro mezzo si fosse voluto impiegare ne darebbe dei peggiori, e produrrebbe in modo più pronunciato quegli inconvenienti di carattere vario che, in qualsiasi corpo, accompagnano sempre le ammissioni di carattere straordinario.

So bene che il sistema adottato non soddisfa gl'impazienti, i quali dichiarano che non provvede alle stringenti necessità del momento presente; ma gl'impazienti debbono pure avere la compiacenza di considerare che il sistema che ci dia istantaneamente, istruiti e pronti, trecento fra tenenti e sottotenenti di vascello che ora ci occorrono, nessuno lo troverà mai.

Il provvedimento adottato, io lo ripeto, non è esente da inconvenienti, ma ne presenta meno di tutti gli altri possibili; e l'unica via di eliminare questi inconvenienti è il ritorno il più sollecito che sia possibile al funzionamento normale dell'Accademia navale.

Io non dirò che l'ordinamento di questo istituto sia perfetto: esso è certamente suscettibile di miglioramenti; ma, tale quale si trova al presente, io lo considero perfettamente atto a preparare una conveniente materia prima, per la formazione dei nostri ufficiali.

È dal modo di trattare, per molti anni consecutivi, questa materia prima che dipende il risultato che le nostre navi si trovino in mano ad uomini ottimi, mediocri, od incapaci.

Ed ora sono giunto alla questione la più delicata, la più spinosa, a quella, fra tutte le altre, incomparabilmente più grave, alla questione dell'avanzamento. Chiedo però all'onorevole presidente di accordarmi un poco di riposo.

Presidente. Si riposi, onorevole Morin.

(L'oratore si riposa. — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore).

Presidente. L'onorevole Morin ha facoltà di riprendere a parlare.

Morin. Che le disposizioni le quali regolano l'avanzamento nei corpi della marina abbiano bisogno di una revisione, è cosa generalmente ammessa. E, se non m'inganno, l'incitamento a studiare una legge unica, la quale si sostituisca a queste disposizioni svariate, è partito talvolta

anche dal Parlamento. Orbene, questa legge desiderata è pronta negli uffici del Ministero, e l'onorevole ministro ha intenzione di presentarla, fra non molto, alla Camera. Verrà allora il momento di fare una discussione ampia ed efficace sull'importante materia alla quale essa si riferisce.

Ma però questa materia, specialmente per la parte che riguarda gli ufficiali di vascello, è così intimamente connessa con le questioni le più vitali che riguardano l'efficienza della flotta, che non potrebbe, in alcun modo, trascurarla completamente chi, come me, si è proposto di fare un ragionamento di carattere generale sopra queste questioni.

Permettetemi quindi che, pur sommariamente e di volo, io tratti tale materia.

Come base della mia argomentazione su questo soggetto, io pongo il seguente principio: è assurdo supporre che i giovani, i quali entrano a far parte del corpo degli ufficiali di marina abbiano tutti la medesima attitudine a progredire nella carriera; che in essi tutti si trovi la medesima stoffa di buoni comandanti, di ottimi ammiragli.

Io considero la verità di questo principio come assiomatica; essa non ha bisogno di dimostrazione, perchè non occorre dimostrare che, in una riunione di più centinaia d'uomini, tutti non hanno la stessa natura e lo stesso grado d'intelligenza, la stessa capacità di lavoro, le stesse doti d'indole morale. Per me, supporre il contrario sarebbe così stravagante come l'ammettere che questi uomini fossero ugualmente alti, ugualmente forti, ugualmente belli, che tutti avessero i capelli biondi, o gli occhi neri.

L'uguaglianza intellettuale e morale, in una riunione di uomini presi comunque, non esiste, come non esiste fra loro l'uguaglianza fisica. Questo è un postulato di cui l'esperienza di ogni giorno ci dimostra la verità.

Perciò io penso che non sia possibile una garanzia qualsiasi di probabilità che le nostre navi siano sempre in buone mani, se nel corpo degli ufficiali della marina non funziona, in modo normale e costante, un procedimento di selezione sapientemente ordinato.

Il problema non è facile, nessuno più di me lo riconosce; ma, non per questo, la necessità di risolverlo esiste meno.

Le leggi attuali considerano questo grave problema nei termini nei quali io l'ho enunciato, e la soluzione che ne danno ha l'apparenza di essere teoricamente buona; ma l'applicazione pra-

tica di queste leggi, quale è determinata dai regolamenti che le completano e dai metodi che, per lunga tradizione, presiedono alla loro attuazione, non mi sembra del tutto propria ad assicurare quella fecondità di buoni risultati, alla quale credo che si debba dare tanta importanza.

Le leggi attuali stabiliscono che, fino al grado di capitano di corvetta, l'avanzamento abbia luogo, in una determinata proporzione, parte per anzianità e parte a scelta, e che, al disopra di quel grado, abbia luogo esclusivamente a scelta.

Queste prescrizioni, a prima giunta, sembrano buone, e completamente proprie ad assicurare lo svolgimento di un conveniente procedimento di selezione; ma in realtà, praticamente, non lo sono.

Parlare di scelta, propriamente detta, nei gradi bassi, dove gli ufficiali da paragonarsi fra loro sono numerosissimi, per me, è inammissibile. Non si arriverà mai a costituire un ente qualsiasi, il quale possa portare sul merito di questi ufficiali un giudizio basato sulla loro conoscenza personale, e un criterio fondato sopra stati di servizio, rapporti, specchi caratteristici e altri documenti di simil genere, è troppo fallace.

Questi documenti, compilati, per lo più, da superiori diversi e in condizioni svariate, ritraggono troppo il carattere speciale della loro origine, perchè possano servir di base a un equo confronto, e nella migliore delle ipotesi, non possono considerarsi che come valutazioni eseguite con unità di misura diverse, e pertanto non suscettibili di paragone diretto.

Stabilire che, nei gradi di ufficiale superiore, l'avanzamento abbia da farsi esclusivamente a scelta è, a mio giudizio, una misura eccessiva, la quale, come spesso suole avvenire di molti provvedimenti che oltrepassano i confini della moderazione, provoca risultati opposti a quelli che si propone.

Dire che tutte quante le promozioni debbono essere fatte a scelta, se non è pronunciare una frase vana, significa asserire che si devono sempre promuovere gli uomini più felicemente dotati, quelli, sotto ogni aspetto, più idonei alle funzioni del grado superiore, procedendo indipendentemente da qualunque considerazione estranea a questo concetto; significa porre la capacità inferiore, comunque sufficiente, di coloro che, pur essendo giudicati idonei, non sono promossi, in lotta perenne, e senza probabilità di vittoria, con capacità nuove, che salgono di continuo e sono probabilmente superiori.

Questo sistema può convenire, come infatti credo che convenga, ai gradi altissimi, ma per

quelli che sono elevati bensì, ma non tanto prossimi all'apice della gerarchia, a mio avviso, è, lo ripeto, eccessivo.

Qui mi si chiederà: e che cosa vuol ella sostituire a tutto ciò?

L'esposizione di un sistema completo di avanzamento, fatta in modo abbastanza particolareggiato per risultare chiara, richiederebbe molto tempo, e non sarebbe questa la sede opportuna per essa.

Riassumerò i miei concetti così.

Nei gradi inferiori, è necessario assicurare una carriera più rapida della normale agli ufficiali meglio dotati, i quali saranno sempre la minoranza; ma, per ottenere questo risultato, non bisogna procedere con criterii vaghi ed indeterminati, i quali, per lo più, conducono all'arbitrio ed all'errore. Bisogna invece stabilire il passaggio per una prova alla quale tutti possano liberamente concorrere, e che pochi riescano a superare; una prova la quale sia (perdonatemi la volgarità dell'immagine) come un crivello, destinato a vagliare le intelligenze e le capacità, come una barriera, che i cavalli di buon sangue saltano con facilità, e che quelli di minor pregio rifiutano, o contro la quale essi si infrangono le gambe.

Un sistema di avanzamento basato in larga misura sui diritti derivanti dall'anzianità di servizio, (subordinati, ben inteso, al riconoscimento della voluta idoneità) e in minor proporzione sul privilegio acquistato coll'aver superato una difficile prova, è quello che, a mio avviso, conviene fino ai gradi di ufficiali superiore.

In questi la scelta propriamente detta diviene più facile, per il minor numero dei giudicandi e per la maggiore evidenza in cui essi si trovano. E, se si rinuncierà all'eccesso che tutti questi avanzamenti abbiano luogo a scelta, e si stabilirà invece che si facciano, in ragionevole proporzione, parte per anzianità e parte a scelta, si potranno trovare giudici che pronuncino sui titoli e sui meriti di coloro da promuoversi a scelta con una libertà ed una franchezza dalle quali una lunga esperienza c'insegna che ora generalmente si rifugge.

E per i gradi altissimi, mi si chiederà ancora, per quelli che sono proprio contigui al vertice della piramide, quale sarà il sistema da seguirsi?

Qui, lo confesso, tutta la mia dialettica mi abbandona. Su questo punto di suprema entità è opportuno che io circondi la mia parola di qualche riserva, che adombri il mio pensiero di qualche velo.

Direi solo che propendo a dichiararmi alquanto

scettico circa l'efficacia di qualunque sistema il quale abbia per base un esame di titoli per parte di un consesso, per quanto elevato e competente si voglia immaginare; e che, dopo tutto, io penso che, se vi può essere una guarentigia che queste altissime promozioni si facciano in conformità del solo interesse del servizio, e indipendentemente da qualunque altra considerazione, questa guarentigia risiede nel sentimento di responsabilità del ministro, e in quello di chi è con lui, quantunque in grado subordinato, mallevadore dinanzi al Parlamento ed al Paese che quelle armi preziose, la cui preparazione costa tanta intelligenza, tanto tempo e tanto danaro, non si trovino un giorno in mano di chi sciaguratamente non sappia valersene, e le impieghi, non per la gloria, ma per la vergogna della patria. *(Benissimo!)*

Sì, io credo che prima dote dell'intelligenza di chi governa un gran corpo militare dev'essere quella di saper conoscere profondamente gli uomini che, in questo corpo, sono più in evidenza; prima dote del suo carattere, quella di volere fortemente, ed a qualunque costo, che gli uffici i più elevati, quelli dove sono maggiori l'importanza e la responsabilità, siano occupati dai più degni.

Ah! non m'illudo; so benissimo che la marea potente delle influenze personali non mancherà mai di dirigersi contro questo capo; ma egli deve affrontarla impavido; deve accettare risoluto tutte le difficoltà, tutte le amarezze, tutti i pericoli d'una lotta ingrata, temprando il suo coraggio nella contemplazione incessante del fine sacrosanto che si propone.

Avviene talvolta che i fiutti, a forza di percuotere uno scoglio sorgente sul mare, ne scalfano la base e lo fanno precipitare; ma più spesso succede che essi si frangono senza effetto, e ricadono intorno ad esso in spuma innocente. E l'uomo che io considero può essere travolto dal mare sempre agitato degli interessi e delle ambizioni, ma può anche giungere a dominare questo mare più difficile di tutti gli oceani, e a mantenere incolume fra le sue procelle la nave preziosa che racchiude il bene supremo della patria, dinanzi al quale non deve aver valore qualunque considerazione di persone, per quanto delicata e rispettabile essa sia.

Mi conceda ora la Camera che dica qualche cosa sul modo nel quale procedono alcuni servizi, e sull'amministrazione in generale.

Procurerò di essere breve, per non abusare della vostra benevola attenzione.

Per ciò che riguarda la direzione del servizio militare e marinaresco, e, in genere, per quanto ha tratto alle missioni affidate alle nostre navi, il Ministero è entrato in una fase di largo decentramento di attribuzioni; ed io credo che, procedendo, con molta prudenza, a qualche opportuno ritocco dei nostri ordinamenti, sia forse conveniente di fare qualche passo nella stessa via, per ciò che si riferisce al servizio tecnico ed a quello amministrativo.

So bene che uomini competentissimi, in massima partigiani di un largo sistema di decentramento, esitano ad estendere l'applicazione delle loro idee agli ordinamenti militari; perchè credono che, in questi, l'accentramento implichi unità e forza.

Io non credo che costoro siano nel vero; o, almeno, penso che la verità del principio da essi sostenuto sia, in gran parte, una questione di misura.

Non è raro trovare, nel servizio militare, superiori di uno zelo e di una diligenza di gran lunga superiori alla vastità dell'intelletto; i quali non arrivano mai a comprendere che l'esercizio del comando non consiste già nel consumarsi nel tentativo inane di sostituire, sempre e da per tutto, l'opera propria a quella dei subalterni, ma bensì nel dirigerne sapientemente il lavoro, in modo che nulla vada eliso o perduto degli sforzi loro, e l'azione complessiva di tutti risulti realmento, quale deve essere, la somma integrale ed armonica delle azioni particolari di ognuno.

In me hanno sempre destato un senso di profonda pietà questi martiri inconsci di un lavoro che altro non produce che disordine e confusione.

Ma vi è, a mio avviso, qualche cosa di più irragionevole, di più pernicioso del superiore dall'attività irrequieta e squilibrata e dalla mente piccina, il quale vuol far tutto egli stesso, meno forse quello che proprio compete alla sua persona di fare: e questo è l'accentramento d'affari in un ufficio, spinto al punto che il titolare di esso non può più averne cognizione sufficiente.

Ora non è chi non veda che questo sistema porta con sè l'accettazione implicita del seguente stato di cose: che quella fiducia che si nega ad un capo di grado elevato, presente nel luogo dove occorre di provvedere e di fare, si accorda invece ad un subalterno lontano da quel luogo, e irresponsabile.

Ora io credo che questo sistema, anche nelle amministrazioni militari, anzi più nelle ammi-

nistrazioni militari che nelle civili, debba essere, con ogni cura, evitato.

Io penso che gli ordinamenti militari, e specialmente quelli che si applicano alle armi marittime, perchè risultino buoni, debbano essere concepiti in maniera da lasciare la maggiore libertà d'azione ai capi di vario grado.

Non ho alcun timore che questo sistema nuocia alla disciplina; per la quale non hanno che palpiti i trepidi apostoli della subordinazione caporalesca, estesa in modo uniforme e con gli stessi criteri, dall'ammiraglio al marinaio.

La disciplina nessuno più di me la crede necessaria; nessuno più di me la rispetta. Ma nego recisamente che la disciplina esiga che chi esercita un ufficio importante non possa far nulla di testa sua, e debba, per tutto, ricorrere sempre ai superiori, come il bambino ancora mal fermo sulle deboli gambe, che non ardisce abbandonare il fido sostegno della gonna materna.

La disciplina è virtù molto più facile di quanto non pensino coloro che continuamente ne predicano la necessità a chi non ha mai pensato a porla in dubbio.

Ben altrimenti difficile è la virtù dell'iniziativa e della responsabilità.

Ho trentadue anni di servizio, la maggior parte dei quali passati sul mare: non mi tacciate di presunzione, se oso, a questo proposito, anche citare la mia qualsiasi esperienza. Ebbene io ho veduti molti più superiori perplessi nel comando, che inferiori recalcitranti all'obbedienza.

Ah! se sapeste quanto, allorchè le circostanze sono difficili, è dolce e piana la via di chi segue le istruzioni avute, e quanto invece è aspra ed irta di triboli quella di chi deve agire senza ordini e prender consiglio unicamente dal suo criterio e dalla situazione, quando un errore di apprezzamento, o di condotta, può portare gravi conseguenze per lui. Non dubitate, onorevoli colleghi, è sulla seconda di queste vie, non sulla prima, che bisogna spingere chi, nel servizio militare, occupa una posizione di qualche importanza! (*Bravo! — Perfettamente!*)

Mi avviene talvolta, mentre sono assorto nei miei studi favoriti, di meditare lungamente su ciò che farei, qualora, prima che la mia carriera si chiudesse, la mia buona stella mi riservasse la sorte insperata che l'onore e la fortuna delle armi italiane sul mare mi fossero un giorno affidate; e il risultato costante delle mie riflessioni su questo argomento è che non è possibile combinazione qualsiasi di combattimento che dispensi un comandante in capo dal fare largo assegna-

mento sulla iniziativa degli ammiragli sotto'ordine e degli stessi comandanti di nave.

Nonostante le successive trasformazioni per cui sono passate le flotte militari dal principio del secolo sino al giorno d'oggi, è sempre vero quello che, a questo proposito, allora pensava un grande maestro.

Non si possono leggere le istruzioni date da Nelson alla sua flotta pochi giorni prima della battaglia di Trafalgar, senza rimanere colpiti dalla preoccupazione continua che traspare da quel celebre documento circa la possibilità che taluni comandanti, troppo dominati dallo scrupolo di interpretare sempre esattamente il concetto dell'ammiraglio, fossero presi da quella perplessità, da quella esitazione, alle quali, non di rado, hanno ceduto anche uomini intelligenti e valorosi, e che è l'attitudine la più funesta che possa assumere chi, sul campo di battaglia, occupa un posto di qualche responsabilità.

Sono rimaste famose le parole con le quali quelle istruzioni si chiudevano.

“ Nessun comandante potrà errare di molto, se condurrà la sua nave bordo a bordo con una nave nemica. ”

Ebbene, quello che Nelson scriveva nel 1805 è applicabile anche ai giorni nostri; con questa essenziale variante, però: che, al giorno d'oggi, per un comandante incerto sull'interpretazione del pensiero del suo ammiraglio, non si tratta più di portare la sua nave a bordo a bordo con la prima nave nemica che gli si para dinanzi, si tratta di qualcosa di più difficile.

Nelle battaglie fra flotte moderne, nelle quali la velocità del moto, la facilità e la sicurezza dell'evoluzione saranno i caratteri dominanti, le fasi e le peripezie del combattimento si succederanno con una rapidità e con una varietà grandissime. L'azione che converrà impiegare potrà successivamente, e a brevi intervalli, assumere i caratteri i più diversi; e il raziocinio che dovrà condurre alla sua scelta, dovrà esser rapido quanto sono fugaci le circostanze sulle quali si fonda, dovrà essere sicuro quanto è precaria la situazione alla quale si applica.

Non solo gli ammiragli sott'ordine, ma gli stessi comandanti di navi, dovranno far prova di colpo d'occhio e di decisione nel grado più eminente.

Vi sono uomini i quali ad una chiara intelligenza accoppiano una calma di temperamento che mai non si smentisce. Questi uomini, nelle circostanze le più gravi che il sentimento della responsabilità e del pericolo possono creare sul mare, si mantengono sempre presenti a loro stessi

è inaccessibili all'emozione; egli non nulla smarri-
scono della loro doti, e anzi, la solennità del mo-
mento ne concentra l'attenzione, ne affina le fa-
coltà, e strano a dirsi, ma pur vero! il lavoro
mentale che, nel silenzio del gabinetto, richie-
rebbe qualche ora di riflessione, sul ponte di co-
mando di una nave in moto, in loro si compie in
un baleno, senza nulla perdere della sua effica-
cia; il loro intelletto eccitato acquista la potenza
dell'intuizione; il loro modo di risolvere è sempre
immune da pentimenti, rapido e franco.

Questi sono gli uomini che noi dobbiamo pro-
porci di avere, a qualunque costo, al comando
delle nostre navi, almeno delle principali. Ogni
maniera di indagine è buona, pur di scoprirli,
e quando sono scoperti, debbono esser portati al
grado conveniente con rapide promozioni, asso-
gnati ai loro posti, e mantenuti in essi il più
lungamente che sia possibile; affinché si stabi-
liscia bene l'unione la più intima fra loro, e
quelle complicate compagini di congegni e mec-
canismi, che costituiscono le navi militari mo-
derne, e alle quali egli sono chiamati ad im-
primere il palpito della vita. (*Benissimo!*)

E questa unione intima non deve esser sem-
plicemente basata sulla conoscenza della nave,
per quanto perfetta essa sia; ma deve esser fon-
data anche su vincoli, i quali escono dallo stretto
campo materiale ed acquistano indole morale.

No, non basta che un comandante conosca per-
fettamente la sua nave; bisogna che si affezioni
ad essa, bisogna che l'ami come una persona
cara! Non si fa niente di bello, niente di buono,
niente di grande, nè sul mare nè altrove, senza
lo stimolo potente dell'amore, senza il fuoco sa-
cro dell'entusiasmo! (*Benissimo!*)

Un comandante deve volere la sua nave forte
e bella; deve esultare come d'una fortuna sua
propria, per le qualità che scopre in essa; deve
adoprarla senza tregua, non aver requie, fino a
tanto che non ottiene, che, possibilmente, sieno
emendati i difetti che vi riscontra. La sua nave
deve essere la preoccupazione costante de' suoi
giorni, il sogno delle sue notti! (*Bene!*) È ne-
cessario che, anche in tempo di pace, essa sia
la sorgente delle sue soddisfazioni più ambite, se
si vuole che, quando la guerra ne porga l'occa-
sione, essa possa convertirsi nello strumento della
sua gloria, o diventare la sua tomba negli abissi
del mare! (*Bravo! — Approvazioni.*)

E, se avviene che esigenze di servizio strap-
pino questo comandante alla sua nave, egli deve
soffrire e rammaricarsi per averla perduta; deve
provare continua e potente la nostalgia del mare,

o fra le croce meno gravi, fra gli agi maggiori
d'una destinazione a terra, un sentimento acre
e pungente deve spingerlo a rimpiangere tutto
quello che gli rammenta la sua vita a bordo;
tutto, perfino le notti vegliate nell'ansia, in una
posizione pericolosa.

Ma l'eventualità che un buon comandante la-
sci la sua nave si dovrebbe presentare il meno
possibile.

Si è già fatto un gran passo verso la stabilità
del comando, così desiderabile sulle navi mo-
derne, con l'istituzione della posizione di riserva
di prima categoria delle navi, nella quale un
bastimento può conservare il suo comandante,
anche quando non è armato; ma quanto si è fatto
non basta, e quello che resta a fare si collega
con la necessità di dare, anche per altre ragioni,
un miglior assetto alle norme che ora regolano
l'assegnazione degli ufficiali di vascello ai vari
servizi ai quali con essi si deve provvedere.

Gli ufficiali di vascello sono principalmente
impiegati nella composizione degli stati maggiori
delle navi; ma disimpegnano pure vari servizi
a terra, alcuni dei quali hanno una speciale im-
portanza tecnica. Tutti questi ufficiali percorrono
una carriera comune, la quale è regolata dalle
stesse condizioni, e la necessità di soddisfare a
queste condizioni obbliga, molto spesso, a fare,
fra loro, numerosi cambiamenti di destinazione,
collegati l'uno con l'altro in modo talora compli-
cato, e i quali si risolvono sempre in un danno
non indifferente per il servizio.

Vi è, per esempio, in un dipartimento, un di-
rettore, od un vice-direttore di artiglieria, il quale,
dopo qualche tempo che è in carica, ha ordinato
bene il servizio da lui dipendente ed ha miglio-
rato la sua attitudine a dirigerlo. Ecco che, dopo
qualche tempo, bisogna imbarcarlo, perchè altri-
menti non potrà essere promosso; ma posto di-
sponibile in mare per lui, non ve n'è; per farne
si toglie da una nave il comandante che la co-
nosce, che la manovra bene, che vi si è affezionato.
Però l'ufficiale che si è tolto da bordo, per i
suoi precedenti, per le sue attitudini, non è adatto
a coprire il posto di quello che si deve imbarcare;
è necessario adunque cercarne un altro, e fare tutta
una serie di movimenti.

A questo stato di cose bisognerà porre un ri-
medo; e tale rimedio si troverà, facile e sem-
plice, in un'opportuna modificazione del sistema
d'avanzamento.

Un'ultima considerazione, egregi colleghi, e poi
ho finito. Questa si riferisce al principio della
responsabilità personale, che io credo dovrebbe

essere maggiormente affermato di quello, che non sia nei nostri ordinamenti.

Noi abbiamo ancora troppi enti militari, tecnici ed amministrativi, i quali funzionano in modo collegiale.

Io non voglio esagerare su questo punto, e non negherò che molte volte lo scambio d'idee e la discussione abbiano i loro vantaggi. Però, quando si tratta di provvedere, di fare, ed è il caso più frequente nel servizio militare, e nel marittimo specialmente, credo che non vi sia nulla di preferibile agli ordinamenti prettamente gerarchici con capi responsabili, ma responsabili sul serio.

Nei procedimenti delle commissioni ho sempre notato questo curioso fenomeno, che, quando l'opera riesce bene, tutti i membri se ne fanno onore, e quando riesce male, e non è certo il caso meno frequente, ognuno di loro è corazzato di eccellenti ragioni per dimostrare che tutto sarebbe andato diversamente, se egli avesse agito da solo. (*Si ride*).

E qui mi torna in mente una sentenza che mi accadde di leggere, molti anni or sono, nelle opere di Galileo, non rammento più in quale; un'arcaica sentenza, che io vorrei fosse continuamente meditata da coloro, i quali nutrono l'ingenua fede che si possano sommare le forze intellettuali, come si sommano le forze fisiche, e vivono nell'illusione che sia fattibile di costituire qualche cosa di equivalente alla grande capacità di un uomo abile, addizionando tante piccole capacità di uomini buoni a poco.

Lasciò scritto Galileo che il pensare non è già come il portare, ma bensì come il correre, e che, se è vero che molti uomini portano di più di un uomo solo, non è ugualmente vero che molti corrono più velocemente di uno. (*Benissim!*).

Se adunque noi vogliamo che si porti molto, prendiamo pure una grande quantità di persone, anche preoccupandoci poco di quale sia la loro forza individuale; ma, se vogliamo che si corra velocemente, prendiamone una sola, ma che sia molto celere alla corsa, e questo solo campione arriverà alla meta prima di miriadi che corrano meno bene di lui.

Ebbene, nella marina vi è assai poco da portare e molto da correre, credetelo a me. (*Bravissimo!*)

Ho detto quanto io credo importante che ai capi di vario grado si lasci una grande libertà d'azione. Unendo a questa ampiezza di attribuzioni un sentimento molto rigido della responsabilità, si ha la doppia molla la quale spinge gli individui ad operare grandi cose, che i consessi di qualunque genere non potranno mai compiere.

E io vorrei che questo sentimento altissimo della responsabilità fosse specialmente elevato nel comandante di una nave. Su questo punto, arrivo fino ad un grado che potrà sembrarvi eccessivo.

Io credo opportuno e salutare, per quanto possa sembrare duro, che l'insuccesso in mare, per poco che sia ripetuto, per poco che sia insistente, debba essere considerato come motivo bastevole perchè, senza discussione, senza esame, per la sola sommaria ragione che si è prodotto, e che persiste, non si dia mai più il comando di una nave ad un ufficiale.

Voi mi chiederete forse: e come? Vuol'ella sempre coinvolgere ciecamente, in una stessa condanna, la disgrazia e l'errore?

A questa obiezione io potrei rispondere che, il giorno in cui la flotta sarà chiamata a quell'azione che riassume in sè stessa le ragioni tutte della sua esistenza, la patria avrà bisogno che le sue navi siano in mano di uomini fortunati, e non rigente perseguitata dalla iettatura. (*Bravo! Bene! — Risa*).

Ma voi potreste forse giudicare questa risposta più arguta che solida. Preferisco invece dirvi, ciò che è più conforme al mio pensiero, che la fortuna in mare non è, come molti sono inclinati a credere, quella stessa volubile Dea che dispensa capricciosamente i suoi favori al tavoliere da giuoco. La fortuna costante in mare, novantanove volte su cento, è fatta di consumata perizia, è fatta di sangue freddo, di decisione, di spirito di risorsa nelle situazioni difficili; è fatta sopra tutto di acuta, di continua, di instancabile preveggenza. (*Bravo! Bene!*) E io vi dico, con piena sicurezza: incoraggiamo solo i comandanti che sanno accoppiare l'ardire alla fortuna; avremo incoraggiato gli abili. (*Bravo! Bene!*).

Io pongo qui fine al mio, forse troppo lungo, discorso, (*No! no!*) ringraziandovi della benevolenza con la quale avete voluto ascoltarmi.

I concetti che, tutt'affatto in embrione, vi ho esposti, sono quelli in base ai quali sto lavorando, in pieno accordo con l'uomo illustre che voi ben conoscete, al quale tanta parte è dovuta dei progressi della marina, e che mi onoro di avere a capo. E se, nella mia modesta sfera, mi accadrà di portare, anch'io, la mia piccola pietra alla consolidazione e all'incremento dell'edificio della nostra potenza navale, io ascriverò questo fatto ad una delle più grandi fortune della mia vita; perchè credo che una forte e ben ordinata marina sia indispensabile al conseguimento di quel fine verso il quale noi tutti concordi tendiamo: la sicurezza,

la prosperità e la grandezza della nostra patria. (*Bravo! Benissimo! — Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Racchia.

Racchia. Dopo il brillante e poetico discorso che abbiamo udito, mi permetterete che vi trattenga brevissimamente sopra argomenti assai più prosaici, sui quali ritengo però opportuno di richiamare l'attenzione della Camera e quella del ministro della marina.

L'onorevole oratore che mi ha preceduto ha alluso ad economie sul personale. Ebbene credo di dover ricordare all'onorevole ministro il pericolo di esagerare le economie.

Lo stesso oratore, onorevole Morin, con parola facile e briosa, ha accennato al numero, forse eccessivo, dei graduati della bassa forza e del Corpo Reale Equipaggi, che furono promossi senza aver meritato la promozione, e fatti simili.

Io ricorderò i gravi momenti nei quali, pochi anni fa, ci trovavamo quando non si parlava neppure di scelta di graduati, perchè il personale del Corpo Reale Equipaggi era così scarso che sarebbe stato appena sufficiente a mobilitare i due terzi, e forse la metà della nostra flotta. Quelli furono momenti gravi, gravissimi. Il Capo della marina, che anche allora occupava quel posto, ricorderà quali momenti di angoscia abbiamo passato. E in quei momenti sarebbe stato molto difficile, per non dire inopportuno, di vagliare, con misure meticolose, la qualità dei graduati. Allora si trattava di avere o di non avere il personale per mobilitare la nostra flotta, in un momento in cui poteva essere richiesta da un'ora all'altra. Quindi sono persuaso che alla Camera si sia sollevato il cuore udendo quanto differente sia la condizione presente delle cose. E basta solamente ricordare le cifre dell'oratore che mi ha preceduto per apprezzare il cammino grandissimo percorso.

Nel 1884 noi avevamo 10,000 uomini di bassa forza e se ne richiedevano più di 20,000 per mobilitare la flotta. E le peripezie politiche che si travesarono dal 1884 al 1888 sono note a tutti voi. Quindi potete facilmente farvi un'idea della condizione difficilissima in cui il Ministero della marina si è trovato in passato. Ora abbiamo duplicato il nostro personale; per esempio, i 300 macchinisti che la marina militare dello Stato aveva nel 1884, sono aumentati a 800. Questo esempio credo che parli in favore dell'amministrazione della marina, la quale ha avuto il coraggio di mostrare che mancava il personale, ma non con le parole, coi fatti.

Per la prima volta infatti, nella marina nostra, e credo fra tutte le marine europee, si sono organizzate nel 1885-86 e 87 le cosiddette grandi manovre. Che cosa è avvenuto allora? È avvenuto che si sono (permetterete una frase volgare, molto significativa), si sono scopati tutti i dipartimenti, si sono sguarniti tutti gli uffici di terra, per armare le navi, perchè così si avrebbe dovuto fare, se effettivamente ci fosse stato un pericolo di guerra. Ciò naturalmente suscitò molte resistenze, molte grida, si sollevarono tutti i malumori che si sollevano naturalmente quando s'impone ad uffici a terra di continuare il loro servizio con metà, con un terzo del personale perchè il rimanente era mandato a prestare servizio sulle navi.

Credo d'interpretare però l'animo dei miei colleghi, avvertendo il ministro di non abusare di questa situazione migliorata. Non fermiamoci troppo. Dirò di più che, in quel tempo, il concetto da cui era partito il Ministero della marina per allargare il quadro del Corpo Reale Equipaggi era questo, che si dovessero avere, in tempo normale, sotto le armi tanti militari del Corpo Reale Equipaggi da poter mobilitare i tre quarti del nostro naviglio da guerra, naturalmente calcolando che un quarto sarebbe in istato di riparazione, od almeno non in condizione da poter rendere un utile servizio in guerra.

Io raccomando al ministro della marina di non allontanarsi da questo sistema; poichè se ora l'orizzonte politico è chiaro, è sereno, ai primi colpi, è su noi marinai che piomberà la bufera, se non saremo in grado, in otto giorni di mobilitare i tre quarti della flotta, e di porla in condizione, non solo di stare sulla difensiva, ma di prendere l'offensiva, evitando così gravi rischi. (*Bravo!*)

Prego dunque il Capo della marina di non cullarsi su questo momentaneo periodo di soddisfacenti condizioni nel quale ci troviamo sotto il rapporto di equipaggiamento delle navi, ma di continuare ad osservare la massima di avere sotto le armi costantemente un personale sufficiente per mobilitare i tre quarti del nostro naviglio.

Quando poi il naviglio avrà quella estensione, quel grado di sviluppo organico stabilito per legge, allora vedremo se si potrà diminuire questa cifra; altrimenti non faremo che economie pericolose.

Premesse queste osservazioni, scenderò ad alcuni particolari, e spero che gli onorevoli colleghi vorranno seguirmi nell'esposizione. Recentemente è stata abolita la scuola-fuochisti; credo

che codesta soppressione sia stato un errore. Vi sono istituzioni, in tutte le marine militari, che sono utili, o che non lo sono, ma non è ammissibile che un'istituzione come questa, riconosciuta utile quattro o cinque anni fa, con lo sviluppo del naviglio tutto a vapore, in cui ormai il terzo e anche più del personale di bordo è esclusivamente costituito da macchinisti e fuochisti, sia ora stimata inutile, e non mi rendo quindi conto dell'opportunità e della giustificabilità dell'abolizione di questa nave scuola fuochisti. Ben è vero che ora siamo largamente provveduti di fuochisti (quello che non era quattro o cinque anni fa), ma ad ogni modo questa scuola è una delle istituzioni fondamentali della marina, insieme con le altre dei macchinisti, cannonieri, torpedinieri. Ammetto che il sopprimerla porti un'economia, ma, secondo il mio modo di vedere, non è un'economia corretta.

È vero che la nave-scuola non produceva (come si suol dire) essa questo personale, perchè gli allievi fuochisti li abbiamo sparsi per esempio su tutte le linee postali mercantili. In ogni vapore mercantile, nelle linee dell'America, del Mar Rosso, dell'Egitto, abbiamo per convenzione stipolata con le Società, un determinato numero di allievi fuochisti, che fa il suo tirocinio e lo fa molto meglio che non lo farebbe in una nave da guerra, perchè, naturalmente, questa dieci su dodici mesi rimane ferma in porto, mentre i battimenti mercantili navigano sempre, e così i nostri allievi fuochisti non solo si avvezzano al mare ma si impratichiscono nella loro professione.

Me questa nave-scuola l'avrei conservata come nucleo, come accentramento del personale fuochista quando non è imbarcato sulla flotta disponibile, piuttostochè averli sparsi nel mare magno della grande caserma del Corpo Reale Equipaggi.

Ho udito poi sostenere da alcuni che tra le possibili economie vi è quella di sopprimere le navi centrali di difesa.

Ora dirò brevemente che le navi centrali di difesa sono navi poco atte alla navigazione, ma dove vive il personale primo richiesto per mettere immediatamente in istato di difesa le entrate e i passi dei nostri porti militari.

Questo sistema si segue in Francia ed in Germania dove il personale è sulle navi e non nelle caserme. Capisco che ciò importa una spesa, ma questa spesa la considero assolutamente necessaria, nell'interesse della difesa e della pronta assicurazione della difesa dei nostri porti militari.

Spero che queste voci siano soltanto voci, e che codesta economia non avrà effetto.

Poi, come desiderio, esprimerei all'onorevole ministro della marina l'opportunità riconosciuta di modificare il nostro regolamento sul servizio delle navi armate e particolarmente il servizio di disciplina della marina. Fra le altre cose, nella marina, abbiamo ancora la prigione semplice.

Questa prigione semplice consiste in un luogo più o meno spazioso, dove si rinchiodano dozzine di militari insieme. Io credo che la punizione collettiva della prigione dovrebbe essere abolita; che dovrebbe esservi la prigione senza altra qualifica e consistere in una cella, dove l'uomo dovesse rimanere isolato, per evitare quell'agglomerazione di militari, che credo, sotto ogni aspetto, dannosa.

Dirò per ultimo due parole sopra un argomento che interessa molto da vicino la salute degli equipaggi della flotta, ed è l'impresa viveri. Nella marina prevale l'uso che la fornitura dei viveri per l'approvvigionamento della brigatella di 20 mila uomini e più, è assunta da una sola impresa ad appalto.

Perchè potiate farvi nell'idea dell'entità della cosa, vi dirò che l'appalto è fatto per quinquennio e che, in media, si calcola da 5 a 6 milioni all'anno l'ammontare dei viveri; quindi si tratta di un affare di 25 o 30 milioni.

Non posso dire che i nostri equipaggi vengano mal nutriti, sia a bordo, sia a terra, ma debbo affermare che molto sovente i generi sono rifiutati e che avvengono contestazioni, coi rappresentanti di questa unica impresa viveri per tutta la marina militare italiana, le quali purtroppo non finiscono sempre a vantaggio dei poveri marinai.

Si applicano all'impresa delle multe più o meno fittizie, le quali certamente non sono in proporzione col profitto vistoso che essa ritrae dalla sua fornitura. Mi pare di aver letto nella relazione di un valente ufficiale del Commissariato della marina, che il profitto della impresa ammonta, per il periodo dell'appalto che suole essere di un quinquennio, poco su poco giù, ad un milione di lire. Quindi, sarei di polso duro nello infliggere multe a questa impresa, quando non fosse trovata in regola nella sua fornitura.

Non ho altro da dire. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrari Luigi.

Ferrari Luigi. Tempo fa, ebbi a rivolgere all'onorevole ministro della marina, sulla morte del tenente Zavagli, una interrogazione a cui ri-

spese l'onorevole presidente del Consiglio. Allora, l'onorevole Crispi, per informazioni avute forse in quei primi giorni, dette una risposta che suonò molto amara alla famiglia del mio giovine concittadino. Le informazioni arrivate poi e le disposizioni stesse del Governo hanno ristabilita la verità dei fatti.

Ad ogni modo, allora non mi parve nè conveniente, nè opportuno provocare un incidente che avrebbe potuto mettere il ministro della marina in contraddizione con l'onorevole presidente del Consiglio; ma, giacchè è passato molto tempo, e giacchè parmi sede opportuna la presente discussione generale del bilancio della marina, pregherei l'onorevole ministro (e lo stesso presidente del Consiglio, se più tardi giungesse al suo banco) di volere, con una parola riparatrice, ristabilire la verità dei fatti e rendere un omaggio che è dovuto alla memoria di quel prede mio concittadino.

Presidente. Non vi sono altri iscritti.

Onorevole ministro della marina, desidera di parlare?

Erin, ministro della marina. Permetterà la Camera che io cominci a sgombrare il terreno dalle questioni di dettaglio, sollevate da qualche oratore per poi fermarmi sulle questioni importantissime o che riflettono l'insieme degli ordinamenti della nostra marina militare, le quali furono sollevate dall'onorevole Morin e dall'onorevole Rocca.

L'onorevole Della Rocca ha parlato della questione delle Casse per gli invalidi della marina mercantile.

Egli ha detto giustamente come questa istituzione che funzionava negli antichi Stati Sardi; colla legge del 1865 venne estesa a tutta l'Italia; egli lodò questa istituzione molto benefica, che sorta in tempi in cui si parlava poco di questione sociale, realmente aveva un carattere essenzialmente sociale a beneficio delle classi marittime, classi così laboriose e esposte a tanti pericoli.

In quella legge si sono istituite cinque Casse, che, come ha detto benissimo l'onorevole Della Rocca, hanno per legge una esistenza separata l'una dall'altra, esistenza che l'onorevole Della Rocca chiamò autonoma, cosicchè l'una non potrebbe usufruire i fondi raccolti da una qualunque delle altre quattro Casse.

Ognuna di queste Casse è alimentata dai versamenti dei marinai di quella zona a cui favore esclusivamente vanno le pensioni che si ricavano dai redditi della Cassa stessa.

Non c'è dubbio quindi che a nessun ministro potrebbe venire in mente, nè gli competerebbe

la facoltà di decretare la fusione di varie Casse. Del resto, anche se volesse farlo, i Corpi che tutelano l'applicazione della legge, il Consiglio di Stato e la Corte dei conti, richiamerebbero il ministro nell'orbita delle sue facoltà. Fin qui siamo perfettamente d'accordo.

Io spero che l'onorevole Della Rocca riconoscerà che io presi sempre grandissimo interesse alla prosperità di quelle casse.

In occasione della legge per provvedimenti a favore della marina mercantile proposi una disposizione per la quale il bilancio dello Stato concorre al miglioramento delle Casse medesime, e fu anche a tale scopo ordinato che pure i marinai, quando sono a servizio della marina militare contribuissero con le loro paghe ad alimentare i fondi delle Casse-invalidi. In questo stesso bilancio che stiamo discutendo ci sono provvedimenti favorevoli a quelle istituzioni da tutti riconosciute molto provvide.

Come vede l'onorevole Della Rocca non si può dire che all'incremento di quelle Casse contribuiscano soltanto i marinai; anche l'erario nazionale viene in loro aiuto.

L'onorevole Della Rocca teme che il Governo voglia attentare all'autonomia di queste Casse ed ha parlato di un decreto da me emanato.

Egli è stato male informato a questo riguardo, poichè sin'ora non fu emanato alcun decreto nè alcuna altra disposizione ministeriale relativi a queste Casse.

È vero invece che sono in corso degli studi per migliorare la loro amministrazione.

L'onorevole Della Rocca accennò alla prosperità di talune di queste Casse, e non vedo quindi la necessità di riforme.

Però non bisogna dimenticare che queste Casse sono alimentate essenzialmente dai contributi della gente di mare e che lo scopo per cui esse furono istituite si è di ridonare a beneficio della gente di mare e non degli impiegati che amministrano queste Casse. *(Benissimo! Bravo!)*

Ora da molto tempo la classe dei marinai vedendo che si lesinava sulle pensioni che loro si accordavano, che qualche volta si dovevano per mancanza di fondi rifiutare pensioni a vecchi marinai o capitani, mentre che i Consigli di amministrazione deliberavano di accordare la pensione agli impiegati che non contribuivano ad alimentare le Casse stesse, la classe marittima, dico, reclamò contro questa tendenza e molti reclami pervennero al Governo.

Dalla Sicilia specialmente sono venuti anche ultimamente molti reclami in questo senso.

Il Consiglio superiore della marina mercantile che rappresenta in gran parte gli interessi della classe marittima, due anni fa, emise un voto perchè si cercasse di migliorare la posizione economica di queste Casse, diminuendo le spese d'amministrazione, e citò a modello la Cassa degli invalidi di Venezia, che abbiamo ereditato dall'Austria, la quale con una spesa di amministrazione minima fa tutto il servizio e ciò perchè l'amministrazione è devoluta agli impiegati delle Capitanerie di porto.

Questo voto del Consiglio superiore della marina mercantile parendomi molto ragionevole, era mio dovere di farlo studiare e ciò tanto più in un momento in cui il Governo si trova costretto di chiedere al Parlamento un sussidio per queste Casse. È evidente che si deve anzitutto cercare di ridurre al minimo le spese di amministrazione.

Gli onorevoli Placido e Della Rocca osservarono che non tutte queste Casse hanno la loro finanza in dissesto; ma non è logico trarre da ciò la conseguenza che anche per esse non si debbano ridurre le spese di amministrazione allo stretto necessario, facendo sì che questa riduzione di spese vada a beneficio dei marinai a cui favore queste Casse sono create ed alle cui ritenute è dovuta la prosperità delle Casse stesse, anzichè profittare di questa prosperità per aumentare le spese di amministrazione.

Ma oltre a ciò non bisogna dimenticare che se le Casse di Palermo, Napoli ed Ancona vanno bene, ciò è dovuto perchè esse sono di creazione relativamente recente.

Avviene così di queste benedette Casse di pensione e di mutuo soccorso. Nei primi tempi della loro istituzione non si ha alcun peso per le pensioni, si hanno solo i versamenti dei contributi e le Casse prosperano; quando poi la rotazione è completa, e deve cominciare il servizio delle pensioni, allora se queste non sono state esattamente calcolate in rapporto alle quote dei contributi allora cominciano gli imbarazzi. Ora questo appunto accade per la Cassa di Genova, la cui esistenza era molto antica. Le sue condizioni già fatte gravi dalle precedenti disposizioni, furono peggiorate dalla crisi che colpì la marina mercantile: molti capitani e molti marinai che non trovavano più impiego, hanno domandato le loro pensioni; mentre prima non le domandavano che il più tardi possibile.

Ora è ragionevole il timore che nell'avvenire quando molti acquisteranno il diritto alla pensione, anche le Casse invalidi di Napoli, Palermo e Ancona, vengano a trovarsi in stret-

tezze. Io ho fatto fare uno studio profondo da un funzionario delle finanze, che è molto versato nella questione delle pensioni, sullo stato della Cassa di Genova; e si è veduto che se non si viene in suo soccorso essa in pochi anni perirà.

Mi riserbo di fare studiare anche la situazione avvenire delle altre Casse, ma intanto sarà un vero beneficio per esse e si provvederà al loro avvenire se si potranno diminuire le loro spese di amministrazione. Queste sono le considerazioni che mi hanno fatto accogliere il voto del Consiglio superiore della Marina mercantile di studiare le modificazioni da apportarsi nei loro regolamenti per diminuire le spese di amministrazione. Questo studio è stato fatto con molta cura per evitare il pericolo di una riforma troppo affrettata, tanto è vero che il voto del Consiglio superiore data da due anni.

E siccome non amo di fare delle riforme che non sieno sorrette dall'opinione pubblica, io ho tenuto conto di tutte le petizioni che ci sono venute dalle Camere di commercio, e dalla classe dei marinai, che è quella più interessata e che disgraziatamente nel nostro paese non ha organi diretti di rappresentanza.

Io ho raccolto tutte queste petizioni e ne ho tenuto conto; ed ho modificato il regolamento nel senso che non ci sia il minimo dubbio che io voglia attentare all'autonomia di queste Casse. Ho lasciato, per esempio, che il direttore sia eletto dal Consiglio di amministrazione. Questo progetto di nuovo regolamento fu mandato ai cinque Consigli di amministrazione di queste Casse perchè lo esaminino.

Ed io aspetto il risultato delle loro deliberazioni, che esaminerò con molta cura e poi prenderò una decisione, naturalmente, ed è inutile che lo ripeta, io mi terrò negli stretti limiti delle facoltà concesse dalla legge che vuole che le cinque Casse sieno completamente separate le une dalle altre.

L'onorevole Della Rocca ha trattato un'altra questione.

Nel 1878 dalla legge, che ordinava il personale della marina, è stato abolito il Corpo di fanteria marina. Esso era organizzato come la fanteria dell'esercito ed aveva gli stessi regolamenti.

Questa legge del 1878 stabilì che gli ufficiali del disciolto Corpo di fanteria marina avessero facoltà di entrare nell'esercito od in altri Corpi della marina.

Noti la Camera che io parlo di cose, non fatte

da me, perchè quella legge fu approvata dal Parlamento quando io non era ministro.

Tutti questi ufficiali furono interrogati uno ad uno se avessero voluto passare o nell'esercito, o nel Commissariato della marina.

Molti accettarono, ed entrati nell'esercito, progredirono e fecero carriera, altri preferirono di andare in disponibilità.

Ora, dopo 12 anni, l'onorevole Della Rocca vorrebbe che questi ufficiali potessero rientrare nella marina, e ciò pel fatto che ultimamente fu istituita nel Corpo Reale Equipaggi la specialità dei fucilieri che secondo lui corrisponderebbe all'antico Corpo di fanteria marina.

Ora io faccio notare che non si è costituito un Corpo, perchè il Governo non poteva far questo senza una legge che lo autorizzasse.

La legge sul personale del regia marina stabilisce che vi debba essere un Corpo Reale Equipaggi, il quale è diviso in molte categorie, cioè dei macchinisti, fuochisti, marinai, cannonieri, torpedinieri, ecc. Ora l'anno scorso vi si è aggiunta la categoria dei fucilieri; ma questi fucilieri fanno sempre parte del Corpo Reale Equipaggi, e questi fucilieri come i torpedinieri, come i cannonieri sono comandati o da ufficiali di vascello, o da ufficiali del Corpo Reale Equipaggi. Stando le cose così ci sarebbe una questione da esaminare, se cioè questi ufficiali che non hanno voluto passare nè nell'esercito nè in altri Corpi della marina, dopo tanti anni che non sono più a giorno del servizio della marina, possano con vantaggio del servizio entrare in marina a scapito appunto di quei sott'ufficiali di cui ha parlato l'onorevole Morin, che aspirano a questi posti di ufficiali del Corpo Reale Equipaggi.

Io credo che non sarebbe in facoltà del ministro il farlo, perchè non credo che potrei prendere un ufficiale che apparteneva ad un Corpo che è disciolto, per farlo entrare in un altro Corpo che non è della sua specialità.

Quindi io non potrei prendere un impegno di soddisfare al desiderio di questi pochi ufficiali, e far loro un trattamento che non credo sarebbe consentito dalle leggi.

E con ciò parmi di avere risposto alle varie questioni che mi sono state rivolte dall'onorevole Della Rocca e dall'onorevole Placido.

L'onorevole Ferrari si è rivolto a me ed al ministro degli esteri perchè siano chiarite le circostanze del fatto di Warsceich, in cui si ebbe a deplorare la morte di un bravo ufficiale della regia marina, del sottotenente di vascello Zavagli.

Io posso corrispondere interamente al desiderio dell'onorevole Ferrari.

La prima notizia di quel fatto pervenne al Ministero degli esteri per mezzo di un telegramma del nostro console ad Aden.

L'onorevole Ferrari mosse in quell'occasione un'interrogazione al ministro degli esteri.

Dal telegramma del console di Aden pareva veramente che il sottotenente Zavagli fosse disceso a terra per impeto giovanile, ma senza istruzioni dei suoi superiori.

In base a queste prime informazioni, mentre che il presidente del Consiglio rendeva ampiamente giustizia al valore dimostrato da questo bravo ufficiale, espresse il dubbio che, forse per impeto giovanile avesse trasgredito le sue istruzioni. Quando venne più tardi la relazione dettagliata del comandante la regia nave il "Volta", su cui era imbarcato il sottotenente di vascello Zavagli, ogni equivoco fu chiarito.

Da tale relazione risulta nel modo più evidente che il sottotenente Zavagli, nel discendere a terra con un marinaio e con l'interprete aveva ubbidito a precise istruzioni del comandante; quindi quell'ufficiale non solo si comportò perfettamente per valore, ma anche sotto il rispetto della disciplina militare. Tanto è vero che dopo avuto il rapporto, io ho creduto mio dovere di rassegnare a Sua Maestà la proposta di accordare la medaglia d'argento al valor militare a questo ufficiale, o Sua Maestà essendosi degnata di approvare tale proposta, la medaglia è stata consegnata alla famiglia. Nel rapporto che ho avuto l'onore di rassegnare a Sua Maestà il Re, che ho fatto portare a conoscenza di tutti i Corpi della marina e che ho fatto pubblicare nella *Gazzetta ufficiale*, è ampiamente descritta la sua condotta. Quindi io credo che l'equivoco che era potuto nascere dalle prime notizie del console di Aden, o che ha potuto ferire giustamente il padre di questo bravo ufficiale ed i suoi concittadini, sia oramai svanito completamente.

Esaurite così queste quistioni preliminari, vengo a quelle altre quistioni che riguardano l'organismo generale della nostra marina militare e che sono state svolte oggi dall'onorevole Racchia e specialmente dall'onorevole Morin.

Io considero il discorso dell'onorevole Morin come un avvenimento fortunato per la marina. Prima di tutto è sempre causa di soddisfazione per questa Camera quando le circostanze le rivelano quali uomini di valore sieno nelle file della nostra marina; e l'onorevole Morin che voi conoscevate solo come valente uomo di mare

o soldato, ha oggi, come eloquente oratore, svolto concetti così esatti e così elevati nel campo tecnico e morale, che gli conquistarono subito la simpatia della Camera, la quale forse saprà grado anche a me di aver saputo trovare un collaboratore di tanto valore, (*Bene!*) e penserà che la responsabilità gravissima che ho, possa rendersi meno impari alle mie forze quando uno è sorretto da così valoroso aiuto. (*Benissimo!*)

Ma io mi rallegro di questa giornata per una considerazione più elevata che quella che può riguardare le persone, ed è per l'impressione che produrranno nella Camera e nel paese le idee svolte qui oggi con tanta competenza.

Si capisce che un paese il quale, dopo avere veduta la sua marina militare ridotta quasi al nulla, si era accinto alla ricostruzione delle sue forze navali, nel vedere che quest'opera così difficile aveva dato luogo a così vive discussioni, le quali del resto non sono speciali a noi, ma che vediamo ripetute nelle altre marine, tanto arduo è il problema, è naturale, dico, che in molti fosse sorto il dubbio se veramente l'indirizzo che si seguiva fosse sempre stato buono. Mi rendo quindi conto della soddisfazione provata oggi dalla Camera nel sentire che un ufficiale, il quale, come egli stesso ha detto, non ha responsabilità nell'indirizzo seguito per il passato e della cui competenza ed elevata intelligenza, che io conoscevo perfettamente, ha potuto oggi convincersi la Camera, approvi questo indirizzo ed animi anzi il Parlamento a persistervi.

Una parola così competente, così spassionata varrà a rassicurare il Parlamento ed il paese, perchè, quando si domandano così gravi sacrifici, questi diventano doppiamente dolorosi, se vi si aggiunge il tormento del dubbio che non siano bene impiegati.

Io mi sento tanto più libero a ringraziare l'onorevole Morin di aver così bene rischiarata la questione, perchè, come dissi altra volta, per una opera come quella della ricostruzione delle nostre forze navali ci è valuto il concorso di tanto tempo e di tanti uomini, per cui se le cose sono andate bene, non potrebbe aspirare a farne merito quegli che per caso si trova su questo banco. Ed il paese penserà che questo buon risultato si deve non a questa o quest'altra persona, ma al buon ordinamento della marina e ne sarà tanto più rassicurato perchè gli uomini passano, e le istituzioni restano. Ora una marina che ha saputo intraprendere questo problema così difficile, e risolverlo con quel successo a cui ha accennato l'onorevole Morin, deve dare

alla Camera la garanzia che possiede in sé stessa elementi tali da essere certi che la nostra potenza marittima oramai riposa sopra solide basi.

L'onorevole Morin ha fatto con molta chiarezza la storia delle teorie che a varie epoche recenti furono sostenute a riguardo della composizione che si doveva adottare per il materiale della nostra flotta, e dimostrò chiaramente come desso fossero erronee perchè troppo esclusive, e si fondavano sopra ipotesi, che non si sarebbero mai realizzate nella guerra reale.

Io mi ricordo, ora sono pochi anni vi fu una corrente fortissima in favore delle torpediniere, le quali dovevano distruggere tutto l'antico materiale, e ricordo che quando venni per la seconda volta chiamato al Ministero della marina e che proposi la costruzione di alcune corazzate, molti deploravano questa mia tendenza per queste grosse navi, destinate ad essere demolite dalle torpediniere. E questa opinione era forse ancora, più che da noi, sostenuta da uomini autorevolissimi di altri paesi a noi vicini.

Più tardi l'opinione diventò favorevole agli incrociatori, e non si volevano altro che incrociatori.

Io sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole Morin, che la via eclettica che abbiamo seguita noi, di comporre il nostro naviglio con navi di tipo diverso, e di cercare che ciascuno di questi vari tipi fosse per quanto possibile perfetto, sia stata la migliore delle soluzioni e vedo con piacere che oramai non è più combattuta da nessuno, e certo il discorso così eloquente e persuasivo pronunziato dall'onorevole Morin, varrà sempre più oggi a riaffermare l'opinione pubblica a questo riguardo.

L'onorevole Morin ha parlato della mancanza di personale di cui tanto si parlò negli anni passati.

Io lo ringrazio di avere così luminosamente rischiarata anche tale questione, ed esposto quanto si è fatto per dare al personale della nostra marina lo sviluppo che era necessario per corrispondere alle esigenze del nuovo materiale.

Egli osservò che il personale non s'impromessa in un giorno.

La Camera ricorderà come io abbia avuto l'onore di presentarle varie leggi che avevano appunto per scopo di provvedere al personale della marina, leggi sulla leva per aumentare le categorie delle persone soggette alla leva ed il contingente annuo, la legge per la creazione degli ufficiali del Corpo Reale Equipaggi e vari altri provvedimenti. Contemporaneamente si adottavano provvedimenti amministrativi diretti allo stesso scopo.

Si è fatta un'opera energica, e dirci quasi tumultuaria, poichè, come ha accennato l'onorevole Racchia, i bisogni erano molto grandi e gli eventi premevano.

Ed io colgo l'occasione di tributare i miei più vivi ringraziamenti pel concorso che ho avuto da parte dell'onorevole Racchia, che allora era sotto-segretario di Stato, il quale con la conoscenza che ha della nostra organizzazione militare e con l'energia che lo distingue diede il più vigoroso impulso a questi provvedimenti, che, continuati e perfezionati, ci condussero ai risultati così soddisfacenti accennati dall'onorevole Morin.

L'onorevole Racchia teme che provveduto ora ai bisogni più essenziali non si continui l'opera così bene iniziata.

Egli forse si è preoccupato del fatto che si propone di rinunciare all'aumento di 1,000 uomini pel Corpo Reale Equipaggi che figurava nel primo progetto di bilancio.

Si è potuto rinunciare a tale aumento perchè contemporaneamente si è proposto di ridurre gli armamenti navali, di modo che anche con quella riduzione si potrà far fronte alle esigenze del servizio.

L'onorevole Racchia si è preoccupato della norma recentemente adottata di abolire la scuola-fuochisti.

Ora l'onorevole Racchia sa, che il numero di fuochisti di cui disponiamo ora è ben superiore a quello di pochi anni or sono, quindi non abbiamo più la necessità in cui ci trovammo di provvedere alla istruzione di molti nuovi fuochisti. Di più giova osservare che la nave che tenevamo armata come scuola-fuochisti a Spezia non era una nave che servisse al tirocinio di questi giovani. La nave stava ferma a Spezia e serviva di vera caserma natante, mentre che per esercitarsi al servizio dei fuochi i giovani erano imbarcati su navi che viaggiavano.

Ora, siccome nel Corpo Reale Equipaggi si è recentemente creata una sezione speciale di fuochisti e di macchinisti, così il servizio che si faceva a bordo della nave-caserma per la scuola-fuochisti si può ora fare a terra, mentre che nulla fu innovato per ciò che riguarda il tirocinio pratico degli allievi fuochisti.

L'onorevole Racchia ha parlato anche della convenienza di modificare in talune parti il vigente regolamento di disciplina. Egli sa che questa questione l'abbiamo discussa altra volta insieme, quando aveva l'onore di averlo con me per sotto-segretario di Stato.

Gli studi si continuano, ma mi ammetterà che

la questione è molto grave e che bisogna procedere con molta prudenza, per non sconvolgere un regolamento di disciplina esistente e sostituirne un altro senza che la questione sia stata studiata dai capi della marina.

Finalmente egli ha parlato della questione relativa al servizio dei viveri nella nostra marina. Questo servizio è concesso per pubblico appalto ad una impresa privata.

Egli accennò agli inconvenienti che sono inerenti a tale sistema. I fornitori cercano sempre di frodare e fanno il loro mestiere; si fanno delle questioni, si fanno pagare delle multe, ma non si riesce sempre nell'intento. Quindi se ho ben inteso, mi pare che egli vorrebbe che noi venissimo al sistema degli acquisti dei viveri ad economia.

Racchia. Almeno pei generi principali.

Brin, ministro della mariniera. Ora questa è una questione molto grave. L'onorevole Racchia sa che io sono già entrato in questa via.

Prima l'appaltatore doveva fornire i viveri anche agli equipaggi delle navi all'estero. Questo sistema è stato cambiato. All'estero i bastimenti si provvedono di viveri, ad economia; adesso, si tratterrebbe di far lo stesso anche per le navi che si trovano nello Stato e per i marinari che si trovano nelle caserme. È una questione come dico, molto grave. Fra le altre cose, c'è un fatto: che l'esercito, il quale prima si provvedeva di viveri ad economia, adesso se ne provvede ad impresa. E poi, sarà ben difficile evitar gli appalti almeno per i primi generi come pane, vino, ecc.

L'onorevole Racchia ha portato l'esempio della Francia. Ma io non credo che tutti siano d'accordo, nemmeno nella stessa marina francese, nel lodarsi di questo sistema il quale, fra le altre cose, esige la creazione di un numeroso personale addetto a questo servizio di viveri, personale che deve essere molto capace ed onesto.

È finalmente da notare che, di fronte alle imprese, ci sono le Commissioni; le quali, in fondo rappresentano i consumatori (perchè le Commissioni sono composte di ufficiali, di graduati e di marinari) e le quali avendo tutto l'interesse di procurare viveri buoni e sani e di tutelarsi per raggiungere questo scopo, rifiutano i generi alimentari di cattiva qualità che le Imprese volessero loro fornire.

Le Imprese ora presentano i viveri, al momento della consumazione; mentre che, se si entrasse nel sistema ad economia, il Governo dovrebbe

comprare la farina, i fagioli, il vino, tutti i viveri insomma, e metterli nei magazzini.

Quando si viene alla distribuzione di questi viveri se essi hanno sofferto durante il loro soggiorno in magazzino, vi è una forte tendenza nell'Amministrazione di distribuirli e quindi alcuni temono che con questo nuovo sistema vi sia il pericolo che il marinaio possa stare peggio.

Finalmente sarebbe indispensabile fare dei panifici, come quelli dell'esercito, e come li ha la Francia e l'Inghilterra; ma questi panifici importano una forte spesa.

Io dunque, come dissi, ho già fatto un passo nella via indicata dall'onorevole Racchia; cercherò di farne anche un altro; del resto io credo che nemmeno l'onorevole Racchia vorrebbe l'adozione di questo sistema in modo assoluto. Gli basterebbe forse di avere un panificio; ed io sono disposto a studiare la questione; ma per prima cosa bisognerà venire alla Camera e domandare qualche centinaio di migliaia di lire; e l'onorevole Racchia ammetterà che non è ora il momento più opportuno per simili domande.

In ogni modo io riconosco tutta l'importanza delle sue osservazioni e gli prometto di studiare la questione.

Così mi pare di aver risposto a tutte le questioni che furono sollevate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Placido.

Placido. Avevo domandato di parlare per rilevare certe osservazioni partite dal banco dei ministri in risposta alla domanda fatta dall'onorevole Della Rocca sulle condizioni che vogliono creare alle Casse degli invalidi. Mi premeva far rilevare all'onorevole ministro che non potrebbe mai essere il caso di una fusione di patrimoni fra le diverse Casse.

Brin, ministro della mariniera. Ma nessuno ci ha mai pensato!

Maldini, relatore. Ma non si tratta di questo!

Placido. Tanto meglio che i nostri timori siano infondati.

Se è vero che con la legge del 1861 furono istituite queste Casse, e quattro milioni furono riserbati alle tre Casse di Ancona, Livorno, e Genova, mentre si disse alle altre: "raccogliete il vostro capitale lira per lira", non sarebbe possibile oggi fondere questi patrimoni senza calpestarne diritti acquisiti da lungo tempo e con importanti sacrifici. Ma le parole dell'onorevole ministro nell'ultima parte del suo discorso mi danno il diritto ed il dovere di prendere formalmente atto delle sue dichiarazioni. Quando fosse vero che

l'autonomia venga rispettata, il direttore elettivo mantenuto, la legge in tutto osservata, le nostre apprensioni, giova constatarlo, non hanno più ragione di essere.

Spero che all'autorevole parola dell'onorevole ministro della marina corrispondano i fatti, ed è perciò che tanto l'onorevole Della Rocca quanto io stesso felicitandoci per ora coll'onorevole ministro del suo buonvolere, attenderemo fidenti l'avvenire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Io non intendo indugiare più oltre la chiusura della discussione generale che ormai mi sembra esaurita.

Soltanto debbo fare qualche osservazione ed una semplice raccomandazione. La mia osservazione è occasionata dalla relazione della Commissione generale del bilancio, la quale sembra accogliere non lietamente le riduzioni e le economie introdotte posteriormente con note di variazioni nel preventivo già preparato dall'onorevole ministro Brin per lo esercizio 1890-91. Sono economie che riguardano gli armamenti e le costruzioni navali. Si riduce la somma per gli armamenti di circa 2 milioni di lire e di 2 milioni e mezzo circa quella che era stata preventivata prima dall'onorevole Brin per la sollecitazione delle costruzioni navali. La Commissione naturalmente ed esplicitamente lascia al Governo la responsabilità di queste riduzioni, senza volerne assumere alcuna per conto suo. È una frase questa che non suona molto lieta, nè parmi molto bella; ma io ho fede che l'onorevole ministro proponga queste riduzioni con la piena sicurezza di non danneggiare punto l'interesse della nostra marina, e della difesa dello Stato.

Mentre tutti desiderano la pace, tutti la dicono sicura, si vede al contrario che le potenze militari di Europa accrescono e accelerano invece gli armamenti tanto di mare che di terra; e che al presente è più che mai indefessa l'operosità, per le costruzioni navali, delle grandi potenze marittime. Francia ed Inghilterra gareggiano in modo straordinario nell'aumentare il loro naviglio da guerra.

Io non pretendo che l'armata italiana possa eguagliare in forza l'una o l'altra delle armate delle due grandi potenze marittime, inglese e francese, ma desidero che almeno sia tale da farsi valere tanto per respingere qualunque attacco che potrebbe venirci contro improvviso, quanto per essere efficace ed apprezzata alleata di quella grande potenza marittima che probabilmente sarà con noi.

Io vorrei essere assicurato dall'onorevole mini-

stro della marineria se nel caso che scoppiasse la guerra, caso molto possibile, perchè giova ricordare come nel 1870 mentre si diceva con tutta sicurezza che la pace era assicurata in Europa, scoppiasse improvvisa quella grande guerra che mutò notevolmente le condizioni militari e politiche d'Europa, se nel caso scoppiasse, dico, questa guerra, sarà la nostra armata in grado di far fronte alle prime eventualità, dato che per l'inizio della guerra dovesse agire da sola?

Sono persuaso che nel caso di un vicino scoppio di guerra questa non ci sarà regolarmente intimata dal probabile nostro nemico, ma ci sarà fatta con un attacco improvviso, come ne fummo minacciati, e non è un mistero, tre o quattro anni fa quando si stava in allarme continuo per la sicurezza della Spezia. Saremo noi in grado in questo caso, di respingere un attacco improvviso, di esservi sempre preparati e pronti, e di assicurarci da un danno gravissimo nel principio della eventuale guerra nella quale, non provocatori, ci trovassimo involti?

Spero che l'onorevole ministro mi darà una risposta sodisfacente; ma raccomando al ministro della marina ed a quello della guerra, di stare molto all'erta e di pensare sempre alla Spezia, alle nostre coste, ed ai nostri confini. In caso di guerra, ripeto, noi saremo assaliti senza averne previa intimazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

Brin, ministro della marineria. L'onorevole Cavalletto vorrebbe essere rassicurato che le economie proposte in questo bilancio non diminuiscono la potenzialità della nostra marina che vorrebbe vedere pronta a rispondere ad ogni evento. Fare delle economie che non sien dannose all'incremento della marina, è un problema insolubile. Se mi domandate se queste economie aumentano o diminuiscono la forza marittima, io bisogna che dica che la diminuiscono; perchè sarebbe lo stesso che dire che quando prima domandavo quei 5 milioni e più li destinavo a spese che non avrebbero contribuito a rafforzare la nostra marina.

Ora è certo che io li volevo consacrare a qualche cosa di utile. In tesi assoluta adunque le economie proposte si debbono considerare come nocive all'incremento della nostra marina militare. Per esempio, è certo che se non si facessero queste riduzioni potremmo avere pronta qualche anno prima qualche nuova nave di più; però se l'onorevole Cavalletto esamina su quali capitoli si fanno le economie, vedrà che esse riguardano più l'aumento avvenire della nostra flotta anzichè

menomarne la potenzialità attuale, per ciò che riguarda la spesa.

Si riducono di lire 50,000 gli armamenti navali, ma l'economia si farà specialmente nelle stazioni all'estero, e dovrò quindi resistere nuovamente alle giuste domande che mi fa il collega degli esteri per mandare delle navi a tutelare i nostri interessi nelle stazioni lontane.

Questa riduzione negli armamenti navali ha permesso la riduzione di 1000 uomini nel numero dei marinai da tenersi sotto le armi, ed una riduzione nel carbone.

Tutto ciò costituisce all'incirca la metà della economia totale di 5 milioni. L'altra metà, come ho detto, si ottiene ritardando d'un poco certe costruzioni navali e concentrando tutti i mezzi disponibili sulle costruzioni che sono già in corso, cioè le navi *Umberto I*, *Sicilia* e *Sardegna*, che in prossimo avvenire verranno ad aumentare la nostra squadra; ma per le navi che sono ancora da mettere in cantiere vi saranno dei ritardi per tenerci nei limiti del bilancio e si farà in modo che non sieno licenziati gli operai che oggi vi lavorano. Quindi come vede l'onorevole Cavalletto le economie proposte sono ispirate ai concetti che giustamente lo preoccupano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Rocca.

Della Rocca. Non ritornerò sulla questione delle Casse degli invalidi, perchè già se ne è parlato abbastanza e perchè opportuni schiarimenti furono dati dall'onorevole ministro della marina.

Non posso però rimanere sotto l'impressione delle risposte, che mi ha favorito l'onorevole ministro intorno ai pochi ufficiali, che ora sono in aspettativa e che appartennero al soppresso Corpo di fanteria di marina. Egli ha detto di non poter far nulla per essi, primo perchè non può pregiudicare il diritto dei sott'ufficiali del Corpo Reale Equipaggi, secondo perchè la legge non gli lo permette.

Tollererò l'onorevole ministro che io brevemente contraddica queste sue opinioni, perchè vi sono dei posti vacanti di ufficiali nella sezione fucilieri del Corpo Reale Equipaggi, per quanto è a mia conoscenza, a coprire i quali occorrerebbero uomini esperti, e gli ufficiali, provenienti dai soppressi reggimenti di fanteria di marina già fornirono prove della loro capacità. Potrebbero quindi esser destinati a coprire questi posti senza pregiudizio del diritto dei sott'ufficiali, perchè, lo ripeto ancora una volta, per quanto è a mia conoscenza, avanzano nei fucilieri alcuni posti, oltre quelli che devono essere occupati dai sott'ufficiali

del Corpo Reale Equipaggi. Non vi sarebbe quindi alcuna lesione dei diritti di costoro.

Quanto poi alla facoltà di rimettere in servizio gli ufficiali dei quali ho caldeggiato la sorte, facoltà che il ministro dice non avere, mi permetta l'onorevole ministro, che gli rammenti che egli oltre ad averne facoltà è obbligato a far ciò, dalla legge 25 maggio 1852, articolo 11.

Questo articolo suona così:

“ Gli ufficiali collocati in aspettativa per scioglimento o riduzione di Corpo, soppressione di impiego, ritorno da prigionia di guerra, od infermità incontrate per ragioni di servizio, dovranno occupare i due terzi degli impieghi che si facciano vacanti nei quadri del loro grado ed arma, nell'ordine di data del loro collocamento in aspettativa, cominciando da quelli che vi rimangano da più lungo tempo ed a parità di data nell'ordine di anzianità di grado. ”

Ora la sezione fucilieri del Corpo Reale Equipaggi indubbiamente ha sostituito il Corpo di fanteria marina...

Maldini. No, no.

Della Rocca. Se non è un'arma identica è un arma analoga...

Maldini. No, no.

Della Rocca. L'onorevole Maldini dice: no, no. Mi dispiace di provocare la sua collera, ma io non dico eresie.

Vuol dire che io, profano alle discipline militari avrò potuto sbagliare, ma prego l'onorevole mio amico Maldini di non inquietarsi, quando il ministro ascolta così seriamente le mie osservazioni. Però, quantunque profano, credo che non ci sia uno ostacolo insormontabile a collocare quegli ufficiali. Del resto riconoscendo la necessità in cui è la Camera di venire subito alla votazione di questo bilancio, tronco questa discussione. Mi riservo di tornare sull'argomento, a migliore opportunità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marselli.

Marselli. Pochissime parole, che stimo necessarie, prima che si chiuda la discussione generale del bilancio della marina.

L'onorevole ministro si è rallegrato coll'onorevole Morin per il suo discorso. Io credo di essere interprete del pensiero dei miei colleghi dicendo che anche la Camera se n'è rallegrata, e non tanto per lo splendore della forma, quanto per il vigore dei sentimenti e per l'altezza dei concetti. La forma è un bagliore fugitivo; ma i sentimenti restano come manifestazione del cuore della nostra marina, ed i concetti ci affidano che l'indirizzo della

presente amministrazione è saggio. Io poi, come parte della Commissione del bilancio, ed in ispecie della sotto Giunta per la guerra e la marina, ho una speciale ragione per rallegrarmene, imperocchè il discorso dell'onorevole Morin è una prova che sono state e sono bene spese le somme che il Parlamento ha votato per la marina.

Le questioni trattate dall'onorevole Morin, sebbene altissime, ed alcune di ordine morale, si traducono nondimeno in un effetto finanziario. Egli ha detto che la nostra flotta dev'essere eclettica. Ed invero la guerra essendo un fatto vario e complesso, è necessario che la flotta sia costituita in guisa da poter conseguire fini diversi. Ma siccome questi fini debbono armonizzarsi nel supremo scopo della battaglia, così io credo che anche l'onorevole Morin vorrà ammettere che nello stesso eclettismo abbia da esservi un'idea principale, un tipo di navi che sugli altri predomina. Incrociatori e torpediniere debbono collegarsi intorno al nocciolo delle potenti e veloci corazzate, che son la base della flotta, perchè sono il mezzo più efficace per venire all'atto risolutivo della guerra marittima.

Ora, dall'ammettere o dal non ammettere questo concetto, deriva se la somma che si destina alla marina in un bilancio sia bene o male spesa. Adottare un eclettismo confuso sarebbe tanto pericoloso, quanto il seguire un sistema esclusivo. Il vero è che una flotta ben costituita dev'essere un tutto organico, nel quale le parti si coordinano e si subordinano intorno ad un concetto dominante.

L'onorevole Morin ha trattato dell'avanzamento, o ha detto che fa mestieri trovare un sistema, mediante il quale alla testa della marina possano andare i più degni. Certo è difficile il trovare un tal sistema, ma dal trovarlo al non trovarlo, corre questa distanza: trovandolo, noi potremo sperare di affondare le navi nemiche; non trovandolo, noi avremo gittato nel mare il nostro denaro. Da chi comanda dipende il buon successo delle guerre, perchè la fortuna segue il carro dei capitani intelligenti, previdenti e arditi.

Egli ha pur toccato del decentramento. Il decentramento è davvero la condizione imprescindibile pel sano funzionamento delle grandi amministrazioni dell'esercito e della marina. Dal punto di vista della finanza, io non mi riprometto molto dal decentramento, perchè col trasportarsi della vita dal centro ai sub-centri, alcune spese si trasporteranno medesimamente, ma pur nullameno è indubitato che il decentramento è la condizione *sine qua non* perchè l'ammini-

strazione della marina, come quella dell'esercito, possano dare i più efficaci risultati materiali e morali. La responsabilità dei comandanti, inseparabile dal sistema del decentramento, è vita di tutti gli organismi amministrativi, di tutte le unità combattenti.

Ho adunque ragione nell'affermare che l'attuazione delle idee esposte dall'onorevole Morin può renderci tranquilli, tanto rispetto al materiale, quanto al personale. Il suo discorso è un nuovo argomento per confidare che, nel giorno della prova, la marina italiana corrisponderà ai sacrifici che il paese sostiene per essa.

Presidente. Onorevole relatore, desidera di parlare?

Pais-Serra, relatore. Sì!

Presidente. Ne ha facoltà.

Pais-Serra, relatore. Il mio compito è tanto breve quanto facile: consisterebbe nel non parlare, perchè la discussione si è aggirata non sulla parte o amministrativa o tecnica del bilancio, ma sull'indirizzo generale della marina; questione questa che non ha così stretta attinenza con l'economia del bilancio per cui la Commissione potesse occuparsene ed esprimere il proprio parere.

Ma la Commissione ben può associarsi a molte delle idee svolte dall'onorevole Morin per ciò che si riferisce all'indirizzo e all'ordinamento della marina, perchè non potrebbe rimanere estranea a tutto ciò che tende ad accrescere la potenza, la disciplina, il valore della nostra armata; ed è perciò che ritengo che la Camera, nella sua maggioranza, non può a meno d'esser lieta delle parole pronunziate dall'onorevole Morin.

Io non ho il dovere di rispondere, come ho detto poc'anzi, ad alcune delle osservazioni e delle raccomandazioni che furono fatte al ministro della marina. Solo l'onorevole Cavalletto ha trovato nella relazione una frase che, secondo lui, poteva racchiudere un certo dubbio che le economie potessero diminuire la nostra potenza marittima, e si è rivolto all'onorevole ministro per averne adeguata risposta.

È bene che a questo riguardo brevemente faccia conoscere quale fu l'opinione della Commissione.

In massima la Commissione non poteva a meno di rassegnarsi nell'accettare una proposta d'economie, che in certo qual modo migliorava le condizioni del bilancio, ma d'altra parte essa non poteva dispensarsi dal dichiarare che non intendeva assumere la responsabilità d'economie che specialmente riflettevano gli armamenti e le co-

struzioni navali, e con ciò ha naturalmente lasciato al Ministero quella responsabilità che essa non poteva, nè doveva assumersi.

Io ho ammirato e ammiro tuttora l'onorevole ministro della marina che ha fatto il più grande dei sacrifici che possa compiere un ministro; quello cioè di accettare economie, che, se non sostanzialmente, certo in qualche parte, diminuiscono gli armamenti, e rendono più lento il progressivo sviluppo delle costruzioni. La Commissione generale del bilancio non poteva opporsi ed ha preso atto delle economie, ma in pari tempo ha fatto voti che il ministro studi quali provvedimenti, meglio di quelli adottati finora, possano contribuire a fare economie, le quali, in avvenire non abbiano a pesare, nè sugli armamenti, nè sulle costruzioni, pel cui progressivo sviluppo appunto si attende di raggiungere quel grado di potenza marittima che spetta alla nostra nazione.

L'onorevole Cavalletto ha fatto una domanda e ha detto: ma la nostra flotta è pronta? Le economie che sono state proposte al bilancio della marina, diminuiscono la potenza navale dello Stato? A questo ha risposto l'onorevole ministro, e la Commissione non avrebbe nulla da aggiungere. Ma mi si permetta, di esprimere la mia opinione personale.

È una questione della più grande importanza: questione che forse non sarebbe questo il momento di sollevare, ma che un giorno o l'altro sarà necessario che si affronti in tutta la sua pienezza dal Parlamento; se realmente cioè, nonostante i grandi sacrifici fatti, possa il paese essere sufficientemente tranquillo sulla potenza della sua armata.

Io non posso dispensarmi dal constatare che si è fatto molto con poco, e in relazione ai mezzi di cui poteva disporre il paese, ma che però molto ancora ci rimane da fare. Ed invero, se noi stabiliamo un confronto tra le nostre forze navali, e quelle delle principali potenze, certamente sorge la convinzione che non abbiamo nulla che possa farci temere, nulla che possa menomare quella fiducia che il paese deve avere nella sua flotta; ma è altrettanto certo che quanto a numero di navi si deve pur troppo constatare la nostra inferiorità numerica di fronte alle armate delle altre nazioni.

Comprendo benissimo che la potenza d'un'armata non si deve valutare dal numero delle navi, ma che si valuta anche dal complesso delle qualità offensive e difensive, di esse: dalla maggiore o minore velocità, dalla qualità, resistenza o bontà

delle corazze, dal suo armamento, dallo spirito, si può dire, che fa muovere questi giganti marini.

È indubitato che realmente la nostra armata, sotto il punto di vista della potenza, della velocità, non ha nulla da invidiare alle flotte delle altre nazioni, ma riguardo al numero ci è molto da dire.

Ed è perciò che io modestamente, come individuo, non già a nome della Commissione, mi permetto di rivolgere una preghiera al ministro, ed è quella di fare in modo che, se egli oggi non può, avuto riguardo alle condizioni economiche del paese, ed a quelle del bilancio, presentare proposte che vengano ad aumentare il bilancio della marina, faccia sì che nel bilancio siano ridotte le economie che si riferiscono agli armamenti ed alle nuove costruzioni, e siano sostituite da altre che in modo reale e permanente migliorino il bilancio, senza toccare ciò che costituisce la potenza marittima del paese; economie che solo l'onorevole ministro potrebbe proporre nel modo e secondo a lui sembrerà più opportuno.

Dopo ciò, non ho altro da dire.

Presidente. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marina. Io non vorrei prolungare questa discussione, ma non vorrei nemmeno, tacendo, far credere che nel bilancio venturo io farò scomparire tutte l'economie che ho proposto.

Pais, relatore. È un mio desiderio.

Brin, ministro della marina. Anzi io mi sono preoccupato di fare economie, che avessero un carattere non transitorio per quest'anno, ma che si potessero continuare. Quindi qualcuna di quelle economie credo che si potrà conservare agli anni, in cui scomparendo gli assegni straordinari, si potrà, senza aggravare gli assegni complessivi del bilancio della marina, migliorare questi servizi. Ora il relatore ha detto: non facciamoci illusioni; la nostra marina sarà buona come qualità, ma come numero è inferiore alle marine principali, alla marina inglese e francese.

Pais, relatore. Non è vero forse?

Brin, ministro della marina. Certamente, ma bisogna essere logici.

Si è sempre detto che per la nostra marina era meglio avere poche ma buone navi, e per farle buone bisogna spendere di più per ogni singola nave. Quando dunque si parla del numero delle nostre navi non bisogna trascurare questo dato della politica marittima che si è seguito per molti anni, e ragionare come se il solo

numero delle navi fosse l'elemento da considerarsi.

Vi è un altro fatto poi, che mai ci siamo prefissi di raggiungere per la nostra marina, la potenza delle due principali marine del mondo. Non mi sento certo di poter promettere al Parlamento che col nostro bilancio raggiungeremo la potenza della marina inglese o francese. Io credo che oramai si possa ammettere che la marina italiana è la terza.

Ma se veramente si crede che si possano fare dei miracoli e con 100 milioni si possa da noi raggiungere la potenzialità della marina inglese e di quella francese, nè io, nè altri possono promettere questo, e quindi si potrà indefinitamente da ogni relatore del bilancio di marina facilmente dimostrare che, noi siamo inferiori alle marine inglese e francese, e domandare che si provveda.

Ora io non credo che per molti anni ci sarà mai un Parlamento che voglia mirare al risultato di dotare il nostro paese di una marina uguale (senza parlare dell'Inghilterra) a quella francese.

Il Governo, nel programma navale che ha proposto al Parlamento si è sempre proposto di limitare la nostra potenza navale alle esigenze imprescindibili della nostra difesa, rinunciando a molti altri scopi utili che si possono desiderare ma costosi ed ai quali, non essendo assolutamente indispensabili, l'Italia nelle sue condizioni attuali può rinunciare.

La marina inglese e la francese hanno numerosi bastimenti, perchè hanno bisogno di stazioni all'estero per le loro colonie, e per proteggere il loro commercio.

Quando si parla dei 400 bastimenti che compongono il naviglio inglese non bisogna dimenticare che a comporre questo numero concorrono molte cannoniere di piccola velocità destinate alle stazioni all'estero.

Ora la marina italiana non ha bisogno di questo materiale in così larga scala ed ha adottata la buona politica di concentrare tutte le sue forze finanziarie allo scopo supremo di assicurare la difesa delle nostre coste, e ciò spiega come l'Italia abbia bisogno di un numero di bastimenti molto minore, di un personale minore, e come con un bilancio relativamente minore abbia potuto accingersi ad organizzare forze sufficienti per la difesa delle sue frontiere marittime.

Fatte queste riserve dichiaro di accettare la raccomandazione dell'onorevole Pais.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, passeremo alla discussione dell'articolo unico.

“ *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Darò ora lettura dello stato di previsione, con l'avvertenza che i capitoli su cui nessuno chiederà di parlare o su cui non verranno fatte proposte di variazione, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

TITOLO I. — *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale (*Spese fisse*), lire 680.670.

Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 70.500.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina - Comitato per i disegni delle navi, lire 55.420.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi e spese di posta (*Spesa d'ordine*), lire 25.000.

Capitolo 5. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 6. Sussidi agli impiegati ed operai della regia marina, alle loro vedove, ai loro orfani ed alle vedove ed agli orfani di militari, lire 70.000.

Capitolo 7. Spese casuali lire 35.000.

Spesa per la marina mercantile. — Capitolo 8. Corpo delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 1,101,296.

Capitolo 9. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima, lire 120.000.

Capitolo 10. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 19.000.

Capitolo 11. Indennità di trasferte, indennità di residenza e vacanze - Manutenzione dei galleggianti - Spese sanitarie - Spese per mobili, attrezzi, medaglie, casermaggio, periti, interpreti, operazioni di leva - Sussidi, lire 347.720.

Capitolo 12. Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (*Spesa obbligatoria*), lire 80.000

Capitolo 13. Compensi di costruzione e premi di navigazione e di trasporto carbone ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali stabiliti dalla legge 6 dicembre 1885, n. 3547, serie 3ª - Spese di visite e perizie per la esecuzione di detta legge (*Spesa obbligatoria*), lire 4,996,998. »

Spese per la marina militare. — Capitolo 14. Navi in armamento, in riserva, 1ª e 2ª categoria, ed in allestimento, lire 5,321,741 50.

Capitolo 15. Stato maggiore generale della regia marina, lire 2,663,248.

Capitolo 16. Corpo del genio navale (Ufficiali ingegneri e ufficiali macchinisti), lire 1,018,476.

Capitolo 17. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 1,059,897.

Capitolo 18. Corpo sanitario militare marittimo, lire 609,000.

Capitolo 19. Corpo reale equipaggi - Competenze ordinarie, lire 10,857,125.50.

Capitolo 20. Corpo reale equipaggi - Premi e gratificazioni di rafferma, assegni alle masse individuali dei raffermati (*Spesa obbligatoria*), lire 707,500.

Capitolo 21. Personale civile tecnico, lire 961,985.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Placido.

Placido. Dirò brevissime parole.

Vorrei raccomandare all'onorevole ministro la condizione dei disegnatori addetti agli arsenali del Regno.

I disegnatori, egli non lo ignora, sono l'anello di congiunzione fra gli ingegneri e i semplici manovali.

Individuali abbas'anza colti, disegnano, rilevano piani, studiano la costruzione de' diversi congegni meccanici, fanno lavori d'ingegneria navale, in una parola non prestano il lavoro materiale dell'operaio, eppure per le paghe sono collocati nel ruolo degli operai.

Ora noi domandiamo che i disegnatori siano considerati come impiegati; che sia cioè ad essi pagato come stipendio quello che ricevono a titolo di mercede giornaliera.

Chiediamo troppo? Vogliamo portare forse aggravio al bilancio? E come? Se trattasi solo di inversione di articoli! Quale sarebbe il danno dello Stato, se la stessa somma e non più, venisse a pagarsi o a titolo di mercede, o a titolo di stipendio?

Si dirà: ma crescerà l'obbligo dello Stato per ragione delle relative pensioni! Nemmeno.

Anche adesso i disegnatori hanno diritto a pensione, per effetto della legge che stabilisce la pensione a tutti gli operai degli arsenali.

Non sarebbe dunque per veruna guisa danneggiato lo Stato, anche di un soldo, nel soddisfare i legittimi desiderii di questa benemerita classe di lavoratori.

Invece non lieve sarebbe il vantaggio morale

ed economico che ad essi ne verrebbe. A parte l'immediamento morale della loro condizione, questi infelici non dovrebbero più palpitare per le misere condizioni delle loro famiglie in caso di malattia. Oggi, se cadono infermi, la paga viene ad essi tolta mentre il lavoro si accresce: se guariscono, non ricevono le paghe arretrate, ma debbono compiere il lavoro rimasto sospeso per la loro infermità.

Nè basta. Prosciolti dalle pastoie di operai, i disegnatori avrebbero dritto ad aspirare a carriere superiori. Esami, concorsi, pruove; tutto potrà essere affrontato dai più valorosi, altri orizzonti potranno affacciarsi al loro pensiero; oggi l'immobilità li uccide perchè ad ogni passo si sentono buttare in faccia la qualità di operai.

Conclusione. Sono impiegati costoro, perchè compiono lavori di concetto, lavori di delicata importanza. Perchè considerarli come operai? Nulla vi perderebbe lo Stato, se venissero collocati nel rango degl' impiegati; invece sarebbe per l'amministrazione un atto di giustizia che certamente attendo.

Giacchè ho l'onore di parlare, faccio identica raccomandazione in favore degli amanuensi.

L'onorevole ministro non ignora esser questa un'antica questione. Fin dal tempo dell'ammiraglio Di Brocchetti e di altri, come il Ribotty, in favore di quest'infelici si presentarono progetti che furono travolti nelle burrasche parlamentari, o per altre accidentalità rimasero a dormire negli archivi del Ministero della marina. Di essi si è sovente occupata la Camera. Ricordo che al 1883 si discusse in loro favore. Parecchi interloquirono; il ministro, onorevole Acton, promise interessarsene. Lo stesso onorevole Brin nel bilancio preventivo del 1887 proponeva che si facesse per questi amanuensi una classe speciale d'impiegati, e dal ruolo degli operai essi passassero in pianta stabile a quello degli impiegati.

Ed infatti anche gli amanuensi sono destinati a gelosi e delicati lavori. Oserei dire che solo per la loro opera funziona il complesso e difficile ingranaggio delle scritture amministrative degli arsenali. Perchè non si pensa ad essi? Perchè le promesse di tanti ministri, le parole di tanti deputati debbono dileguarsi nel nulla? Perchè la speranza fatta concepire dallo stesso attuale ministro, l'onorevole Brin, dovrà rimanere per essi un infecondo ricordo, o un'amara irrisione?

Io non ripeterò in favore degli amanuensi le stesse osservazioni fatte per i disegnatori. Lo Stato nulla ci perderebbe; non aumento di paga

vi sarebbe, non concessione nuova del diritto di pensione, ed intanto sarebbe assicurata la posizione di tanti infelici che hanno consumata la loro gioventù, e si può dire la loro vita tutta in servizio dello Stato. Nè dirò poi che di essi ebbero a lodarsi tutti i Direttori di arsenali, e gli ammiragli comandanti i dipartimenti, o gli altri capi di servizio, che ebbero l'opportunità di conoscerli, e di apprezzarne il valore. Dall'egregio Micheli all'onorevole Vigna, dal nostro attico collega, onorevole Bozzoni, all'esimio comandante Cottrau, tutti plaudirono all'opera indefessa, solerte, intelligente di questi amanuensi. Voglia perciò l'onorevole Brin venire dinanzi alla Camera con proposte in favore di questi miseri, ed oltre a trovare l'unanime assenso del Parlamento potrà anche esser certo di aver fatta opera di legalità e di vera giustizia. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole Della Rocca ha facoltà di parlare.

Della Rocca. Io debbo sostenere la stessa tesi così bene sostenuta dal mio egregio collega Placido, e non avrei avuto altro da aggiungere per la dimostrazione della verità di ciò che egli ha detto. Solamente mi permetto di ricordare alla Camera ed all'onorevole ministro Brin che questa questione si può dire oramai vecchia, perchè è venuta molte volte innanzi al Parlamento, ed è stata, altre volte, esaurita con benevoli dichiarazioni, e con favorevoli promesse dei ministri, e specialmente dell'onorevole Brin.

Io ricordo che fin dal 1869 era presentato un disegno di legge per regolare la posizione di questi impiegati della marina, cioè de' disegnatori, degli amanuensi, degli scritturali, e se mal non rammento, il ministro d'allora proponeva di regolare la loro sorte col nominarli commessi di marina.

Il fu ministro Di Brocchetti aveva progettato qualcosa di simile al progetto Riboty del 1869. Poi vi furono nuove insistenze da parte dei deputati, e risposte rassicuranti così al deputato Cavalletto, come al deputato Fazio.

Poc'anzi il mio egregio amico Placido rammentò come l'onorevole Brin nel bilancio del 1886-87 facesse una proposta di rendere stabili codesti impiegati avventizi.

Ora non si tratta di gravare il bilancio di nuove spese, nè di creare la sorgente di nuove pensioni; se ciò fosse necessario per accogliere la nostra raccomandazione, io la ritirerei perchè tengo conto delle gravi necessità del bilancio.

Si tratta ora di rendere regolare la posizione degli straordinari, vale a dire da avventizi farli

diventare impiegati ordinari; ecco tutto. Trattasi di un concetto analogo a quello che fu sancito nella legge sullo stato degli impiegati civili, perchè nell'articolo 69 di quella legge fu detto che gli straordinari sarebbero passati in pianta di ordinari, date certe condizioni, ed adempite certe esigenze nell'interesse dell'amministrazione pubblica.

Ora io domando all'onorevole Brin che difficoltà si può avere contro la giusta aspirazione di questi impiegati dello Stato? Non è forse interesse della pubblica amministrazione di rendere certa e sicura la posizione di costoro i quali molte volte prendono parte a lavori delicati?

Noi abbiamo udito tempo fa che qualche disegnatore avea confidato certi disegni a persone che non doveano conoscerli...

Brin, *ministro della marina*. Ma era un impiegato stabile quello.

Della-Rocca. Sta bene, ma siccome questi impiegati non stabili fanno gli stessi lavori, possono essi pure mancare al loro dovere, quando non hanno carriera ed avvenire stabile e certo.

Si dice: ma costoro saranno svogliati nello adempimento del loro ufficio, lavoreranno poco quando avranno una posizione organica.

Risponderò che vi sono le misure disciplinari che reprimeranno le trasgressioni.

Si rincalza ancora: ma costoro sono operai, e non possono avere un trattamento migliore degli altri operai.

Ciò non è esatto. Non sono operai, non fanno lavoro manuale; si occupano di archivi, di contabilità, di scritturazioni, di disegni, di sorveglianza, e di controllo, ecc. Costoro non godono dei vantaggi di cui godono gli operai, i quali possono avere aumentata la mercede sino a 5 o 6 lire al giorno, possono essere promossi a capi tecnici. Hanno dunque tutti gli inconvenienti della posizione di operai, ma non ne hanno tutti i vantaggi. Sono anfibi. Da un lato sono considerati come operai, dall'altro come impiegati. Insomma è una posizione ibrida ed io credo che sia nell'interesse dell'amministrazione determinarla, e non so comprendere come dopo tante promesse si trovino ancora ostacoli insormontabili per parte dell'ottimo ministro Brin, il quale ha un animo mite e propenso a far bene agli infelici.

Noi ad ogni piè sospinto diciamo che vogliamo pensare agli umili; se n'è parlato perfino nel discorso della Corona; e quando si presenta l'opportunità di far qualche vantaggio a pro degli umili, e senza dispendio, si trovano tutte le difficoltà possibili.

Voglio sperare che questa volta l'onorevole ministro prometterà di presentare un disegno di legge, per regolare questa posizione; od almeno di rendere ordinari ed impiegati di ruolo codesti impiegati; avvegnachè trattasi soltanto di passare lo stanziamento dalla parte straordinaria alla ordinaria del bilancio e di corrispondere la paga a mese, e non a giornate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Ayala Valva.

D'Ayala-Valva. Nonostante la massima che *repetita juvant* credo inutile di unirmi a quello che è stato detto dai miei amici e colleghi, in favore dei disegnatori ed amanuensi.

Voce. Di Taranto?

D'Ayala Valva. Ne parlerò un'altra volta. Io spero che l'onorevole ministro, tenendo conto di quello che hanno detto i miei colleghi, vorrà pensare seriamente ad un'infelice classe, la quale effettivamente si trova spostata. Questi individui lavorano quanto gli altri, ma sono ritenuti semplici operai. Hanno una misera mercede, e quando non lavorano non sono pagati; mentre se fossero pagati mensilmente, la loro sorte sarebbe migliore. Io sono sicuro che l'onorevole ministro abbia tutto il buon volere di migliorare le loro condizioni, tanto più che essi sono pochi, e non si aggraverebbero per loro le condizioni del bilancio. Quindi io lo ringrazio anticipatamente di quanto farà per loro. (*Si ride*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Armirotti.

Armirotti. Io non aggiungo altre parole, sebbene mi sia iscritto a parlare, sul capitolo su cui altri hanno parlato. Dico soltanto una cosa di cui mi pare che si siano dimenticati i precedenti oratori, che cioè il sacrificio della finanza sarebbe piccolissimo perchè il numero degli impiegati, di cui si parla, è piccolissimo. C'è un'altra cosa a cui importa accennare. Sono le mansioni molto delicate a cui è addetto questo personale, che qualche volta potrebbe incorrere in una pena se lasciasse sfuggire qualche parola dei segreti che gli sono affidati. Ora mi pare che un personale che, anche per confessione dell'onorevole ministro, rende tanti servizi debba essere considerato per quello che vale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, *ministro della marina*. La questione dei disegnatori ed amanuensi è veramente stanca come disse l'onorevole Della Rocca, perchè tutti gli anni si solleva in occasione della discussione del bilancio della marina. Ma se la

questione è stanca, sono instancabili gli onorevoli Della Rocca e Placido nel sollevarla.

È bene che la Camera conosca come sta la questione.

Questo capitolo 21 riguarda il personale civile e tecnico, il quale comprende tutti g'impiegati; quindi l'onorevole Della Rocca e Placido domandano a proposito di questo capitolo che i disegnatori sieno considerati non come operai pagati a giornata, ma come funzionari stabili, si potrebbe rispondere che i loro desideri sono esauditi.

Ma oltre ai disegnatori e scrivani che sono in pianta, si hanno dei disegnatori ed ammannuensi presi a giornata e che sono vincolati come operai. Essi possono concorrere ai posti di disegnatori e scrivani a ruolo, a misura che si fanno posti; ma gli onorevoli Della Rocca e Placido a cui si sono uniti gli onorevoli D'Ayala ed Armirotti domandano che si facciano scomparire questi disegnatori ed ammannuensi a giornata; ciò corrisponde a domandare che si aumentino di tanti il corpo tecnico ed il corpo dei scrivani locali da potersi comprendere anche i disegnatori ed ammannuensi pagati a giornata.

Non so se la Camera farebbe buon viso ad una proposta che aumentasse così considerevolmente due categorie d'impiegati.

È vero che l'onorevole Placido dice che tutto ciò non porterebbe spesa; ma è difficile comprendere che si domandi con tanta insistenza una misura a favore di quelle due categorie d'operai se realmente non migliorasse la loro condizione, e migliorare le condizioni di qualunque categoria di personale senza aumentare la spesa è un problema credo insolubile.

Io riconosco che questi operai ammannuensi e disegnatori rendono degli utilissimi servizi, ma lo stesso deve dirsi degli operai delle altre specialità ed è giusto che il Governo tenga in gran conto questa classe preziosa di operai.

Ora se si adottasse un sistema per una data categoria d'operai forse sarebbe difficile di non estenderla a tutti, e la Camera vede che si tratta d'una questione molto grave poichè la marina impiega 18,000 circa operai nei suoi arsenali.

Bisogna poi notare che gli operai della marina hanno già diritto alla pensione. A loro lode bisogna anche dire che in tutti questi tentativi di sciopero essi si sono comportati perfettamente.

Osserverò ancora che se s'abolisse la classe degli ammannuensi operai e se per tutte le scritture s'impiegassero solo scrivani locali, siccome per legge non possono diventare scrivani locali

che gli antichi sott'ufficiali i quali hanno 12 anni di servizio, così molti ammannuensi non potrebbero diventare scrivani locali. Premesse queste osservazioni dichiaro che non sono alieno dallo esaminare se sia il caso d'ampliare le piante delle due categorie di disegnatori e scrivani locali, e diminuire corrispondentemente il numero degli operai disegnatori ed ammannuensi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Placido.

Placido. Onorevole ministro, ella mi ha attribuito concetti e parole che veramente io sono stato ben lungi dal pronunciare. Anzitutto si viene qui a far credere alla Camera che noi domandiamo cosa ingiusta, perchè vogliamo nientemeno risolvere la quadratura del circolo col proporre il passaggio di operai al ruolo degli impiegati senza alcuna spesa pel bilancio dello Stato. Come è possibile si dica tutto questo? Quale sarebbe questa spesa della quale teme l'onorevole ministro?

Ma io non debbo abusare della bontà della Camera. Rispondo all'onorevole ministro con le parole del ministro stesso. Quando nel 1887, il ministro della mariniera proponeva per gli ammannuensi alla Commissione del bilancio, ciò che ora domandiamo, proponeva forse nuove spese, o non accennava soltanto a semplice inversione di capito li?

Le paghe degli ammannuensi rimanevano invariate, ma il fondo dal quale doveansi desumere lungi di attingersi dall'articolo riflettente gli operai si desumeva da quello degli impiegati. Era possibile per l'onorevole Brin proporre allora questa modificazione senz'aumento di spesa, non sarebbe possibile oggi, perchè la stessa proposta viene da un deputato?

Vogliamo cosa ingiusta? E non era l'onorevole Brin che a proposito degli ammannuensi scriveva allora nella relazione del suo bilancio, che gli ammannuensi " per esperienza ed abilità non sono da meno degl'individui che occupano posti stabili delle varie amministrazioni dello Stato " e per conseguenza proponeva che fossero nominati commessi della direzione dei lavori?

Brin, ministro della mariniera. Commessi!

Placido. Ma li chiami commessi, li chiami scriturali, li chiami contabili, li chiami come vuole! La sostanza non muta; essi non furono da Lei ritenuti come semplici operai, come manovali.

Vogliamo cosa ingiusta?

Noi non domandiamo che si licenzino centinaia di scrivani locali, e che si salti sopra alle regole della contabilità dello Stato. Perchè

queste pompose parole? Se esistono oggi gli scrivani locali quando gli amanuensi figurano nel ruolo degli operai, perchè dovrebbero essere licenziati, se invece gli amanuensi passassero nella pianta stabile degli impiegati? Non è forse richiesto il lavoro degli uni e degli altri? Non sarebbero necessari e gli uni e gli altri? Restino pure gli scrivani locali, ne vengano altri, noi domandiamo soltanto, che coloro i quali prestano servizio d'impiegati, che sono ammassi come impiegati, siano considerati come impiegati.

Brin, ministro della mariniera. Ma no!

Placido. Mi scusi c'è il regolamento; l'ho studiato e lo conosco, onorevole ministro. Non c'è forse una differenza fra l'orario degli amanuensi e l'orario degli operai?

Non vi è forse differenza tra l'entrata degli amanuensi al luogo di lavoro, e l'entrata degli operai? Ed ha forse dimenticato gli esami a concorso di cui parla il regolamento, ed al quale sono sottoposti disegnatori ed amanuensi, mentre per gli operai non si richiede?

Se vuole gli articoli, li tengo segnati. Ora, se questi individui sono trattati come impiegati, compiono lavori da impiegati, debbono fare il servizio da impiegati, io non so comprendere quale irregolarità, quale ingiustizia ci sarebbe a dare a questi pretesi operai la vera loro qualità d'impiegati.

Soffrono danno? Altro che danno, onorevole ministro! Ella lo sa; perchè l'operaio può diventare capo-tecnico; costoro, disegnatori ed amanuensi, se si affacciano alla carriera amministrativa, si sentiranno dire: Voi siete degli operai! Se si presentano invece alla carriera tecnica, si sentiranno dire: siete degli scritturali! E così sono e non sono operai e scritturali a seconda il bisogno, restano però sempre degli sventurati, che dovranno rimanere nella condizione in cui si trovano, senza potere aspirare a migliorare la loro sorte.

Ella, onorevole ministro, ha creduto facilmente aggredirmi facendo credere che si volessero danneggiare le migliaia di operai. No, onorevole ministro; Ella più di ogni altro conosce che la questione dei disegnatori e degli amanuensi non pregiudica quella degli operai. Restino pure negli arsenali tanti infelicissimi che stentano la loro vita col sudore della fronte, se ne chiamino altri; il passaggio dei disegnatori ed amanuensi ad impiegati non muta nè pregiudica la sorte degli operai. Diverso è il lavoro che compiono gli operai, nè i disegnatori o gli amanuensi potrebbero ad essi far concorrenza.

Non mi interessa lo sorte degli operai? Può Ella dirlo con sicura coscienza? Ed ignora forse le pratiche da me fatte perchè sia equilibrato il loro trattamento alla pensione? Ignora le insistenze perchè la sorte di questi operai degli arsenali fosse migliorata in rapporto alla pensione, attribuendo a ciascuno di essi la pensione secondo i gradi rispettivamente attribuiti, e non una pensione per nulla rispondente a questi gradi?

Non ricorda forse gli ordini del giorno da Lei accettati e presentati in questo senso dall'onorevole Delvecchio, dall'onorevole Della Rocca, e da me, e le sue risposte, quando Ella assicurava che avrebbe tenuto conto delle differenze e delle sproporzioni che vi erano nelle pensioni degli operai?

Che ne fu di questi ordini del giorno, di queste sue promesse? Ed ora mi parla degli operai come se fossero da me, proprio da me, dimenticati? Ah, se non ho fatto ora questi ricordi, se non ho parlato di queste sue promesse, ho temuto compromettere le condizioni di tanti miserabili; ho temuto che mi si fosse risposto: Voi proponete altre spese, proponete 30 o 40 mila lire di più, che possono pesare sul bilancio dello Stato: impossibile contentarvi! Ed ecco perchè non ho parlato per ora, ma nemmeno ho rinunciato al mio dritto, nè ho dimenticato le sue promesse fatte solennemente alla Camera; verrà tempo da farle valere, quante volte Ella, che pure mostra occuparsi degli operai, non le mantenesse.

Invece a rendere più semplice la domanda, più pronto un atto di giustizia ho domandato quello che dissero parecchi ministri, quello che fu consentito da Lei nella relazione del suo bilancio: che la classe de' disegnatori e degli amanuensi, i quali sono impiegati di concetto, e non operai, passasse al ruolo degli impiegati che sono in pianta stabile.

E sono rimasto deluso! Il ministro non vuole oggi quello, che voleva nel 1887!

Del resto, onorevole ministro, Ella si abbia le sue opinioni, io mi terrò i miei convincimenti. Oggi, nella condizione in cui siamo non possiamo discutere a lungo; il tempo incalza, la Camera è stanca, e non voglio abusare della sua pazienza. Le sue parole, onorevole ministro, con lo quali ha espresso in ultimo di volere studiare, mi lasciano ancora qualche barlume di speranza, ma sappia che a migliore occasione io risolleverò questa questione, che non posso dimenticare, perchè per ora si traduce in una ingiustizia. Fui il primo a sollevarla 1883, Ella più tardi la fece

sua nel 1887; spero di poterla completare, e risolvere col trionfo vero della giustizia.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 21.

Capitolo 22. Personale contabile, lire 304,423 e centesimi 80.

Capitolo 23. Carabinieri reali, lire 269,036.25.

Capitolo 24. Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (*Spese fisse*), lire 231,000.

Capitolo 25. Servizio semaforico - Materiale, lire 190,000.

Capitolo 26. Viveri, lire 8,188,326.71.

Capitolo 27. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione, lire 207,674.28.

Capitolo 28. Giornate di cura e materiali di ospedale, lire 522,748.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Racchia.

Racchia. Dovere di carica mi ha condotto non molti giorni sono ad ispezionare l'ospedale principale di Spezia, ed ho potuto osservare che quell'ospedale non solo ricovera i malati del corpo reale equipaggi, ma anche i malati della guarnigione di Spezia e gli operai. Ora la guarnigione è andata aumentando considerevolmente in questi ultimi anni. La conseguenza è che un ospedale costruito e pagato per conto del Ministero della marina, e destinato ai marinai, è ridotto a non poter ricoverare i malati della marina, i quali in parte sono costretti ad essere mandati in un lazzeretto succursale, per far posto ai malati dell'esercito e agli operai.

Ora, in una piazza come la Spezia, dove c'è una forte guarnigione, fa meraviglia che non si pensi a costruire un conveniente ospedale militare. I poveri marinai si trovano a disagio, mentre potrebbero essere in condizioni migliori.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro della marina. Dacchè fu costruito l'arsenale alla Spezia, furono sempre ricoverati nell'ospedale di marina anche i malati dell'esercito. Io ammetto benissimo quello che dice l'onorevole Racchia che essendo aumentata la guarnigione della Spezia, non vi è più posto per i malati in quell'ospedale. Infatti il Ministero della marina, ha fatto uffici presso quello della guerra, perchè costruisse uno ospedale per l'esercito. Non mancherò di fare nuove premure presso il mio collega della guerra, perchè la costruzione di questo ospedale sia affrettata.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 28.

Capitolo 29. Distinzioni onorifiche, lire 25,500.

Capitolo 30. Carbon fossile per la navigazione, lire 1,350,000.

Capitolo 31. Materiali di consumo per la conservazione delle navi in armamento ed in riserva, lire 1,500,000.

Capitolo 32. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina, lire 307,800

Capitolo 33. Istituti di marina - Competenze al personale militare e spese diverse variabili, lire 602,785.25.

Capitolo 34. Istituti di marina - Stipendi ai professori borghesi, lire 149,241.60.

Capitolo 35. Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale, da versarsi all'erario (*Spesa d'ordine*), 325,000 lire.

Capitolo 36. Servizio scientifico - Personale, lire 98,300.

Capitolo 37. Servizio scientifico - Materiale, lire 311,000.

Capitolo 38. Spesa di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 30,500.

Al capitolo 39 la Commissione propone una riduzione. L'accetta, onorevole ministro?

Brin, ministro della marina. L'accetto.

Presidente. Capitolo 39. Spese di trasferta del personale, missioni, lire 834,410.

Capitolo 40. Spesa per trasporti di materiali, lire 300,000.

Capitolo 41. Materiale per la manutenzione del naviglio esistente, lire 11,285,000.

Capitolo 42. Mano d'opera per la manutenzione del naviglio esistente, lire 7,500,000.

L'onorevole Della Rocca ha facoltà di parlare. (*Oh! oh! — Rumori*).

Della Rocca. Poichè non vogliono, non parlo.

Presidente. Parli, onorevole Della Rocca.

Della Rocca. Aveva già divisato di non parlare, poichè sarebbe inutile.

Presidente. Onorevole Della Rocca, Ella esercita il suo diritto.

Voci. Parli! Parli!

Della Rocca. Io volevo ritornare sulla questione che è già stata trattata dianzi.

Osservo che l'onorevole Brin malamente si apponeva dicendo che vi sarebbe stato un aggravio di spesa al capitolo correlativo dando una posizione stabile a questi straordinari, felici, od infelici che siano, che l'onorevole ministro si ostina a reputare bene trattati.

Io avrei desiderato di ricordare ancor meglio gli impegni, ed i precedenti parlamentari ed avrei voluto categoricamente dimostrare che non vi sarà

aggravio serio nè sul capitolo *pensioni*, nè sopra quello delle paghe, dimostrazione che avrei fatta con le stesse parole dell'onorevole Brin nell'86-87; ma credo che sarebbe vana la pretesa di voler ora convincere ministro e Camera o venire ad una conclusione su questa quistione. Pur troppo ho compreso che il parlare sia indarno in questo momento. Per conseguenza, rinunzio a parlare ora, riservandomi di farlo in altra migliore e non lontana occasione.

Presidente. Il capitolo 42, non essendovi altre osservazioni, resta quindi approvato.

Capitolo 43. Artiglierie, armi subacquee ed armi portatili, lire 7,680,000.

Capitolo 44. Mano d'opera per la costruzione e manutenzione del materiale d'artiglieria e torpedini per il naviglio esistente, lire 1,550,000.

Capitolo 45. Conservazione dei fabbricati militari marittimi, lire 2,190,000.

Capitolo 46. Riproduzione del naviglio, lire 27,000,000.

a) In corso al 1° luglio 1890:

1° Allestimento della nave da guerra di 1ª classe - *Re Umberto* (Arsenale di Napoli).

2° Costruzione ed allestimento della nave da guerra di 1ª classe - *Sicilia* (Arsenale di Venezia).

3° Costruzione ed allestimento della nave da guerra di 1ª classe - *Sardegna* (Arsenale di Spezia).

4° Costruzione della nave da guerra di 2ª classe - *Etruria* (fratelli Orlando).

5° Costruzione della nave da guerra di 2ª classe - *Umbria* (fratelli Orlando).

6° Costruzione della nave da guerra di 2ª classe - *Liguria* (G. Ansaldo e C.).

7° Costruzione della nave da guerra di 2ª classe - *Marco Polo* (Cantiere di Castellammare).

8° Allestimento di una nave da guerra di 3ª classe - *A* (Cantiere di Castellammare).

9° Allestimento di una nave da guerra di 3ª classe - *B* (Cantiere di Castellammare).

10° Costruzione di una nave da guerra di 1ª classe *C* (Cantiere di Castellammare).

11° Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe - *D*.

12° Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe - *E*.

13° Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe - *F*.

14° Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - *I*.

15° Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - *J*.

16° Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - *K*.

17° Costruzione di una nave da guerra di 3ª classe - *L*.

18° Costruzione di una nave oneraria di 2ª classe - *G*.

19° Costruzione di una nave oneraria di 2ª classe - *H*.

20° Costruzione di torpediniere-avviso e di alto mare.

21° Costruzione di navi sussidiarie e di uso locale per servizi generali.

22° Costruzione di palischermi a vapore comuni e torpedinieri.

23° Costruzione di galleggianti di arsenale per usi generali.

b) Da intraprendersi dopo il 1° luglio 1890:

24° Costruzione di quattro navi da guerra di 3ª classe - *M, N, O, P*.

25° Costruzione di torpediniere di alto mare.

26° Costruzione di navi sussidiarie e di uso locale per servizi generali.

27° Costruzione di palischermi a vapore, comuni e torpedinieri.

28° Costruzione di galleggianti di arsenale per usi generali.

29° Costruzione di due navi da guerra di 1ª classe *Q* ed *R*.

Capitolo 47. Spese di marina relative alla colonia di Massaua, lire 2,168,000.

Categoria Quarta. — *Partite di giro*. — Capitolo 48. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,343,895.64.

TITOLO II. — *Spesa straordinaria*. — Categoria prima. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 49. Assegni di aspettativa e disponibilità (*Spese fisse*), lire 100,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 50. — Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n. 46 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (*Spesa ripartita*), lire 4,000,000.

Capitolo 51. — Costruzione di un arsenale marittimo a Taranto (*Spesa ripartita*), 1,000,000 lire.

Capitolo 52. — Lavori per l'arsenale marittimo di Spezia (*Spesa ripartita*), lire 1,250,000.

Capitolo 53. — Lavori per l'arsenale marittimo di Venezia (*Spesa ripartita*), lire 250,000.

Capitolo 54. — Difesa delle coste (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 55. — Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (*Spesa ripartita*), lire 1,600,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Papa.

Papa. Non creda la Camera che io voglia discutere sulle fortificazioni dell'isola della Maddalena. È una materia affatto estranea ai miei studi e alle mie cognizioni; io desidero soltanto di domandare all'onorevole ministro della marina alcune spiegazioni, sopra un fatto annunciato da parecchio tempo sui giornali, e intorno al quale, mancando notizie precise, si fecero giudizi diversi e contraddittori. Io intendo parlare dell'acquisto dell'isola di Caprera.

Fu detto e ripetuto nei giornali, avere il Governo stipulato un contratto per l'acquisto dell'isola, tanto di quella parte che appartiene agli eredi del generale Garibaldi, come dell'altra che spetta ad altri proprietari.

Fu detto che l'acquisto era suggerito da imperiose ragioni strategiche, le quali consigliavano di erigere nell'isola di Caprera delle nuove fortificazioni, collegate e coordinate alla difesa dell'estuario della Maddalena.

Si parlò del valore attribuito ai terreni dell'isola, e del prezzo che sarebbe stato stipulato. Ma, poichè non si avevano informazioni sicure, vennero diffuse notizie e si fecero commenti i più disparati.

Il fatto, per sè, non ha nessuna importanza: è un atto normale di amministrazione, che non meriterebbe di essere ricordato alla Camera, se non acquistasse particolare importanza per queste due considerazioni. In primo luogo che si tratta dell'acquisto di un'isola, destinata a completare la difesa dell'estuario della Maddalena, che, per quel che ne dicono i tecnici, è il punto più importante per la difesa marittima dello Stato. D'altronde l'isola di Caprera è un luogo sacro per la patria, perchè si associa al nome glorioso di Garibaldi, alla memoria dell'eroe venerato e caro a tutti gli Italiani.

Per questi motivi, ho creduto di far cosa opportuna, chiedendo all'onorevole ministro della marina, di voler informare la Camera ed il paese del vero stato delle cose, dandoci spiegazioni precise, sul tenore del contratto stipulato e sulle ragioni che hanno consigliato questo acquisto. E siccome ritengo che la spesa relativa sia compresa in questo capitolo del bilancio, confido che l'onorevole ministro troverà giusta la mia domanda e vorrà aderire alle richieste che ho avuto l'onore di esporre.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Brin, ministro della marina. Io ringrazio

l'onorevole Papa di avermi fornita con la sua domanda l'occasione di dare spiegazioni su questo argomento il quale, per essere stato, negli ultimi giorni, trattato dai giornali, che non avevano informazioni precise, ha dato luogo ad apprezzamenti non corretti. Come la Camera sa, in forza della legge del luglio 1885, furono sul bilancio della guerra stanziati dei fondi per le opere di fortificazione dell'estuario della Maddalena. Quando questa legge fu approvata, l'onorevole Ricotti, che era ministro della guerra, considerato che queste fortificazioni interessavano specialmente la marina, creò per l'esecuzione di quelle opere una direzione speciale del genio dipendente dal Ministero della marina.

Dopo allora, con la legge del 1888 i fondi per queste fortificazioni furono passati dal bilancio della guerra a quello della marina.

Nel principio dell'86 si sono incominciati questi lavori; e fra le varie isole in cui si costruirono delle opere vi è anche l'isola di Caprera, dove si sono progettate e costruite molte batterie.

La proprietà di quest'isola apparteneva in parte al Demanio, al Comune della Maddalena ed a due proprietari privati, ma per la massima parte apparteneva agli eredi del generale Garibaldi.

Dovendosi espropriare quell'isola, il generale ispettore di questi lavori si rivolse anche agli eredi Garibaldi; e il capo della famiglia dichiarava che gli eredi Garibaldi non intendevano vendere quella terra; ma che era loro ferma intenzione di farne una donazione; e quindi lasciavano al Governo piena facoltà di occupare i terreni occorrenti.

Dopo questa dichiarazione si cominciarono i lavori di fortificazione di quell'isola e si costruirono strade e numerose opere su terreni appartenenti agli eredi Garibaldi, siccome dissi sin dall'anno 1886. Solo l'amministrazione militare fece osservare quant'era irregolare questo stato di cose; che l'amministrazione avesse occupato dei terreni che non erano di sua proprietà; poichè, qualunque fosse l'intenzione della famiglia Garibaldi, per le vicende cui va soggetta qualunque proprietà, quei terreni potevano anche passare in mano d'altri; ed era quindi opportuno che si regolarizzasse la questione, procedendo a termini della legge sulla espropriazione, come si era fatto cogli altri proprietari dell'isola.

Perciò il Ministero della marina insistette molto presso gli eredi Garibaldi perchè permettessero all'amministrazione di regolare questo stato di cose, tanto più che la donazione da essi desiderata non poteva aver luogo perchè vi erano di mezzo

dei minorenni. Talchè il Governo si sarebbe trovato a dover fabbricare in terreni altrui che in avvenire avrebbero anche potuto eventualmente cadere in mano di terzi e dar luogo a questioni molto gravi. Ma dopo molte insistenze, perchè le prime pratiche su questa faccenda rimontano al 1886, finalmente in questi ultimi tempi gli eredi Garibaldi si sono messi d'accordo ed hanno data facoltà al Governo di espropriare questi terreni lasciando a lui determinarne il prezzo.

Ed appunto secondo la legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, la Direzione del Genio militare preposta ai lavori della Maddalena ha fatta la stima di tutti i terreni dell'isola, 1063 ettari appartenenti alla famiglia Garibaldi, come pure degli altri terreni appartenenti sia al municipio della Maddalena e ad altri privati. Si è detto che avevamo pagato quel terreno ad un prezzo favoloso. Ora il prezzo fissato per questi terreni è di circa due centesimi e mezzo per metro quadrato, ossia 260 lire l'ettaro. Ora il prezzo fatto per gli altri proprietari di terreni meno buoni perchè situati all'interno e senza accesso comodo al mare è stato di 230 lire all'ettaro ossia due centesimi ed un terzo al metro quadrato, vale a dire ad un prezzo pochissimo differente.

Si è anche detto nei giornali che una parte di quella proprietà non entra nella cessione e che resterà di proprietà degli attuali possessori.

Ora gli eredi Garibaldi, che mai hanno parlato di prezzo, nel dire che accettavano la volontà del Governo e la sua offerta hanno però domandato che la casa dove aveva vissuto Giuseppe Garibaldi, i due mulini a vento che egli aveva impiantati nell'isola di Caprera, il piccolo terreno di cui dirigeva egli la coltivazione e che egli stesso aveva piantato e che era cinto da un muro di pietrame a secco e finalmente la tomba della famiglia Garibaldi fossero sempre conservati alla loro primitiva destinazione; e questa loro domanda fa parte del compromesso che hanno firmato per regolare la suddetta cessione.

Siccome questo desiderio corrispondeva completamente all'intenzione del Governo di conservare intatte queste memorie sacre al paese, esso accettò perfettamente queste condizioni; anzi io ho veduto ora che la Commissione che è incaricata di riferire sul disegno di legge per dichiarare monumento nazionale la tomba di Garibaldi ha avuto la stessa idea di imporre l'obbligo al Governo di conservare questi terreni come la tomba alla loro primitiva destinazione.

Si è detto anche che gli eredi conservavano l'uso di questa parte dell'isola. Siccome la fami-

glia Garibaldi ogni anno fa un pellegrinaggio a Caprera per onorare la memoria del generale Garibaldi così si concesse loro la facoltà che in occasione della visita alla tomba di Garibaldi possano recarsi nella casa dove visse e morì il Generale. E queste concessioni che costituivano un vero dovere per parte del Governo furono interpretate da alcuni che questi terreni e questa casa non fossero contemplati nella espropriazione.

Si è anche detto che l'espropriazione di tutta l'isola di Caprera costerà 450 mila lire.

Ora, come ho detto, il prezzo dell'espropriazione di tutti i terreni come appartenenti agli eredi Garibaldi che misurano 1163 ettari, è stato stabilito a 300 mila lire, agli altri proprietari che aveano delle piccole zone si pagheranno 25 mila lire e sette mila lire al municipio della Maddalena che avea una piccola superficie nella parte meridionale dell'isola.

Dimodochè tutto l'acquisto dell'isola di Caprera dove ci sono molte altre fortificazioni costerà lire 333,000.

Nell'isola della Maddalena dove si son fatte altre fortificazioni ed altre opere, i terreni si sono pagati di più e taluni si sono pagati, invece di due centesimi e mezzo al metro quadrato, perfino sei lire.

Quando si tratta di opere di fortificazione la spesa dell'espropriazione dei terreni costituisce molte volte uno dei cespiti ragguardevoli della spesa; alla Maddalena sopra un'opera per cui sono stanziati 20 milioni, per tutta l'espropriazione (quella di Caprera, come ho detto, ascende a lire 333,000) non si passerà il mezzo milione; dimodochè è una delle opere di fortificazione che, come espropriazione, viene a costare di meno stante il piccolo valore dei terreni.

Presidente. Rimane dunque approvato questo capitolo 55 con lo stanziamento di 1,600,000 lire.

Capitolo 56. Acquisto siluri (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Capitolo 57. Acquisto di cannoni a tiro rapido (*Spesa ripartita*), lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Una sola parola perchè l'ora tarda e la stanchezza della Camera non consentono di fare discorsi.

La Camera probabilmente ricorda, e lo ricorda sicuramente l'onorevole ministro, come alcuni mesi or sono siano corse su poi giornali delle voci, che non erano destituite di un certo fondamento, con le quali accennavasi ad irregolarità che si dicevano verificate nella fabbricazione dei siluri e nella

accettazione dei medesimi per parte delle autorità del dipartimento marittimo di Venezia.

In quella circostanza io aveva divisato di presentare una domanda d'interpellanza con la quale, più che altrò, era mio intendimento e di fornire occasione al Governo di dichiarare quanto ci fosse di vero in quelle corruzioni, connivenze o acquiescenze che la stampa andava denunciando, e di dissipare i dubbi che nel paese si fossero fatti strada circa la bontà di quei mezzi di armamento; ma poi non ho creduto opportuno di darvi seguito inquantochè avea potuto assicurarmi che l'onorevole ministro aveva già in linea economica e disciplinare prese delle misure di rigore e provveduto alla punizione di quegli impiegati, parmi borghesi, ai quali dicevasi risalisse la colpa e la responsabilità dei fatti, in conseguenza dei quali poterono essere accettati e collaudati dei siluri, tecnicamente imperfetti.

Non la presentai anche perchè mi constava positivamente, che l'onorevole ministro aveva ordinato degli esperimenti e delle inchieste per verificare se e quanti di questi siluri potessero essere difettosi, e per sapere se si fossero esplicate colpevoli connivenze ed acquiescenze anche da parte di ufficiali di marina responsabili del collaudo e dell'accettazione. Non la presentai finalmente perchè venni fatto sicuro che l'onorevole ministro, in omaggio alla opinione pubblica, aveva finito per denunciare l'affare all'autorità giudiziaria competente, affinchè, senza riguardo a persone che potessero nel losco affare trovarsi coinvolte, approfondisse con un regolare procedimento come fossero andate le cose; ed in pendenza di tale processo pareami men che opportuno e corretto portare alla Camera questo delicato argomento.

Ma adesso sono passati di già parecchi mesi, nè si sa se il processo sia tuttora in corso, se sia espletato, quali risultati abbia dati, e, ciò che più monta, si ignora se per effetto dei brogli e delle corruzioni denunciate abbia potuto veramente avvenire la ricezione di siluri difettosi e tecnicamente inadatti agli scopi cui devono servire.

Siccome tuttociò che attiene alle condizioni dell'armamento e della difesa nazionale interessa in sommo grado la Camera e il paese, il quale sostenendo enormi sacrifici per l'esercito e per l'armata, ha diritto di essere illuminato sul vero stato delle cose e sull'impiego dei fondi stanziati pei mezzi di offesa e di difesa, così io credo non sia fuor di luogo pregare l'onorevole ministro a voler fare in proposito una qualche dichiarazione che, senza pregiudicare l'azione giu-

diziaria la quale fosse tuttora in corso, valga a tranquillare la Camera ed il paese sopra un argomento, a cui tutti vivamente e legittimamente abbiamo il diritto e il dovere d'interessarci.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro della mariniera. È un fatto vero che alcuni mesi fa nel silurificio di Venezia, vale a dire nello stabilimento dove si fabbricano i siluri per la regia marina, ossia le torpedini semoventi, da privati industriali si sono verificati dei fatti spiacevoli; si sono avute delle prove che uno dei funzionari governativi aveva fatto delle minacce a chi provvede questi siluri, dicendo che se non pagavano qualche cosa non si sarebbero accettati. Il Ministero in seguito a questi fatti ordinò di spedire alla Spezia tutti i siluri che erano stati accettati a Venezia per farli riprovare e la prova dimostrò che soddisfacevano a tutte le condizioni del contratto e diedero nel tiro buonissimi risultati. Ordinò poi l'inchiesta per verificare la condotta di quel funzionario e l'inchiesta avendo provato che veramente c'erano state delle irregolarità, allora ha ordinato che fossero sottoposti a Consiglio di disciplina i funzionari implicati, e ne ha destituiti due. Poi ha denunciato il fatto al procuratore del Re perchè si vedesse se oltre alle misure disciplinari che erano in facoltà del Ministero di adottare fosse il caso di un processo penale. In seguito a ciò l'Autorità giudiziaria ordinò l'arresto di varie persone ed ora la cosa è in mano dell'Autorità giudiziaria e non resta al Ministero che di aspettare i suoi verdetti.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 57. Acquisto di cannoni a tiro rapido (*Spesa riparativa*), lire 500,000.

Categoria seconda. — *Movimento di capitali.* — *Accensione di crediti.* — Capitolo 58. Fondo scorta per le regie navi armate, lire 3,000,000.

Somma complessiva a cui ascende il bilancio della marina per l'esercizio 1890 91:

Parte ordinaria, 108,265,218.53.

Parte straordinaria, lire 13,200,000.

Stanziamento complessivo lire 121,465,218.53.

Pongo a partito questo stanziamento complessivo.

(È approvato).

Rileggo l'articolo unico del disegno di legge:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

(È approvato).

Proposte per l'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. Domattina, come la Camera ha già deliberato, si terrà seduta alle 10 per continuare la discussione del disegno di legge sul credito fondiario.

Resta ora a decidere se nella seduta pomeridiana debba proseguirsi nella discussione stessa del Credito fondiario, oppure discutere gli altri disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Giolitti, ministro del tesoro. Prego la Camera di continuare anche nella seduta pomeridiana di domani la discussione sul disegno di legge del Credito fondiario, così la discussione potrà avere una maggiore ampiezza.

Voci. Sì! sì!

Presidente. Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(È così stabilito).

Alle 10 dunque si proseguirà la discussione sul Credito fondiario; alle 2 votazione a squittinio segreto del bilancio della marina già approvato oggi per alzata e seduta, poi continuerà la discussione del disegno di legge sul Credito fondiario.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Boselli, ministro dell'istruzione pubblica. Prego la Camera di voler consentire che sia trasportato nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane il disegno di legge: Conservazione del Palazzo delle Compere di San Giorgio in Genova. Rivolgo inoltre alla Camera uguale preghiera per il disegno di legge: Sui collegi di Maria della Sicilia.

Presidente. L'onorevole ministro propone che il disegno di legge sulla conservazione del Palazzo delle Compere di San Giorgio in Genova e l'altro sui collegi di Maria della Sicilia, siano iscritti nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane, pigliando posto, naturalmente, dopo i progetti che già si trovano iscritti per le medesime sedute.

Domando se questa proposta sia approvata.

(È approvata).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Torraca.

Torraca. Prego l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica di consentire che nelle sedute della mattina, dopo i disegni di legge da lui indicati, sia anche discusso quello iscritto al numero 13: Disposizioni per le pensioni del personale degli Istituti d'istruzione diventati governativi da provinciali o comunali. Pregherei la Camera di volere accogliere la mia domanda poichè questo disegno di legge già da molto tempo è nell'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole ministro consente?

Boselli, ministro dell'istruzione pubblica. Non ho alcuna difficoltà e ringrazio il proponente.

Presidente. Pongo a partito questa proposta dell'onorevole Torraca.

(È approvata).

La seduta termina alle 7.15.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Creazione di un Istituto di credito fondiario. (115) (*Urgenza*)

Discussione dei disegni di legge:

2. Sul servizio telefonico. (117)
3. Spesa per la costruzione di parte del palazzo demaniale del *Broletto* in Milano. (71)
4. Conservazione del Palazzo delle Compere di San Giorgio in Genova. (109)
5. Sui collegi di Maria della Sicilia. (106)
6. Disposizioni per le pensioni del personale degli Istituti d'istruzione diventati governativi da provinciali e comunali. (107)
7. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91.

Prima lettura del disegno di legge:

8. Modificazioni alla legge elettorale politica 24 settembre 1882. (149) (*Urgenza*)

Seconda lettura del disegno di legge:

9. Riparto del numero dei deputati fra i Collegi elettorali, giusta l'articolo 46 della legge 24 settembre 1882, n. 999 (Serie 3ª). (120) (*Urgenza*).

Discussione dei disegni di legge:

10. Disposizioni sullo stato delle Persone della Famiglia reale. (141) (*Urgenza*)
11. Abolizione del *Vagantivo* nelle provincie di Venezia e Rovigo. (76)
12. Modificazioni al Regolamento della Camera (Doc. n. XXIII).
13. Modificazioni alla tariffa consolare. (134)
14. Abolizione dello scrutinio di lista e ritorno al collegio uninominale. (133) (*Urgenza*)
15. Modificazioni alla legge sulla contabilità generale dello Stato. (112)
16. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (75)
17. Istituzione dei Collegi di *probi-viri*. (129). (*Urgenza*)
18. Affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba (135)
19. Modificazioni all'articolo 9 della legge 24 giugno 1888, n. 5489 per l'abolizione delle ser-

vitù di pascolo ed altre nelle Provincie ex-pontificie. (158) (*Urgenza*)

20. Abolizione delle servitù di legnatico in Tatti, frazione di Massa Marittima. (160)

21. Ordinamento degli Istituti di emissione. (73)

22. Modificazione d'asegni per opere stradali ed idrauliche. (152)

23. Convalidazione di regi decreti autorizzanti prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1889-90. (156)

24. Contingente per la leva di mare sui nati nel 1870. (164)

25. Provvedimento per gl' infortuni sul lavoro. (116)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.
