

LXXXVIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari (Presentazione):

Disegno di legge:
LACAVA: Esercizio della caccia. Pag. 3163

Relazioni:

CUCCIA: Bilancio di grazia e giustizia 3159
PANIZZA: Bilancio dell'interno 3190

Disegni di legge:

Rendiconto consuntivo (Seguito della discussione) 3163

Bilancio della marina (Discussione) 3169

Oratori:

CARMINE 3171

FORTUNATO 3173

GIOLITTI, presidente del Consiglio 3170-72

LEVI 3169-73

PULLINO 3179

Interrogazioni:

Raddoppiamento di un binario (linea Civitavecchia-Pisa):

Oratori:

SANI G., sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici 3159

VALLE ANGELO 3159

Detentori di rendita italiana intestata:

Oratori:

CENTURINI 3161

FAGIUOLI, sotto-segretario di Stato per il tesoro 3160

Trasporto ferroviario di operai:

Oratori:

FUSCO 3162

RACCHIA, ministro della marina 3162

SANI G., sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici 3161

Ferrovia Cancellò-Avellino-Benevento:

Oratori:

MODESTINO 3163

SANI G., sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici 3162

La seduta comincia alle 2.5 pomeridiane.
D'Ayala-Valva, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Presidente. L'onorevole Agnini ha facoltà di parlare sul processo verbale.

Agnini. Ieri, Ella, signor Presidente della Camera, mi rifiutò la facoltà di parlare che io chiedevo per fatto personale; e prese argomento dall'articolo 105 del regolamento. Io avrei potuto opporre l'articolo 75, ed avrei potuto appellarmene alla Camera perchè facesse rispettare un mio diritto sancito dal regolamento stesso.

Il fatto personale esisteva e grave, inquantochè il presidente del Consiglio mi aveva lanciata l'accusa di *sobillatore*. Non è che io dia all'accusa molto peso, perchè si sa da tutti che è entrato nel gergo ufficiale di chiamare sobillatori noialtri socialisti, mentre sobillati sono quegli operai, che conoscendoci da vicino e sapendoci in buona fede onesti, abbracciano le teorie che noi professiamo...

Presidente. Ma scusi, onorevole Agnini, se crede di fare un altro discorso sul processo verbale, che duri un quarto d'ora, io non lo permetto. Questo è un modo di eludere il regolamento!

Agnini. Mi preme di dichiarare, e affermo con sicura coscienza, che ogni volta che io ho avuto occasione di intervenire nelle vertenze fra proprietari e contadini, fra appaltatori od industriali ed operai, ho sempre portato fra loro una parola di conciliazione, perchè se riconosco fatalmente inevitabile la

lotta fra capitale e lavoro, stimo doveroso in chiunque di cercare di attenuarne l'asprezza...

Presidente. Ma che cosa c'entra questo col processo verbale?

Agnini. C'entra benissimo, io mi meraviglio che Ella non lo comprenda....

Presidente. Non c'entra niente affatto, io le tolgo la facoltà di parlare. Ella vuol parlare contro ogni diritto e contro il regolamento.

Agnini. Io me ne appello alla Camera. Io ho il diritto di respingere l'epiteto di *sobilatore* e dimostrare che fu una biasimevole sconvenienza....

Presidente. Ella vuol essere superiore alla Camera ed a tutto!

Agnini. Prego il presidente di interpellare la Camera.

Presidente. Va bene. Prego la Camera di dichiarare se approva che l'onorevole Agnini abbia facoltà di parlare, contro il regolamento.

(La Camera non approva).

Ecco, ho consultato la Camera come desiderava l'onorevole Agnini. *(Si ride).*

Agnini. È molto edificante il contegno della Camera!!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci sul processo verbale.

Fulci Nicolò. Ho chiesto di parlare sul processo verbale, perchè ieri non ero presente quando la Camera accettò le dimissioni del deputato Scalini.

Se io fossi stato presente mi sarei modestamente opposto; perchè io ritengo che il sistema invalso in questa Legislatura non possa che portare deplorabili conseguenze. Perciò presento questa proposta:

« Qualora un deputato la cui elezione sia contestata presenti le sue dimissioni, se ne darà notizia alla Camera soltanto quando questa abbia deliberato la sua convalidazione. »

Prego l'onorevole presidente di voler dare a questa proposta il posto che le si conviene.

Presidente. L'onorevole Fulci sa che a termini del regolamento le proposte debbono essere trasmesse agli Uffici, perchè vedano se sia da ammetterne la lettura.

Fulci Nicolò. Se l'onorevole presidente crede che la mia proposta debba essere trasmessa agli Uffici, io non vi ho nessuna difficoltà. Se il regolamento vuole così io mi ci rassegno, e consento che la mia proposta segua il

corso regolamentare, perchè poi possa venire innanzi alla Camera secondo quanto è stabilito per tutte le leggi.

Presidente. Sta bene. La sua proposta seguirà il corso regolamentare.

Pasquali. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pasquali. Poichè l'onorevole Fulci ha letto la sua proposta, mi pare che essa sia di natura tale da essere mandata alla Commissione pel regolamento della Camera. Io pregherei quindi l'onorevole Fulci di chiedere che la proposta da lui presentata sia trasmessa alla Commissione pel regolamento della Camera.

Fulci Nicolò. Io non ho nessuna difficoltà di consentire a quanto propone l'onorevole Pasquali.

Presidente. Sta bene. Allora la proposta presentata dall'onorevole Fulci sarà trasmessa alla Commissione del regolamento della Camera.

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

(Il processo verbale è approvato).

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Miniscalchi, segretario, legge:

5115. La Giunta municipale di Messina e il Comizio agrario di Caltanissetta fanno voti che nel disegno di legge sul riordinamento degli Istituti di emissione siano mantenute le prerogative del Banco di Sicilia, specialmente per quanto ha tratto alla sua autonomia e alla facoltà di emissione.

5116. Il cav. Giacomo Curato, presidente della Banca operaia cooperativa di Troja, rassegna un voto al Consiglio di amministrazione della Banca istessa perchè discutendosi il disegno di legge sul riordinamento degli Istituti di emissione non vengano menomati i diritti del Banco di Napoli.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Pignatelli, di giorni 15; Calpini, di 15; Civelli, di 4; Fili-Astolfone, di 20; Di San Donato, di 5.

(Sono conceduti).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Cuccia a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Cuccia. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1893-94.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Viene prima quella degli onorevoli Valle e Socci al ministro dei lavori pubblici « circa il raddoppiamento del binario sulla linea Civitavecchia-Pisa. »

Non essendo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare l'onorevole Sani, sotto-segretario di Stato.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Sono pochi giorni che l'onorevole Delvecchio ed altri colleghi presentarono una interrogazione alla Camera sul doppio binario della linea Civitavecchia-Pisa.

In quella circostanza risposi, mi pare, in questi termini: che era nei desideri ed anche negli intendimenti futuri del Governo di fare, quando le circostanze lo avessero permesso, il doppio binario su quella linea, la quale, se per ragione di traffico non ha importanza di primissimo ordine, tuttavia per il collegamento dei servizi internazionali si deve considerare tale da essere, appena le circostanze lo permettano, munita di doppio binario.

Soggiunsi in quella circostanza che la spesa per tutto il doppio binario era cospicua, perchè andava dai 13 ai 14 milioni; che per il momento le condizioni delle nostre casse patrimoniali non consentivano di farvi fronte, che però il Ministero intanto faceva gli studi e dava le disposizioni per accelerare la marcia dei treni, con dei segnali per gli scambi, che garantissero la sicurezza pubblica, e per i quali occorreva una somma di qualche entità.

Agli onorevoli Valle Angelo e Socci non potrei dare una risposta diversa da questa, a meno che indichino argomenti e circostanze

speciali, in forza delle quali il Ministero possa dire quali sono i suoi intendimenti.

Presidente. L'onorevole Valle ha facoltà di parlare.

Valle Angelo. Io e l'amico Socci ci saremmo risparmiati questa interrogazione se il regolamento ci avesse permesso di interloquire quando si svolse la interrogazione dell'onorevole Delvecchio.

Siccome quella linea traversa la provincia, che noi abbiamo l'onore di rappresentare, abbiamo fatto questa interrogazione, per domandare, visto che il Ministero è disposto a spendere circa 600,000 lire per segnali ed apparecchi di manovra, che queste 600,000 lire siano efficacemente spese nel raddoppiamento del binario per gli 11 chilometri che corrono da Grosseto a Montepescali, nel qual tratto la sede stradale ed i ponti sono costruiti, e non manca che l'armamento.

Ora, stando ai calcoli che si hanno al Ministero, questo importerebbe 330,000 lire. Debbo poi far considerare che in questo tratto di linea fa capo l'altra Asciano-Grosseto la quale arriva a Montepescali e quindi i treni che fanno il servizio su quella linea percorrono lo stesso binario della linea Pisa-Roma per giungere al punto di arrivo, Grosseto. Se c'è un punto nel quale è pericoloso il transito è questo; è sempre in questo tratto che avvengono gli scambi. Infatti i treni che giungono da Roma si scambiano sempre o alla stazione di Grosseto o a quella di Montepescali e quando sono in ritardo accade che per lo incrocio perdono 20 o 30 minuti di tempo.

Per cui domando che almeno per questo piccolo tratto sia raddoppiato il binario.

Questo raddoppiamento di binario, ripeto, porterebbe la spesa di 300,000 lire e sarebbe molto più efficace ed utile di quello che possono essere i segnali. Quindi io ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per le risposte che mi ha dato, ma lo incito a studiare se non sia il caso di accogliere questa nostra proposta che su quella ministeriale, ha il vantaggio di segnare l'inizio di un'opera il cui eseguitamento si impone.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Anzi tutto faccio presente all'onorevole Valle che sarebbero 360,000 lire che occorrerebbero per fare il doppio binario fra Monte-

pescali e Grosseto, dato che nulla siavi a fare pel piano stradale e per le opere d'arte. Egli ritiene che tutto questo tratto sia pronto per essere armato, ed io posso assicurarlo invece che all'infuori di cinque opere d'arte che sono state costrutte in vista del doppio binario ve ne sono altre 14, sebbene di poco conto, che non sono adattate.

Non più tardi di ieri si è constatato con l'ispettore generale delle ferrovie che per fare il doppio binario tra Montepescali e Grosseto non 30,000 ma 50,000 lire a chilometro occorrerebbero. E vado più in là e dico: ci sono oltre Montepescali dei tratti fra stazione e stazione con distanze lunghissime, fino di 17 chilometri, i quali hanno una importanza tale che si richiederebbe per essi il doppio binario tanto e forse più quanto nel tratto fra Montepescali e Grosseto.

Ora questo io posso dire all'onorevole Valle: che noi non ci rifiutiamo mai di studiare, e studieremo anche la questione se la spesa che si dovrebbe fare per i segnali sia più utile farla per un breve tratto di doppi binari. Perchè, intendiamoci bene: bisogna considerare che la spesa per i segnali è di 600,000 lire circa, ma riflette tutta la linea, e quindi accelera il movimento generale dei treni; mentre il doppio binario, in un tratto limitato di 10 o 12 chilometri, naturalmente non porta che vantaggi limitati.

Ora questa è una obiezione che lo stesso onorevole Valle riconoscerà meritevole di seria considerazione.

Tuttavia, come ho detto, studierò anche questa proposta; ma è evidente che se non si può fare tutto il doppio binario fino a Pisa, c'è un tratto che la stessa Società della Mediterranea ha messo nel suo programma (non dirò nel programma dei lavori urgenti, ma nel programma dei lavori meno urgenti) il raddoppiamento del tratto San Vincenzo fino a Grosseto, circa 70 chilometri, per i quali occorrono circa 4 milioni.

E questo sarebbe provvedimento davvero efficace, poichè si avrebbe un vantaggio sensibile nel percorso dei treni di tutta la linea. Più di questo io non posso ora dire.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Centurini al ministro del tesoro, « sui criteri che inducono il Governo ad usare ai detentori di rendita italiana intestata, un trattamento diverso da quello usato

ai detentori di rendita al portatore nel pagamento degli interessi. »

Non essendo presente l'onorevole ministro del tesoro, do facoltà di parlare all'onorevole Fagioli, sotto-segretario di Stato.

Fagioli, sotto-segretario di Stato pel tesoro. L'onorevole Centurini domanda per quali criteri il Governo usi ai detentori di rendita italiana intestata un trattamento diverso da quello usato ai detentori di rendita al portatore nel pagamento degli interessi; ossia perchè lo Stato paghi ai portatori di rendita non intestata gli interessi anticipatamente e paghi, invece, com'è suo dovere, a scadenza soltanto gli interessi ai detentori di rendita nominativa.

Come l'onorevole Centurini sa, ci sono titoli di rendita nominativa, i cui couponi sono al portatore e si chiamano di rendita mista e sono equiparati, riguardo a questo beneficio, agli altri titoli interamente al portatore.

La ragione per cui il Governo anticipa gl'interessi ai detentori di rendita, che possono presentare le loro cedole al pagamento tanto all'interno come all'estero, è la speranza che una maggior quantità di queste cedole, anzichè andare all'estero, sia allettata a rimanere all'interno per godere il beneficio di questo anticipato pagamento che il tesoro dello Stato fa regolarmente da più semestri.

Io non ho però difficoltà di aggiungere che l'esperienza va purtroppo dimostrando che questo pagamento anticipato degli interessi non è sufficiente ad indurre i portatori di cedole al portatore a profittare di questo anticipato pagamento piuttosto che dei benefici del cambio che ottengono inviando i loro titoli all'estero, e ciò dacchè il cambio fatalmente si è inasprito in modo così sensibile, come la Camera già sa. Realmente questo provvedimento che nel secondo semestre dello scorso anno aveva prodotto un qualche beneficio trattenendo in Italia una quantità di titoli maggiore di quella che era stata trattenuta nel semestre precedente, ora dall'esperimento che si fa nel semestre in corso delude le concepite speranze e prova che la quantità di titoli che non ha optato per il beneficio dell'interesse anticipato, ma invece pel beneficio del cambio, sarà maggiore che nei semestri precedenti. Per conseguenza questo provvedimento di pagare anticipatamente le cedole al portatore non ha più, nelle cor

dizioni attuali del cambio, quell'influenza che ebbe allorchè fu preso. Il Governo quindi si riserva di studiare se in relazione a queste condizioni del cambio ed alle disponibilità del Tesoro gli convenga o no di continuare in questa disposizione, ovvero eventualmente di soprassedere, lucrando intanto esso stesso gl'interessi di queste somme, che altrimenti bisogna mantener disponibili due mesi prima della scadenza a favore di coloro che volessero farsi pagare le cedole in Italia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Centurini per dichiarare se sia o no so disfatto.

Centurini. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato del tesoro per la risposta che mi ha dato.

Certamente, nell'ultima parte del suo discorso, m'è parso di scoprire che egli entra perfettamente nel mio ordine d'idee; che cioè il pagare anticipatamente le cedole è un provvedimento preso per non mandarle all'estero. Ora a me pare che se ci deve essere un trattamento di preferenza, questo debba essere fatto a coloro che sono i veri clienti dello Stato, cioè ai portatori di rendita intestata, i quali, poveretti, si contentano d'incassare sempre della carta, mentre che, come tutti sanno, non c'è bottega di cambiavalute che non annunzi, che paga più anticipatamente ancora del Governo le cedole della rendita al portatore.

I detentori della rendita nominativa, in generale, non sono i più ricchi, ma sono dei poveri padri di famiglia che, avendo accumulata una piccola somma, se la fanno intestare in rendita. Ora, nel caso che abbiano bisogno di ritirarne una parte anticipatamente, perchè non dovranno essi godere del privilegio di incassarla tre mesi prima? Questo non mi pare certamente un equo trattamento.

Vi ha poi la questione dell'interesse dell'Erario. Evidentemente l'Erario sa che, esistendo un premio dal 3 e mezzo al 4 per cento sul pagamento della rendita al portatore, se si mostra rigido coi portatori di rendita intestata, questi se la faranno cambiare in rendita al portatore per godere degli stessi vantaggi degli altri. Per cui mi pare che siano congiunti i due interessi, quello della equità e quello dell'Erario, il quale, in certe circostanze, potrebbe vedersi obbligato a rimborsare una quantità di rendita maggiore ed a

pagare una somma di interessi maggiore di quella che paga.

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Barzilai al ministro del tesoro, *interim* delle finanze, « sulla circolazione abusiva delle monete di rame da cui viene grandanno alle classi povere, e sulla opportunità di non dilazionare più oltre un radicale provvedimento. »

È presente l'onorevole Zeppa, che ha pure una interrogazione su questo argomento?

(Non è presente).

Barzilai. Onorevole presidente, non essendo presente l'onorevole Zeppa, se Ella, per una giusta deferenza a lui, credesse di differire la mia interrogazione, io consentirei volentieri.

Presidente. Sta bene. Differiremo queste interrogazioni.

Abbiamo ora la interrogazione dell'onorevole Fusco ai ministri della marina e dei lavori pubblici « per conoscerè se credano di interporre i loro vevoli uffici presso la Società delle ferrovie Rete Mediterranea, perchè stabilisca un treno giornaliero per il trasporto degli operai del Regio cantiere di Castellammare di Stabia, i quali sono temporaneamente destinati a prestare servizio nel Regio arsenale di Napoli. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Potrei dire all'onorevole Fusco che è proprio il caso degli auguri quando si incontravano per la strada.

Egli mi fa una interrogazione, ed io vorrei rivolgerne una a lui, perchè credo che sia in questa quistione informato meglio di me.

A parte questo, egli sa le pratiche che abbiamo fatto, sa che abbiamo trovato difficoltà per il riannodo del treno della Eboli-Reggio coll'altro del porto di Napoli. Sa che ci è un'altra difficoltà dipendente dall'impianto degli apparecchi dei segnali. Finalmente una terza difficoltà per la quota dei pagamenti.

Ora, io credo che, data alla Società la facoltà di fare gli apparecchi per i segnali, si può, anche momentaneamente, attivare il treno con delle precauzioni per arrivare senza pericolo fin dentro il porto di Napoli. Tutta la quistione è che il treno che parte da Castellammare possa entrare nell'arsenale perchè

vi è un punto dove sarebbe pericoloso senza certe precauzioni. Per la parte dei segnali abbiamo, con telegramma di ieri, autorizzato la Società a spendere la somma di circa lire 20,000, dalla medesima richiesta.

Quanto all'altra difficoltà del riaccordo, ove il materiale, come credo, sia pronto, non occorre molto tempo.

Viene la terza quistione che dipende più dal collega della marina, quella delle quote degli operai.

Mi pare che la Società domandò qualche cosa di più, e siccome la differenza non è grande (due o tre lire al mese per persona) così ritengo che anche essa sarà appianata.

Quello di cui posso assicurare l'onorevole Fusco (e credo che egli ne sia già persuaso anche senza che io ne discorra) si è ch'è il Ministero dei lavori pubblici e quello della marina mettono tutta la premura e tutto l'interesse a che questa questione sia risolta al più presto possibile, togliendo di mezzo tutte le difficoltà che la Società delle ferrovie frappone.

Presidente. L'onorevole Fusco ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Fusco. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici, degli schiarimenti datimi.

Presentai questa interrogazione il giorno in cui seppi che la Società della Mediterranea, dopo lungo attendere, e dopo diversi ufficii, con un semplice telegramma, rispondeva al Ministero dei lavori pubblici di non potersi ancora occupare della questione, per cose di maggiore importanza! Osservo che la mia domanda per l'impianto del treno fu fatta il 15 gennaio; e, dopo tre mesi, la Società della Mediterranea aveva il dovere di provvedere, ed anche energicamente, all'impianto di questo treno.

Del resto, tutte le difficoltà che sono sorte in seguito si debbono, secondo me, addebitare alla Società stessa: perchè il tronco che dalla stazione di Napoli va al porto di Napoli, dovrebbe funzionare da qualche tempo per il trasporto delle merci. Questo treno che si chiede per gli operai di Castellammare, i quali debbono recarsi, ogni giorno, a Napoli, si riduce a cosa di pochissimo conto: poichè partirebbe la mattina e ritornerebbe la sera; non c'è coincidenza di treni, nè difficoltà di movimento; quindi, non c'è ragione per cui la Società crei difficoltà.

Io non posso ora che ringraziare il ministro dei lavori pubblici e quello della marina, che sono stati correttissimi in questa questione, e raccomandare al ministro della marina di essere un po' più largo, qualora sorgesse qualche piccola difficoltà sulla quota degli operai, per come ha accennato l'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici; tanto più che su 3000 operai del cantiere di Castellammare, circa 500, per turno e per lo spazio di quaranta giorni, devono recarsi a Napoli per un soprassoldo di 50 centesimi al giorno, che oggi il ministro della marina dà loro; ed io che conosco la condizione miserevole di questi poveri disgraziati, posso assicurare che il tramutamento è per loro una vera rovina. È necessario però di provvedere subito per un vero atto di umanità verso una maestranza tanto laboriosa e benemerita e che ha reso dei veri servizi alla marina nazionale!

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

Racchia, ministro della marineria. Per parte mia posso assicurare l'onorevole Fusco, che prenderò tutti gli accordi col mio collega dei lavori pubblici, perchè sia facilitato questo trasporto degli operai di Castellammare all'arsenale di Napoli, in modo da rendere questo servizio il meno gravoso possibile.

Presidente. Viene l'interrogazione degli onorevoli Modestino e Di Marzo, al ministro dei lavori pubblici « sulle condizioni deplorabili del materiale mobile e delle stazioni ferroviarie, lungo la linea Cancellò-Avellino-Benevento. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. All'onorevole Modestino io non posso certamente rispondere che le condizioni del materiale mobile sulla linea Cancellò-Avellino-Benevento sono le migliori che immaginare si possano; ma non credo neppure che siano proprio assolutamente deplorabili come egli dice. Certo è che, di mano in mano che si rinnova il materiale sulle linee principali, il vecchio viene passato nelle linee secondarie. Ed avviene che chi parte da Roma in una bella vettura di prima o seconda classe, e scenda alla stazione di Cancellò per prendere il treno che lo deve condurre ad Avellino od a Benevento, avverte subito una grande differenza.

Tuttavia si fa tutto il possibile, conciliabilmente colle condizioni del bilancio, per migliorare il materiale anche sulle linee secondarie.

Ed io, in seguito alla interrogazione degli onorevoli Modestino e Di Marzo, ho dato anche disposizioni, perchè si vedesse di migliorare il sistema d'illuminazione delle carrozze per i viaggiatori, le quali sono ancora illuminate ad olio. La spesa occorrente per altro non è lieve; perchè è necessario non solo stabilire un deposito di gas in ogni carrozza, ma avere dei depositi principali per fornire quelli secondari.

Ad ogni modo assicuro l'onorevole Modestino che l'Ispettorato delle ferrovie se ne occuperà.

C'è poi un altro fatto il quale risultava al Ministero anche prima di questa interrogazione: lo stato cioè di quasi abbandono in cui è tenuta questa linea per alcune stazioni, che a quanto si dice servono persino di ricovero notturno al personale. Tuttociò, se vero, è deplorabile, e se gli onorevoli interroganti volessero indicarmi dei fatti positivi e concreti, io ne sarei lieto perchè allora il Ministero potrebbe richiamare su di essi l'attenzione sia delle Società, sia dell'ispettorato, affinchè vi fosse posto rimedio.

Intanto assicuro gl'interroganti che il Ministero non trascurerà diligenza alcuna, ed occorrendo ricorrerà anche a qualche misura di rigore, affinchè sieno osservate tutte quelle norme che, mentre non costano nulla, contribuiscono al decoro ed all'igiene delle stazioni sulla linea in parola.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Modestino.

Modestino. Non ho nulla da aggiungere alla interrogazione che ho fatta.

Deploro soltanto che la Società Mediterranea, sorda ad ogni reclamo, non si sia mai curata di migliorare quel materiale mobile, le cui condizioni, come ha detto l'onorevole sotto-segretario di Stato, sono molto misere.

E tanto più lo deploro inquantochè le car-

rozze hanno una illuminazione che procura l'emigrania e, quel che è peggio, quando piove, trapelano acqua da tutte le parti.

Le stazioni poi, quella di Avellino, ad esempio, mancano del necessario e quella di Serino è spesso adibita a dormitorii degli operai.

Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici dei provvedimenti che già ha emanati; e, nel pubblico interesse, mi auguro che i gravi inconvenienti da me lamentati possano essere rimossi.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Essendo trascorso il tempo consentito alle interrogazioni, proseguiremo nell'ordine del giorno.

Intanto do facoltà al ministro di agricoltura e commercio di presentare un disegno di legge.

Lacava, ministro di agricoltura e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge, che modifica la legislazione sulla caccia.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e mandato agli Uffici.

Seguito della discussione del rendiconto consuntivo 1891-92.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato, dell'Amministrazione del Fondo per il Culto e dello stralcio dell'Asse ecclesiastico e Fondo speciale per usi di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1891-92.

La discussione generale di questo disegno di legge fu esaurita ieri, passeremo dunque alla discussione degli articoli.

Entrate e spese di competenza dell'esercizio finanziario 1891-92.

Art. 1.

	Entrate reali (Cat. I, II e III insieme)	Partite di
Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio accertate nell'esercizio finanziario 1891-92 per la competenza propria dell'esercizio stesso sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo del bilancio, in L.	1,647,671,612. 02	100,279,977. 10
delle quali furono riscosse »	1,586,506,867. 02	95,149,139. 89
e rimasero da riscuotere L.	<u>61,164,745. »</u>	<u>5,130,837. 21</u>

(È approvato, e sono pure approvati successivamente senza discussione gli articoli seguenti):

Art. 2.

	Spese reali (Cat. I, II e III insieme)	Partite di giro
Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio accertate nell'esercizio finanziario 1891-92 per la competenza propria dell'esercizio stesso sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo del bilancio, in L.	1,695,810,417. 36	100,279,977. 10
delle quali furono pagate »	1,480,111,555. 42	94,340,944. 63
e rimasero da pagare L.	<u>215,698,861. 94</u>	<u>5,939,032. 47</u>

Art. 3.

Sono convalidate nella somma di lire *tremilioni seicentottomila quattrocentottantasette* e centesimi *cinquantasette* (lire 3,608,487.57) le reintegrazioni di fondi a diversi capitoli del bilancio dell'esercizio finanziario 1891-92, per le spese di competenza dell'esercizio stesso, in seguito a corrispondenti versamenti in tesoreria.

Entrate e spese residue dell'esercizio 1890-91 ed esercizi precedenti.

Art. 4.

	Entrate reali (Cat. I, II e III insieme)	Partite di giro
Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1890-91 restano determinate, come dal conto consuntivo del bilancio, in L.	171,579,287. 62	10,058,785. 10
delle quali furono riscosse »	112,387,652. 12	10,020,355. 85
e rimasero da riscuotere L.	<u>59,191,635. 50</u>	<u>38,429. 25</u>

Art. 5.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1890-91 restano determinate, come dal conto consuntivo del bilancio, in L.	467,948,419. 79	10,111,542. 06
delle quali furono pagate »	289,121,369. 87	10,068,175. 70
e rimasero da pagare L.	<u>178,827,049. 92</u>	<u>43,366. 36</u>

Art. 6.

Sono convalidate nella somma di lire *tremilioni settecentocinquantaseimila novecentotrentotto* e centesimi *novantatre* (lire 3,756,938. 93) le reintegrazioni di fondi a diversi capitoli del bilancio dell'esercizio finanziario 1891-92, in conto di spese residue degli esercizi precedenti, in seguito a corrispondenti versamenti in tesoreria.

Resti attivi e passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92.

Art. 7.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92 sono stabiliti, come dal conto consuntivo del bilancio, nelle seguenti somme:

	Entrate reali (Cat. I, II e III insieme)	Partite di giro
Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1891-92 (articolo 1) L.	61,164,745. »	5,130,837. 21
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4) »	59,191,635. 50	38,429. 25
Somme riscosse e non versate in tesoreria (colonna <i>v</i> del riassunto generale) »	46,096,444. 24	»
Residui attivi al 30 giugno 1892. . . . L.	<u>166,452,824. 74</u>	<u>5,169,266. 46</u>

Art. 8.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92 sono stabiliti, come dal conto consuntivo del bilancio:

	Spese reali (Cat. I, II e III insieme)	Partite di giro
Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1891-92 (articolo 2) L.	215,698,861. 94	5,939,032. 47
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 5) »	178,827,049. 92	43,366. 36
Residui passivi al 30 giugno 1892 . . . L.	<u>394,525,911. 86</u>	<u>5,982,398. 83</u>

Disposizioni speciali.

Art. 9.

È approvata la diminuzione di lire 10,923,275. 40 portata al Fondo di cassa al 30 giugno 1891 per riduzione dal valore nominale al valore effettivo in corso per l'argento delle piastre borboniche e delle pezze d'argento esistenti presso la Tesoreria centrale e la Zecca dello Stato.

Art. 10.

In relazione all'articolo 4 della legge 28 giugno 1891, n. 304, è autorizzato il deposito presso la Cassa dei depositi e prestiti di tante obbligazioni di Stato 4 per cento e l'alienazione di un corrispondente importo di rendita consolidata 5 per cento, quanta occorra per ricavare la somma di lire 181,138. 75, riconosciuta ancora necessaria per provvedere all'intera spesa accertata nell'esercizio 1891-92 per le costruzioni ferroviarie eseguite direttamente dallo Stato, essendo state liquidate in minori somme del previsto, cioè in lire 58,750 in

conto competenza dell'esercizio 1891-92 e in lire 122,388.75 in conto residui 1890-91 e retro, le quote di concorso degli Enti morali interessati nelle dette costruzioni, come risulta al cap. n. 115 del conto consuntivo dell'entrata per l'esercizio finanziario 1891-92.

Situazione finanziaria.

Art. 11.

Il deficit del conto del tesoro, ascendente al 30 giugno 1891 a lire *quattrocentotrentaseimilioni novecentoquarantanovemila trecentosessantannove* e centesimi *ottantotto* (lire 436,949,369.88), fu accertato alla fine dell'esercizio finanziario 1891-92 nella somma di lire *quattrocentonovantatremilioni quattrocentosettantottomila duecentosettantasette* e centesimi *quarantanove* (lire 493,478,277.49) come dalla seguente dimostrazione:

Attività		Passività	
Entrate dell'esercizio finanziario 1891-1892, cioè:		Differenza passiva al 30 giugno 1891	436,949,369.88
Entrate reali . . . L. 1,647,671,612.02		Differenze nei residui passivi lasciati dall'esercizio 1890-91, cioè:	
Partite di giro . . . » 100,279,977.10		Spese reali L. + 1,083,937.58	
	1,747,951,589.12	Partite di giro . . . » — 26,462.73	
Differenze nei residui attivi lasciati dall'esercizio 1890-91, cioè:			L. + 1,057,474.85
Entrate reali . . . L. + 3,207,770.44			1,057,474.85
Partite di giro . . . » — 23,922.77		Spese dell'esercizio finanziario 1891-1892, cioè:	
	L. + 3,183,847.67	3,183,847.67	
		Spese reali L. 1,695,810,417.36	
		Partite di giro . . . » 100,279,977.10	
Aumento del fondo di cassa al 30 giugno 1891 per rettificazioni di conti.	0 80		1,796,090,394.46
Aumento del credito verso i tesorerieri per deficienze di cassa	406,799.51	Diminuzione del fondo di cassa per riduzione dal valor nominale al valore effettivo in corso per l'argento delle piastre borboniche e di altre pezze d'argento esistente in cassa .	10,923,275.40
Differenza passiva al 30 giugno 1892	493,478,277.49		
	2,245,020,514.59		2,245,020,514.59

Amministrazione del Fondo pel culto.

Art. 12.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'amministrazione del Fondo per il culto accertate nell'esercizio finanziario 1891-92 per la competenza propria dell'esercizio medesimo sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'amministrazione stessa, alle-

gato al conto consuntivo della spesa del Ministero di grazia e giustizia, in. L.	27,988,411. 18
delle quali furono riscosse »	17,464,225. 71
e rimasero da riscuotere. L.	<u>10,524,185. 47</u>

Art. 13.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1891-92 per la competenza propria dell'esercizio stesso sono stabilite in L.	25,987,975. 18
delle quali furono pagate »	16,275,802. 85
e rimasero da pagare L.	<u>9,712,172. 33</u>

Art. 14.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1890-91 restano determinate in L.	35,552,630. 03
delle quali furono riscosse »	9,004,404. 58
e rimasero da riscuotere L.	<u>26,548,225. 45</u>

Art. 15.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1890-91 restano determinate in : L.	29,364,328. 44
delle quali furono pagate »	9,575,858. 32
e rimasero da pagare L.	<u>19,788,470. 12</u>

Art. 16.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1891-92 (articolo 12) L.	10,524,185. 47
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 14) »	26,548,225. 45
Somme riscosse e non versate »	100,781. 01
Resti attivi al 30 giugno 1892 L.	<u>37,179,191. 93</u>

Art. 17.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1891-92 (articolo 13) L.	9,712,172. 33
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 15) »	19,788,470. 12
Resti passivi al 30 giugno 1892 L.	<u>29,500,642. 45</u>

Art. 18.

È accertata nella somma di lire *diecimilioni centotremila cinquecentosettantacinque* e centesimi *ventidue* (lire 10,103,575. 22) la *differenza attiva del conto finanziario* del Fondo per il culto alla fine dell'esercizio finanziario 1891-92, risultante dai seguenti dati:

Attività		Passività	
Differenza attiva al 30 giugno 1891 .	11,958,001. 03	Diminuzione nei residui attivi lasciati dall'esercizio 1890-91, cioè:	
Diminuzione nei residui passivi lasciati dall'esercizio 1890-91, cioè:		{ al 30 giugno 1891 L. 40,415,445. 45	
{ al 30 giugno 1891 L. 30,372,282. 05		{ Id. 1892 » 35,552,630. 03	
{ Id. 1892 » 29,364,328. 44			4,862,815. 42
	1,007,953. 61	Spese dell'esercizio finanziario 1891-92	25,987,975. 18
Entrate dell'esercizio finanz. 1891-92 .	27,988,411 18	Differenza attiva al 30 giugno 1892 .	10,103,575. 22
	40,954,365. 82		40,954,365. 82

Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma.

Art. 19.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, accertate nell'esercizio finanziario 1891-92 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo di quell'Amministrazione, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero di grazia e giustizia, in L. 3,014,444. 12
delle quali furono riscosse » 1,916,694. 72
e rimasero da riscuotere L. 1,097,749. 40

Art. 20.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1891-92 per la competenza propria dell'esercizio medesimo sono stabilite in L. 3,039,333. 41
delle quali furono pagate » 2,347,516. 84
e rimasero da pagare L. 691,816. 57

Art. 21.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1890-91 restano determinate in L. 1,515,007. 22
delle quali furono riscosse » 1,144,778. 14
e rimasero da riscuotere L. 370,229. 08

Art. 22.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1890-91 restano determinate in L. 1,635,136. 15
delle quali furono pagate » 1,051,461. 26
e rimasero da pagare L. 583,674. 89

Art. 23.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1891-92 (articolo 19)	L. 1,097,749. 40
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 21) »	370,229. 08
Somme riscosse e non versate	» 27,609. 61
	<u>L. 1,495,588. 09</u>

Art. 24.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1891-92 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1891-92 (articolo 20)	L. 691,816. 57
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 22) . »	583,674. 89
	<u>L. 1,275,491. 46</u>

Art. 25.

È accertata nella somma di lire *ottocentosessantunmila ottocentonovantasette* e centesimi *quarantasette* (lire 861,897. 47) la *differenza attiva del conto finanziario* del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma alla fine dell'esercizio finanziario 1891-92, risultante dai seguenti dati:

Attività		Passività	
Differenza attiva al 30 giugno 1891 . .	867,423. 17	Spese dell'esercizio finanziario 1891-92 .	3,039,333. 41
Diminuzione nei residui passivi lasciati dall'esercizio 1890-91, cioè:		Diminuzione nei residui attivi lasciati dall'esercizio 1890-91, cioè:	
accertati { al 30 giugno 1891 L. 1,660,758 51		accertati { al 30 giugno 1891 L. 1,521,265. 99	
id. 1892 » 1,635,136. 15		id. 1892 » 1,515,007. 22	
	25,622. 36		6,258. 77
Entrate dell'esercizio finanziario 1891-92	3,014,444. 12	Differenza attiva al 30 giugno 1892 . .	861,897. 47
	<u>3,907,489. 65</u>		<u>3,907,489. 65</u>

Presidente. Procederemo alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge in principio della seduta di domani.

Discussione del bilancio del Ministero della marina per l'esercizio 1893-94.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-94.

Su questo bilancio è stata presentata la seguente proposta:

« Il sottoscritto propone la pregiudiziale sulla discussione del bilancio di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-94.

« Ulderico Levi. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Levi per svolgere la sua proposta.

Levi. Lo svolgimento della proposta, che

mi sono permesso di presentare alla Camera sarà anche più breve della proposta stessa, perchè ciascuno dei nostri colleghi conosce la legge di contabilità alla quale, secondo me, si fa uno strappo iniziando la discussione dei bilanci di previsione della spesa per lo esercizio 1893-94 prima della presentazione dell'assestamento del bilancio 1892-93.

Non m'indussi a proporre la pregiudiziale cedendo ad una impressione, ma in seguito alla interpretazione, erronea forse, che a me pare debbasi dare a vari articoli della legge sulla contabilità generale dello Stato ed in ispecial modo all'articolo 30 che suona così:

« Art. 30. Colla legge di assestamento del bilancio si approvano i capitoli portanti variazioni e il riepilogo del bilancio di previsione rettificato, nonchè i provvedimenti che abbisognassero per assicurare il pareggio delle entrate colle spese. »

A parte le lodevoli consuetudini da molto tempo seguite e i dettami della logica, sembra a me, ripeto, che non possa esservi dubbio sul procedimento che dovrebbe seguirsi, malgrado il deplorato esercizio provvisorio, malgrado tutte le irregolarità che si commettono e le condizioni anormali nelle quali ci troviamo.

Attendo la parola del Governo; dalla sua risposta prenderò norma per mantenere o no la proposta da me fatta.

In ogni caso però io spero che verrà ottemperato al disposto dell'articolo 31 della anzidetta legge che riguarda la tabella esplicativa.

Giolitti, presidente del Consiglio. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Giolitti, presidente del Consiglio. L'onorevole Levi solleva intorno alla discussione di questo bilancio la questione pregiudiziale in questo senso: che non si possa incominciare la discussione dei bilanci del 1893-94 se non dopo che sia approvato lo assestamento del bilancio dell'esercizio in corso.

Ora la legge di contabilità all'articolo 27 obbliga il Governo a presentare primo, come più urgente, il bilancio di previsione dell'esercizio seguente. Dunque, stando al testo della legge il Governo dovrebbe presentare primo ciò che l'onorevole Levi ritiene che non si possa discuter che per ultimo.

Ma l'onorevole Levi, per sostenere la sua

tesi, invoca tre articoli della legge di contabilità, il 26, il 27 ed il 30.

Io darò lettura di questi tre articoli e la Camera vedrà che non c'è neppure un cenno della necessaria precedenza della legge di assestamento di un esercizio finanziario sul bilancio preventivo dell'esercizio successivo.

Levi. Chiedo di parlare.

Carmine. Chiedo di parlare.

Giolitti, presidente del Consiglio. Articolo 26: « Sono materia del conto generale del patrimonio dello Stato, oltre le variazioni che apporta in esso l'esercizio del bilancio, anche tutte quelle che per qualsiasi altra causa, durante il suindicato periodo, si verificassero nelle varie consistenze patrimoniali. »

Questo riguarda il consuntivo e non ha che fare colla questione. Articolo 27 (quello appunto che ho ricordato poco fa).

« Nel mese di novembre il ministro del tesoro presenterà al Parlamento già stampati:

1° il bilancio di previsione dell'esercizio seguente (che abbiamo presentato e che dobbiamo discutere);

2° un progetto di legge per lo assestamento del bilancio preventivo dell'esercizio in corso. »

Siccome in novembre era in vigore una legge per l'esercizio provvisorio sino al 31 dicembre e non era quindi stato discusso il bilancio dell'esercizio in corso, non era allora il caso di fare delle variazioni sotto forma di legge di assestamento poichè le variazioni si portavano nella discussione stessa del bilancio di previsione come è stato fatto sotto forma di note di variazione.

« 3° il rendiconto generale dell'esercizio scaduto il 30 giugno precedente. »

Ma eccomi all'articolo 30, che probabilmente è quello su cui soprattutto si fonda l'onorevole Levi.

In esso si dice: « Colla legge di assestamento del bilancio si approvano i capitoli portanti variazioni e il riepilogo del bilancio di previsione rettificato, nonchè i provvedimenti che abbisognassero per assicurare il pareggio delle entrate colle spese. »

Ora, siccome non occorre alcuna variazione, non credo che sia il caso di presentare una legge in bianco riguardo alle variazioni stesse. I provvedimenti per assicurare il pareggio li abbiamo presentati contemporaneamente ai bilanci con la legge sulle pensioni, che fu già approvata dalla Camera, e si trova

in discussione nell'altro ramo del Parlamento. Per conseguenza delle due parti, che dovrebbero comporre la legge di assestamento, ma non occorre perchè i bilanci li abbiamo approvati con le rettificazioni sotto forma di note di variazione; l'altra, cioè i provvedimenti pel pareggio, fu già presentata e approvata dalla Camera.

Aggiungo che tra la legge di assestamento del bilancio dell'esercizio in corso ed il bilancio dell'anno seguente non vi è relazione di sorta. Per l'articolo 32, il conto dei residui deve essere tenuto distinto dalla competenza. I bilanci, che dobbiamo approvare per l'esercizio venturo, riguardano esclusivamente la competenza di entrata e spesa di quell'esercizio. Non si può in quei bilanci discutere, nè inscrivere alcuna somma che si riferisca al tempo precedente. Quindi se anche ci trovassimo in condizione di dover fare una legge di assestamento il non essere stata fatta ancora non potrebbe esercitare alcuna, neppure lontana, influenza sul bilancio 1893-94.

Aggiungo infine che, senza alcun dubbio, il Ministero osserverà la disposizione dell'articolo 31, cui si è riferito l'onorevole Levi, cioè compilerà e distribuirà ai membri del Parlamento la tabella esplicativa, nella quale si comprenderanno gli elementi indicati nello stesso articolo, vale a dire le somme approvate col bilancio di previsione, le variazioni che fossero approvate nell'assestamento (in questo caso, non essendoci variazioni, non occorre tener conto di questa parte; e sarebbe invero il *desideratum*, un bilancio cui non occorresse far variazioni), le somme che costituiscono le competenze definitive, i residui attivi e passivi, le previsioni di cassa.

Tutto questo l'onorevole Levi lo troverà nella tabella esplicativa che sarà presentata in esecuzione dell'articolo 31.

Riepilogando quanto ho detto: la tabella esplicativa, desiderata dall'onorevole Levi, sarà presentata; l'assestamento non occorre, perchè non vi sono variazioni da fare; non occorrono altri provvedimenti pel pareggio del bilancio, dopo il voto della legge sulle pensioni; l'esercizio in corso non ha alcuna relazione con le previsioni dell'esercizio venturo.

Per conseguenza, la Camera può iniziare la discussione dei bilanci, relativi all'esercizio 1893-94, senza preoccuparsi, in alcuna maniera, di ciò che avrebbe potuto essere

stampato in un progetto di assestamento, che in questo caso, non è occorso di presentare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Levi.

Levi. Cedo la mia volta all'onorevole Carmine.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carmine.

Carmine. Non potrei dare il mio voto alle proposte pregiudiziali dell'onorevole Levi, perchè credo che l'approvazione di essa condurrebbe ad un risultato diverso da quello che egli vagheggia. Dichiaro però subito che sono pienamente d'accordo nel concetto che gli ha ispirato quella proposta. L'onorevole Levi lamenta che si commetta una irregolarità cominciando la discussione degli stati di previsione del prossimo esercizio, prima che sia stata approvata la legge di assestamento del bilancio dell'esercizio in corso. Irregolarità esiste indubbiamente, checchè possa dire l'onorevole presidente del Consiglio. Io non ribatterò tutti i suoi argomenti; mi limiterò ad accennare questo fatto. Oggi, non solo non abbiamo approvato la legge di assestamento del bilancio dell'esercizio in corso, ma non abbiamo nemmeno approvato completamente il bilancio dell'esercizio medesimo. Ora, non ci sarà una disposizione esplicita nella legge di contabilità, a questo proposito; ma è troppo evidente che non si approva il bilancio di un esercizio, prima che sia stato approvato il bilancio dell'esercizio precedente; ed io credo che non dovrò spendere maggiori parole a dimostrare la irregolarità di questa procedura. Ma consideri l'onorevole Levi a quali maggiori guai condurrebbe l'approvazione della sua proposta. Se noi dovessimo aspettare e che fosse approvato l'assestamento e che fossero approvati gli stati di previsione dell'esercizio in corso, la discussione degli stati di previsione del prossimo esercizio non potrebbe cominciare che fra un mese almeno, ossia nel giugno. Allora il presidente del Consiglio, per essere coerente con la sua condotta dell'anno scorso, verrebbe a dirci certamente non essere conveniente discutere precipitosamente i bilanci nel mese di giugno, essere preferibile discuterli con calma nei mesi di novembre e dicembre e verrebbe qui a domandarci un esercizio provvisorio di sei mesi. Ma arrivato il mese di novembre, l'onorevole Levi lo sa meglio di me, il pareggio del bilancio, per raggiungere il quale quest'anno si

sono commesse tante irregolarità, sarebbe più che mai lontano, e il Governo dovrebbe venire a presentarci qualche altro progetto sul genere della legge delle pensioni, che oramai, noi possiamo essere sicuri, resterà l'unico vanto di questa Sessione.

E per farci pregustar meglio questo nuovo progetto, ce lo presenterebbe approvato per Decreto Reale da convertirsi naturalmente in legge. (*Si ride*).

Potrebbe avvenire che questo Decreto Reale si smarrisse per istrada, come è avvenuto quest'anno pel Decreto Reale relativo alle pensioni del quale oggi più nessuno domanda la conversione in legge. Ma quel Decreto Reale potrebbe portare con sé la conseguenza di rendere necessaria la proroga dell'esercizio provvisorio prima fino alla fine dell'ottavo mese, poi fino alla fine del nono, poi fino alla fine dell'undecimo, come è avvenuto quest'anno, e poi forse fino alla fine del dodicesimo, come non è impossibile che avvenga anche quest'anno.

Quindi quando noi fra un anno ci troveremo a discutere gli stati di previsione del successivo esercizio 1894-95, l'onorevole mio amico Levi, per non essere meno coerente del Governo, dovrebbe riproporre la stessa pregiudiziale che propone oggi (*Ilarità*) e a questo modo si perpetuerebbe questo delizioso sistema di discussione dei bilanci, che equivale a sopprimere qualunque discussione.

Tuttociò mi pare talmente evidente, che io sono persuaso che il mio amico Levi non ha presentato la sua proposta coll'intendimento di farla votare, ma soltanto allo scopo di declinare qualunque responsabilità della irregolarità che oggi bisogna commettere, e per lasciarne tutta la responsabilità al Governo e alla maggioranza che lo sorregge.

Se così è, io mi associo completamente all'onorevole Levi, per declinare anche per conto mio questa responsabilità. Ma in pari tempo osservo, sebbene l'affermazione possa quasi sembrare paradossale, che oggi ci troviamo in condizioni da dovere di necessità consumare questa irregolarità, per poter rientrare nella regolarità.

Io non voglio entrare a discutere le teorie esposte dal presidente del Consiglio sulla necessità o meno di approvare una legge di assestamento del bilancio; noto però anch'io che allo stato presente delle cose una legge di assestamento non si può fare, perchè non

si può assestare ciò che non esiste, perchè l'assestamento del bilancio non si può fare finchè non sono approvati per legge tutti gli stati di previsione.

Desiderava anch'io di rivolgere all'onorevole presidente del Consiglio la stessa raccomandazione che gli ha rivolto l'onorevole Levi, che, cioè, poichè si deve fare uno strappo alla legge di contabilità, questo strappo sia almeno meno largo che sia possibile; e se si sopprime la legge di assestamento, non si sopprima almeno la pubblicazione della tabella esplicativa prescritta dallo articolo 31 della legge di contabilità generale dello Stato. Ma poichè l'onorevole presidente del Consiglio ha già dichiarato che questa pubblicazione verrà fatta, io vorrei pregare l'onorevole mio amico Levi di non insistere nella sua proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Giolitti, presidente del Consiglio. Quantunque io sia persuaso che l'onorevole Levi aderirà alla preghiera che gli ha fatto l'onorevole Carmine, tuttavia io mi credo in obbligo di difendermi dalla difesa che ha fatto della mia tesi l'onorevole Carmine stesso.

Egli ha parlato di strappi alla legge. Ora per strappare un articolo di legge, bisognerebbe che esso esistesse; ma io sfido chiunque a trovare nella nostra legge di contabilità una disposizione la quale vieti di incominciare la discussione dei bilanci preventivi di un esercizio prima dell'approvazione dell'assestamento del bilancio precedente.

L'onorevole Carmine domanda: e l'ordine cronologico?

Ma l'ordine cronologico, onorevole Carmine, impone che si incominci dal consuntivo del bilancio in corso e poi si faccia il successivo. Eppure io ricordo che si è avverato per anni ed anni che i consuntivi venivano gli ultimi e talvolta si approvavano dopo quattro o cinque anni, senza che gli amici dell'onorevole Carmine od altri vi trovassero mai nulla a ridire.

Ora, rispetto ai consuntivi, siamo nella più perfetta regolarità, e lo dobbiamo anche all'opera dell'onorevole Carmine, diligentissimo relatore dei consuntivi.

L'assestamento serve a due cose: a far delle correzioni nei bilanci preventivi, ed in questo caso è provato che non ne occorre alcuna, ed a dare i provvedimenti per il pa-

reggio, e questi sono già stati dati con una legge approvata dalla Camera.

A che cosa dunque dovrebbe servire questo assestamento del bilancio?

L'onorevole Carmine stesso ha riconosciuto che sarebbe ozioso.

Ora il voler dimostrare che la discussione di una legge, riconosciuta assolutamente inutile, si dovrebbe fare prima di un'altra che non ha niente a che fare con quella, mi pare una tesi talmente ardita, che soltanto la grande amicizia che ha l'onorevole Carmine per l'onorevole Levi poteva sostenerla per salvare l'amico ed offrirgli una decorosa ritirata. (*ilarità*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Levi.

Levi. Comincio dal ringraziare l'onorevole presidente del Consiglio della cortese sua risposta, per quanto essa non mi abbia per nulla convinto.

Certamente l'esile mia voce, e forse anche il modo di esprimermi, gli hanno fatto giungere le mie parole in modo, che egli non potè esattamente comprendere le ragioni che mi indussero a presentare la pregiudiziale.

Parlando della legge di assestamento, dissi, non già che dovesse esser approvata, bensì che dovesse essere presentata prima della discussione dei bilanci di previsione dell'esercizio successivo e non parlai di disposizioni tassative della legge di contabilità. Dissi soltanto che io credevo, come credo ancora, che essa debba venire interpretata nel senso da me indicato.

Le cortesi risposte datemi dal presidente del Consiglio non han fatto che dar forza alla mia convinzione mentre hanno confermato tutte le mie asserzioni sul regime anormale nel quale viviamo.

Dopo le parole dell'amico Carmine, non ho nessuna difficoltà di ritirare la mia proposta; la quale resta come una osservazione da me fatta per la parte di responsabilità che mi spetta.

Presidente. Essendo ritirata la questione pregiudiziale, verremo alla discussione generale del bilancio del Ministero della marina.

Si dia lettura dell'articolo unico di questo disegno di legge.

Di Sant'Onofrio, segretario, 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 1893 al 30 giugno 1894, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Presidente. È aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fortunato, che è il primo iscritto.

Fortunato. (*Segni di attenzione*) Irregolarità per irregolarità, come diceva or ora l'onorevole Carmine, non vi faccia meraviglia, onorevoli colleghi, il mio intervento nella discussione generale su lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per il prossimo esercizio finanziario. Si tratta, egli è vero, di uno degli stati più tecnici del nostro bilancio, uno di quelli, a proposito dei quali l'uso costante, troppo costante, ha voluto e vuole, che la parola sia data, esclusivamente o quasi, a quanti, e non più, sono qui uomini competenti e pratici. Ma avviene questa volta il caso singolare di una relazione, suffragata dalla molta autorità dello scrittore, così lucida e così comprensiva, e, d'altra parte, sono così gravi e così imperiose le ragioni d'ordine generale, a cui essa induce i lettori più profani; che non uno fra noi, io credo, può oramai non avere il diritto, forse il dovere, di fermar la mente sopra uno e l'altro fattore della nostra difesa nazionale. Non parlo dunque di questioni tecniche per una competenza od una pratica qualsiasi, che io mi abbia. Parlo solo, e breve, per esprimere nettamente un dubbio, che so pure condiviso da molti colleghi, un dubbio, sul quale non è lecito, checchè si dica in contrario, un più lungo, un più voluto silenzio da parte nostra.

E non è male, che in argomento di tanta importanza si levi primo, ecco spassionata del gran numero, uno come me, a cui nè opposizione di principii nè inimicizia di persone possono far velo all'intelletto. Gli onorevoli Brin e Pelloux, ai quali dobbiamo tanta parte della presente nostra organizzazione difensiva, mi ebbero, durante il decennio, tra i più sinceri amici loro; e, d'altro canto, io sono stato fin qui, e sono, tra i più decisi fautori del presente indirizzo di politica estera, convinto, che la logica della storia contrasti a tutti gl'ideali della neutralità casalinga ed economica di quei non pochi, i quali hanno a interpreti, qui dentro, su gli estremi opposti settori, gli onorevoli Colombo e Colajanni. Non è male, perciò, che uno come me, ora che nuovamente si discorre qui di spese mi-

litari, da questi settori del centro, ove si è, come dice l'amico Torraca, meno per partito che per temperamento, manifesti alla Camera un senso d'inquietudine e provochi dal Governo una parola di assicurazione per l'avvenire.

Certo, fu vera espressione di spirito patriottico e la fiducia, che il Parlamento ebbe sempre nelle amministrazioni della guerra e della marina, e il consenso, di cui sempre fu largo nelle proposte di maggiori assegni, così ordinari che straordinari, a riguardo di esse. La direzione di quei dicasteri restò immutata nelle mani di uomini tecnici, personalmente più o meno estranei alle passioni politiche, ed enorme, davvero enorme fu la somma dei sacrifici, che la grande opera della costituzione militare importò al paese: quegli uomini furono degni della nostra fiducia, e bene compensò quei sacrifici il sorgere, come dal nulla, dell'esercito e della marina, le due istituzioni dell'Italia nuova, in cui più vivo e più intenso batte il cuore della patria.

Pure, è vano dissimularcelo, molti fra noi da qualche anno più non assiste la sicura, serena coscienza di una volta. Da che la virtù educatrice del disavanzo, come a ragione disse un giorno l'onorevole Luzzatti, ci ebbe richiamati ad una più esatta conoscenza di noi stessi, imponendoci uno studio più equo e più razionale dei rapporti che corrono fra le esigenze della difesa e i bisogni della finanza; da quel giorno, e anche dopo le solenni promesse, fatte dal Governo la vigilia delle elezioni generali, circa il consolidamento della spesa totale in 350 milioni di lire, promesse, che l'augusta parola del Re avvalorava nella tornata d'inaugurazione della presente Legislatura: nell'animo di molti, o signori, è insistente, tormentosa la domanda intorno alla efficace stabilità dei nostri ordinarimenti di terra e di mare. Trattati dalla spensieratezza del passato a un lavoro duro, ma necessario, ma benefico, di raccoglimento e di economie, anche su le spese militari noi abbiamo, per non poche decine di milioni, menato inesorabile la falce; ma non abbiamo in pari tempo mutato nulla dei quadri, chè anzi abbiamo accresciuto da 82 a 100 mila uomini il contingente della leva terrestre: e a malgrado di un enigma, di un indovinello cosiffatto, che riesce tuttora oscuro a tanti fra noi, noi vorremmo, noi anzi dovremmo

non avere, come nei felici anni trascorsi, preoccupazioni nè prevenzioni di sorta! È ciò possibile, alla lunga? Anche possibile, sarebbe doveroso, onesto, da parte nostra?

Ed ecco qui, nella splendida relazione dell'onorevole Bettòlo, che io vorrei fosse letta da tutti voi, una prova luminosa, inaspettata, del caso mio.

« Nessuna marina più della nostra (egli scrive) può gloriarsi di una costituzione compiuta in minor tempo. Molto si è fatto, nè con poco giovamento; ma molto rimane ancora da fare per vincere le difficoltà, che tuttora si oppongono ad una più solida e più omogenea organizzazione. »

Or di codeste difficoltà è appunto parola, minuta, diligentissima parola, nel documento che abbiamo dinanzi.

Lo stato di previsione, anzitutto, che determina la somma assegnata al prossimo esercizio in cento milioni di lire, rappresenta, secondo la Giunta generale del bilancio, di fronte agli stanziamenti degli ultimi due stati di previsione, « una riduzione quasi tutta a danno dello sviluppo delle nostre costruzioni navali, che non è punto scusata da ragioni di ritardo nella consegna di alcune navi e nell'impianto di altre da parte dei nostri cantieri privati e governativi, anche perchè non vi è nazione, che impieghi maggior tempo dell'Italia, in media da' sette a' nove anni, per allestire una nave di prima classe. »

Una riduzione quasi tutta a danno delle costruzioni navali! Grave affermazione, che acquista maggior peso quando si esamini la capacità stessa della nostra armata, la quale non può essere altrimenti valutata, com'è naturale, se non subordinatamente a un fine politico e per via di comparazione. A petto della Francia, che « per la sua posizione geografica e per le sue aspirazioni (dice l'onorevole Bettòlo) potrebbe con maggiore probabilità dar motivo alla suprema sciagura di una guerra, e minacciare la sicurezza e la integrità del nostro paese, qualora venissero meno quelle relazioni amichevoli, che noi tutti desideriamo di mantenere salde »: se è vero, che dal 1876 in poi noi abbiamo raggiunto, nello sviluppo delle corazzate e degl'incrociatori, il doppio dell'incremento percentuale medio, realizzato in ciascun anno dalla nostra vicina, è vero in pari tempo, che « ogni superiorità sparisce di fronte al quantitativo delle navi, e che per effetto

di leggi recenti la marina francese potrà, nei prossimi bilanci, disporre di somme ragguardevoli per l'incremento del suo materiale e aumentare, perciò, rapidamente la distanza che ancora ci separa da tutta quanta la sua potenza navale. »

A questo noi siamo, noi che pure abbiamo difetto di altri fattori, i quali, quantunque non siano che ausiliari della marina militare, tuttavia ne rendono possibile la più facile esplicazione.

Manchiamo assolutamente, nei quadri della marina mercantile disseccata dal privilegio e da una cattiva legislazione fiscale, di navi onerarie velocissime, capaci di rifornire al largo le divisioni navali, od atte ad un vigile ufficio di esplorazione: « l'infausta battaglia di Lissa, in cui non la perdita di due navi, ma l'abbandono delle acque e il darci per vinti (un'onta, dice l'onorevole Randaccio in quella sua mirabile *Storia della marina italiana*, che il ministro dovrebbe far leggere e meditare agli alunni dell'Accademia navale di Livorno) costituì il peggio della giornata, può solo trovare un'attenuante nell'assenza di navi onerarie per il servizio di rifornimento col porto di Ancona. »

Manchiamo inoltre, come dotazione minima dei nostri depositi, di ben quattordici mila tonnellate di carbone, della cui deficienza la Giunta generale del bilancio lascia giudici la Camera e il Governo, affermando però, che « sarebbe cosa poco prudente il far correre molto tempo senza provvedere a questo bisogno della più grande importanza. »

Eniente io dico di quanto il relatore crede urgente riguardo a una riforma dei metodi istruttivi e dell'ambiente educativo dei nostri ufficiali: una riforma, tra l'altro, che conduca a una pratica meno avara nell'uso delle torpediniere e nella frequenza delle grandi manovre navali. Mi basti soggiungere, che, a parer suo, « non sarà certo dovuto a virtù di organizzazione se la nuova nave di battaglia troverà, al momento supremo, il comandante che ne sappia risvegliare ed esplicare la formidabile vitalità con quella stessa sicurezza, con cui il comandante di altri tempi seppe, sul suo classico vascello, fare miracoli di sapiente valore. »

Insomma, è tutta una intonazione malinconiosa dalla prima all'ultima pagina, una intonazione, che si converte, nel pensiero del lettore, in un consiglio, se non proprio in un

ammonimento, per una cura più sollecita, più amorevole, più seria della nostra marina.

Lo stato di previsione, nella misura di non più che cento milioni annui, è dunque in disagio, e quindi, come tale, non può essere considerato affatto definitivo: ecco la conclusione, cui arriva, a nome della Giunta generale del bilancio, l'onorevole Bettòlo, che pure ha viva la coscienza delle strettezze in cui si dibatte la finanza italiana. « Dall'esercizio 1888-89 (egli osserva) la curva dei bilanci si trova nel suo ramo discendente; nè noi sapremmo biasimare cotesta discesa, compresi come siamo della necessità di mettere le spese militari in relazione con la capacità economica del paese. Ma la vostra Commissione non ha potuto non soffermarsi sulle riduzioni di spesa introdotte negli ultimi due stati di previsione, e quelle trovare non giustificabili. Essa perciò nutre speranza, che le riduzioni di cui si tratta abbiano ad essere di carattere transitorio. »

Altro che il consolidamento, di cui abbiamo fatto già tanto scalpore!

Così, al primo limitare del bilancio, la forza delle cose, che è la forza stessa della verità, rimette in campo la questione delle spese militari, la quale o io mi inganno o sarà davvero, e bisogna dire purtroppo, la questione predominante della XVIII Legislatura.

Or quello che addolora me, e credo e spero addolori molti qui dentro, è di vedere una situazione politica e parlamentare, la quale (sia uno o l'altro il Gabinetto, poco monta) pare creata apposta per impedire, nonchè una soluzione, una qualunque discussione intorno a un problema così difficile e così vitale. Tutto è rinvio, tutto è proroga, esclamava due mesi addietro, con un senso di scoramento, l'amico Sidney Sonnino. È rinvio, è proroga, io dico, di quella principalmente fra le nostre questioni capitali, che bisognerebbe ad ogni costo riprendere in esame e risolvere senza ambagi, quasi vorrei dire senza ipocrisie. C'è o no fondamento di ragione nelle conclusioni della Giunta generale del bilancio, così come sono formulate dall'onorevole Bettòlo? Occorre o no consolidare, prima o poi, in una cifra non inferiore ai centocinque milioni annui, la spesa effettiva del bilancio della marina?

Signori, io non avrei il diritto di parlare a voi in questa discussione, se non dicessi apertamente tutto quello che è nell'animo mio.

Le amministrazioni della guerra e della

marina io temo credano in cuor loro che le angustie economiche, le quali gravano il paese, e le difficoltà finanziarie, le quali premono su lo Stato, siano, a dir poco, momentanee; e che presto, perciò, possa venir meno il pungolo dell'oggi, e quindi riavere, in occasioni più benigne, parte dei maggiori assegni di tre o quattro anni addietro, più consentanei, in verità, e più rispondenti agli organici rimasti immutati.

Ebbene, niente io avrei più a caro in questa discussione, quanto una parola dal capo del Governo, che valesse efficacemente a sgombrare dall'animo mio un dubbio così fatto.

È mia convinzione, che alleati o neutrali, con o senza la minaccia di una guerra, noi per lungo tempo non potremo ridurre le spese militari ad una cifra gran fatto inferiore a quella di 350 milioni annui: non si compie in un trentennio l'educazione militare di un paese così scisso e così disabituato alle armi come il nostro, nè io credo nei futuri improvvisi miracoli del tiro a segno mandamentale; e, d'altra parte, abbiamo ancora scoperto, indifeso, il rotto mal onesto confine (direbbe l'onorevole Solimbergo) dell'Isonzo, e dobbiamo ancora creare di sana pianta l'arsenale di Taranto. È mia convinzione, quindi, esser opera di profonda corruzione politica susurrare, ogni giorno, al popolo italiano, che i suoi guai derivino dagli ordini militari, e che egli di questi ordini, con uno piuttosto che con l'altro indirizzo di politica estera, potrebbe, in tutto o in parte, farne a meno. (*Bene! Bravo!*) Dovrei pensare diversamente di ciò che penso della storia dolorosa del nostro paese, durante i molti secoli di abbandono o di malo uso delle armi nazionali; dovrei, quel che è più, ignorare e sconoscere, che la costituzione dell'Italia nuova contraddice a tutto il diritto internazionale della vecchia Europa, e che intorno al nome di Roma combattono ancora, e combatteranno a lungo, gli odii più tenaci e gli amori più fervidi del cuore umano. (*Bravo!*)

Ma appunto perchè io non sono tra coloro, che aggiustano fede alla probabilità, più o meno vicina, di una riduzione delle spese militari; appunto perchè non voglio sia fomentato il malcontento, che pure serpeggia qua e là, contro codeste spese, e data facile esca ai predicatori del disarmo e agli

apostoli della così detta « nazione armata »: io desidero ardentemente, che le amministrazioni della guerra e della marina sappiano bene, essere addirittura un'aberrazione un qualsiasi disegno, una qualunque speranza di maggiori stanziamenti in un avvenire più o meno prossimo e propizio. Tutti, diceva un giorno il povero Ellena, tutti, dal più al meno, ministri, deputati, pubblicisti, abbiamo preso l'abitudine di chiamar crisi le sofferenze presenti. È giunto il tempo di ammonire il paese, che non si tratta di crisi, cioè di un male acuto, violento, il quale si manifesta d'ordinario dopo che fu scosso l'equilibrio tra la produzione e il consumo. Le crisi infieriscono per breve periodo, ma svaniscono poco dopo: e il paese, che ne è stato afflitto, ritorna facilmente alla primiera prosperità. Or in Italia avviene un fenomeno affatto contrario, perchè in Italia non è punto la produzione che ecceda il bisogno del consumo. Non è crisi, ma qualche cosa di più lungo e di più grave, ossia un malanno organico, che tradisce uno stato veramente patologico.

Si, o signori, un'aberrazione, — quando si pensi, che noi, i più tassati e i più indebitati tra i popoli civili, spendiamo certamente, per la difesa nazionale, più di qualunque altro paese d'Europa, — se si guarda, non al fallace criterio del numero degli abitanti, ma alla proporzione reciproca della ricchezza pubblica e privata: non faccio cifre, e mi sarebbe facile farle, perchè sono note a voi tutti, e solo rammento, che di fronte a 350 milioni per le spese militari noi non ne abbiamo che 270 per tutti insieme gli altri servizi civili e amministrativi dello Stato. Un'aberrazione, — quando si consideri, che oltre allo espediente da noi votato della operazione finanziaria su la Cassa dei depositi e prestiti, occorrono ancora dai trenta ai quaranta milioni di maggiori entrate annue, le quali il Governo spera ottenere da alcuni monopoli, che io voterò, e da riforme organiche, che sono ancora nel mistero celato di Dio; occorrono ancora dai trenta ai quaranta milioni di maggiori entrate annue, se vogliamo provvedere in tempo ai settecento milioni di maggiori impegni, che già pesano, secondo la confessione stessa del ministro del tesoro, sul decennio avvenire; un decennio, è bene persuadersene, che sarà la fortuna o la sciagura d'Italia, a secondo che l'Italia saprà o no smettere il mal vezzo di stendere la mano al magro ri-

sparmio nazionale, o, peggio ancora, di pitocar credito a ragione usuraria a' banchieri di oltre alpi.

Non riduzioni, dunque, ma neanche aumenti, nè oggi nè domani, così nella parte ordinaria che nella straordinaria, per tutte insieme le presenti spese militari di terra e di mare: questo dev'essere il nostro proposito deliberato, perchè questo è il volere, l'assoluto volere di quanti sono cittadini devoti alle libere istituzioni ed ossequenti al senso comune. La grande incognita delle spese militari è tempo abbia fine!

La marina, certamente, ha diritto a ciò che chiede; ed essa l'otterrà, presto e facilmente l'otterrà, se memori di quanto qui disse, con sì alto, con sì nobile accento dell'animo, l'onorevole generale Agostino Ricci nella tornata del 26 maggio 1837, noi sapremo, una buona e santa volta, costringere noi stessi a un coordinamento più logico delle spese per la marina con quelle per la guerra. L'Italia (compendio in poche parole il suo pensiero) non può essere a un tempo, per condizioni finanziarie ed economiche, una grande potenza terrestre ed una grande potenza marittima. Data la natura stessa della configurazione geografica, il suo debito maggiore sarebbe stato quello di essere così forte per mare, da rendere improbabile, col solo fatto della esistenza di una flotta potente, gli attacchi contro le coste affatto indifese e vulnerabili. Era presagio di Napoleone I, che forse l'Italia non avrebbe potuto mai diventare una nazione unita, ma che, quando ciò si fosse avverato, essa o avrebbe dovuto diventare una grande potenza marittima, o non sarebbe mai stata nulla nel mondo moderno. Or noi, invece, prendemmo a paragone nazioni essenzialmente continentali, nelle quali la difesa delle frontiere terrestri è naturalmente preponderante, e però non solo non avemmo uno sviluppo parallelo dell'armata e dell'esercito, ma troppo pensammo, ne' dati del tempo e della misura, a uno soltanto de' due fattori della difesa, provvedendo più sollecitamente e più abbondantemente alla frontiera di terra che a quella di mare. Le Alpi, co' trecento o quattrocento mila soldati che possono difenderle, sono insuperabili. Ma dove siamo deboli è sul mare. Il nostro tallone di Achille è ancora e sempre il mare.

Oggi il general Ricci è comandante, come

ho saputo stamani da un collega, il II corpo d'esercito in Alessandria. Molti lo rammenteranno ancora, come io lo rammento, lì, ritto a mezzo del secondo settore di destra, esclamare: « desidero che queste parole restino; chi sa che un giorno non saranno ricordate! » Il ministro della guerra d'allora, il compianto generale Bertolè-Viale, gli rispose così corrucciato, e mostrò tanto di essergli gerarchicamente superiore, che egli il giorno dopo mandò al presidente Biancheri un laconico biglietto così concepito: « prego di fare accettare alla Camera le mie dimissioni ». La Camera, dietro proposta degli onorevoli Chia-ves e Miceli, non le accettò. Ma egli non pose mai più piede in questa aula, e il 1890 non volle a nessun costo ripresentarsi ai suoi elettori di Belluno, nè ancora egli è senatore del Regno, dopo che se ne son fatti tanti, dei senatori, il 90 e il 92! (*Ilarità*).

Or io non credo si possa giungere fino al punto, cui pure avrebbe voluto si fosse giunti il general Ricci, al punto, cioè, di limitare il bilancio della guerra a soli 220 milioni, e di dare il resto alla marina. Spendiamo per l'esercito già meno della Spagna, come notò, or è poco, l'onorevole Prinetti, il quale però dimenticò di soggiungere, che la Spagna non ha marina militare; e, del resto, quando si tolgano dal bilancio della guerra gli assegni straordinari per gli approvvigionamenti, gli opifici e le fortificazioni in sedici milioni, gli stanziamenti per l'arma dei carabinieri in ventisei e per la colonia eritrea in otto, tutta la spesa ordinaria ed effettiva per l'esercito è già bene inferiore ai centonovantacinque milioni. Non illusioni, dunque, neanche per questo verso. Ma qualcosa il bilancio della guerra darà, qualcosa certamente potrà dare alla marina, se dopo la esperienza fatta noi vorremo finalmente riconoscere, piaccia o dispiaccia al nostro amor proprio, che fu un errore l'aver creato due nuovi corpi di esercito il 1882, e che un errore è il persistere a volerne dodici senza un bilancio adeguato.

Perchè dopo tutto, onorevoli colleghi, è inutile perdersi in parole: si tratti della marina o della guerra, il nodo, il cardine della questione è lì; ed è vano sperare, più vano assai credere in un'azione, che tolga via per sempre una così lunga incertezza, una così dannosa instabilità ai nostri ordinamenti militari, finchè non avremo confessato di esserci attentati, di esserci arrischiati a un problema

insolubile, quale è quello dell'aumento di due grandi unità tattiche senza l'aumento di spesa corrispondente.

Guardiamo la questione in viso, e prendiamo una risoluzione virile.

È vero o no, che il bilancio della guerra non basti in realtà se non a dieci corpi di esercito, e che a farlo bastare a dodici occorrono espedienti, come quelli delle leve postergate e dei congedi anticipati, che ne rendono più debole una organizzazione, la quale rischierebbe di farci trovare, nel momento del pericolo, esercito più numeroso e meno forte? È vero o no, che dal ritorno all'antico ordinamento la potenza virtuale della difesa terrestre non sarebbe menomata, perchè varrà meglio avere dieci Corpi di esercito più solidi, bene equipaggiati e fortemente istruiti, che averne dodici più o meno deboli, più o meno manchevoli ed imperfettamente addestrati?

Se tutto ciò è una favola, oh diteci, di grazia, come farete a tener su dodici Corpi di esercito, durevolmente, validamente, con soli centonovantadue milioni, sedici per ognuno, quando l'Austria, taccagna, ne spende diciannove, la Germania ventiquattro e la Francia ventinove, a meno che nel cuor vostro non pensiate di adottare, in tutta la sua interezza, il sistema del reclutamento territoriale, il mezzo più adatto, lasciate che lo dica io, meridionale, per dissolvere l'unità d'Italia (*Benissimo!*): le guarnigioni dell'alta Italia e dell'Italia centrale, nelle file dell'esercito nazionale, sono per i contadini della mia Basilicata una scuola di civiltà e di italianità ben più efficace dell'alfabeto obbligatorio (*Bravo!*); e noi non ancora abbiamo vendicata la memoria di Custoza e di Dogali, le due sole battaglie, combattute ma non vinte, dopo tredici secoli di divisioni regionali, da tutti insieme indistintamente gl'Italiani di tutte quante le Province. (*Interruzioni*).

Socci. E Garibaldi?

Fortunato. Garibaldi, sento dire! Parlo dell'esercito, frutto delle leggi di circoscrizione, non de' volontari, militi della rivoluzione. E, d'altro canto, anche nelle battaglie della rivoluzione, combattute da Garibaldi, non in esse, naturalmente, poteva esservi, e non vi fu, proporzione fra tutte le province d'Italia. Me ne appello all'elenco nominativo dei mille di Marsala, che io volli, come l'onorevole Delvecchio ricorderà, fosse ripubblicato in

appendice al disegno di legge per le pensioni alle vedove e a' figli di quella prima sacra falange...

Colajanni Napoleone. La proporzione non poteva essere uguale.

Fortunato. ... che pure si trovò di contro, laggiù, a Calatafimi e al Volturmo, ad altri italiani! (*Interruzioni*).

Se all'onorevole Fortis, che m'interrompe, ma la cui parola non giunge fino a me, pare che l'argomento non sia valido...

Colajanni Napoleone. È pericoloso!

Fortunato. ... io smetto subito. Tenevo soltanto, e tengo a dichiarare, che, a parer mio, se già abbiamo adottato il sistema misto della mobilitazione territoriale in caso di guerra, sarebbe pericoloso... (*Interruzioni*) ... pericolosissimo adottare in tempo di pace il sistema vero e proprio del reclutamento territoriale. (*Interruzioni — Denegazi mi*).

Mi sarebbe grato raccogliere le interruzioni...

Voci. Avanti! avanti!

Fortunato. E allora, avanti!

Se, in quella vece, le mie domande, come io credo fermamente, sono conformi al vero, non esitiamo, o signori, a compiere il nostro dovere, chè troppo abbiamo indugiato, e a proporzionare il fine a' mezzi, impiegando i milioni, che di certo si risparmiarono da una oculata, prudentissima riduzione dei quadri e del contingente, non solo a rin vigorir l'esercito di prima linea e a dar consistenza a quella mitica istituzione che è la milizia mobile, ma anche, e sollecitamente, nel venire in aiuto della marina.

L'onorevole presidente del Consiglio, il giorno in cui andò al banco dei ministri insieme coi suoi colleghi del nuovo gabinetto, disse, su per giù, qui a noi, che la questione militare doveva esser considerata come risolta sotto l'aspetto della finanza; fissata la spesa in 350 milioni circa, questa non occorreva più aumentare nè diminuire, lasciando ai tecnici la ricerca del modo migliore con cui bisognasse dividerla e ripartirla.

Or io, dopo la conclusione della Giunta generale del bilancio su lo stato di previsione per la spesa del Ministero della marina, chiedo al capo del Governo la conferma e l'adempimento delle sue parole.

Alla difesa nazionale (l'onorevole Bettolo non lo dice, ma lo lascia intravedere) è mancato fin qui un criterio direttivo unico, del

quale i due ministri della guerra e della marina fossero, semplicemente, gli organi esecutivi. Io non oso volere, che l'onorevole Giolitti traduca in atto l'idea di Giuseppe Garibaldi, patrocinata da Francesco Crispi, quella cioè dell'apposita costituzione di un *Ministero della difesa nazionale*, cui spetterebbe coordinare tutto il lavoro preparatorio, affidando ai ministri della guerra e della marina lo studio dei particolari. Ma voglio, fervidamente io voglio, che egli assicuri la Camera e me intorno alla sua ferma intenzione di adoperare sè stesso, tutto sè stesso, perchè il Parlamento, sin qui incerto dell'oggi e più incerto del domani, non abbia alla lunga, in questione di tanta importanza, a vagar nel vuoto.

La Giunta generale del bilancio manifesta alla Camera il desiderio di vedere attuata presso il Ministero della marina una istituzione, come il Consiglio dell'Ammiraglio d'Inghilterra, la cui missione fosse quella di conservare, a traverso le vicissitudini politiche, la uniformità di andamento in tutti i servizi della marineria.

Io, se l'ora fosse meno ingrata, vorrei proporre alla Camera un ordine del giorno, secondo il quale fosse fatto invito al Governo di studiare il modo, con cui dare origine, in Italia, a una istituzione, che tra le varie, e alle volte opposte correnti tecniche, valesse a imprimere unità di concetto e continuità d'indirizzo in tutta quanta la difesa nazionale.

Ma, con o senza cotest'ordine del giorno, non dimentichi il Governo quel molto, che a detta della Giunta generale del bilancio rimane ancora da fare per la nostra marina, questa sfinge de' futuri destini del Regno, questa unica, genuina affermazione originale del genio moderno italiano. Ricordiamoci, o signori, delle espressioni senza sottintesi dell'ammiraglio Aube, più volte citato dall'onorevole Bettòlo, che alla vigilia di essere ministro di Francia scriveva « dover la flotta della Repubblica volgere la sua potenza di distruzione, in caso di guerra, contro tutte le città littoranee, siano fortificate o no, siano pacifiche o guerriere, e incendiarle, rovinarle, e, se non altro, metterle a contribuzione senza misericordia »: o, se tanta brutalità ci offende, delle espressioni meno crude, ma non meno sincere, del suo successore, l'ammiraglio Kranz, che francamente sentenziava « non

poter coesistere, nel bacino del Mediterraneo, due grandi marine, la francese e l'italiana. » Ricordiamoci del grido di allarme, tanto autorevolmente qui dato tre mesi addietro dall'onorevole Dal Verme, circa la sicurezza stessa della Sicilia, così gravemente minacciata dalla trasformazione di Biserta in piazza militare marittima; e, se non basta, delle recenti, amiche dichiarazioni del conte Caprivi alla Commissione militare del Reichstag, secondo le quali, finchè la flotta francese terrà potentissima il mare, all'Italia sarà sempre indispensabile (altro che mani libere, io penso!) l'aiuto e il concorso della flotta inglese, per difendere le sue coste da ogni tentativo di sbarco nemico.

Colajanni Napoleone. E perciò è sbagliata la politica estera.

Fortunato. E sopra tutto, o signori, ricordiamoci bene, che a nulla vale, a nulla giova il nascondere a noi stessi la verità vera delle cose, e che le preoccupazioni e le prevenzioni dell'oggi potrebbero, se l'equivoco permane, condurre domani il popolo italiano, Iddio non voglia, al pregiudizio contro le spese militari!

I ministri hanno le loro responsabilità, molte e gravi. Ma anche noi abbiamo le nostre, e delle nostre responsabilità noi pure dovremo un giorno rispondere, severamente rispondere, dinnanzi al paese. (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni — Moltissimi deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pullino.

Pullino. Le nostre industrie navali e meccaniche, quelle, voglio dire, che hanno per fine principale la costruzione di navi e di apparati motori, non versano davvero, poche eccezioni fatte, in condizioni economiche molto floride. Le speranze che si erano concepite sui benefici effetti che avrebbero dovuto produrre alcuni dazi protettori, i premi di costruzione ed altri vantaggi accordati ai costruttori di navi, macchine marine, caldaie, meccanismi ausiliari, andarono presso che fallite. Le commesse di materiali e le ordinazioni di lavoro che, numerose ed importanti, affluivano ad alimentare la vita industriale degli stabilimenti navali sono andate man mano diminuendo di numero e di importanza, sia perchè gli speculatori e gli armatori non giudicarono conveniente allargare la cerchia delle loro operazioni, sia perchè

molti di essi, disertando le officine nazionali, fecero e fanno tuttora capo all'estero per provvedersi di materiali, e per forniture di opere manufatte.

Pullularono intanto sulle nostre spiagge e nelle nostre città cantieri da costruzioni navali e stabilimenti meccanici in tal copia che, ad alimentarli tutti, sarebbe occorso bisogno di un eccezionale sviluppo della nostra attività commerciale. Ma fu vana speranza. Venne invece la crisi e fu tremenda. Alcuni di questi stabilimenti, o per essere troppo piccoli, o perchè fondati su basi non abbastanza solide, crollarono; altri continuarono a condurre una vita stentata ed anemica spargendo lo sconforto e la miseria nelle classi operaie per mancanza di lavoro; solo hanno potuto resistere alla bufera quelli ai quali non vennero meno le ordinazioni che ad essi solevano dare le pubbliche amministrazioni e, specialmente, quella della Regia marina.

I disinganni patiti e più ancora la tema di guai maggiori, fecero avvisati i nostri industriali che, a salvare la posizione, occorreva bisogno di rimedi pronti ed efficaci. E poichè il principale, per non dire l'unico elemento di vita industriale, lo traggono dalle ordinazioni delle pubbliche amministrazioni, così tutti gli sforzi e tutte le cure sono rivolti a far sì che non solo esse non vengano a mancare, ma, se è possibile, siano a loro date anche in più larga misura.

Il Governo, come sempre si adoperò, si adopera tuttora a vantaggio della industria nazionale.

Sono note le disposizioni prese dall'Amministrazione della Regia marina e le restrizioni imposte al fine che nessuna commissione di materiali, nessuna ordinazione di lavoro possano sfuggire alla industria privata, nulla curando se gli stessi materiali e le stesse opere si potrebbero avere dall'estero con minore spesa ed in minor tempo.

Ricorderò le tassative prescrizioni che reggono le forniture che sono aggiudicate a pubblici incanti, ai quali non possono adire se non se industriali nazionali, siano essi proprietari, oppure semplici conduttori di stabilimenti che funzionino in Italia, nei quali devono essere fabbricate e completamente ultimate di lavorazione tutte le parti di una costruzione, o tutti gli organi di un mecca-

nismo che formino oggetto di una determinata fornitura.

L'industria nazionale approfittò delle buone disposizioni dell'Amministrazione della Regia marina, per le quali venne aperto un largo campo alla sua attività, campo che essa percorse ampiamente ed in ogni senso.

Tutte le macchine motrici delle officine dei Regi arsenali e le loro caldaie; tutte le macchine operatrici, gran copia e varietà di attrezzi, di ordigni, di mezzi di lavoro, furono commessi, fabbricati e forniti dall'industria nazionale. Ad essa venne affidata la costruzione di barche in legname ed in ferro, a remi ed a vapore; di galleggianti da arsenale: di pontoni di varia grandezza; di manchine galleggianti; di grù a vapore e di grù idrauliche di grande potenza, di macchine effossorie; di rimorchiatori da porto e da alto mare, di cisterne a vapore.

Essa provvide e seguì a provvedere torpediniere di vario tipo; avvisi torpedinieri; incrociatori corazzati e non corazzati; avvisi di squadra; navi da battaglia complete.

Essa fornisce cannoni di vario calibro; affusti, sott'affusti, piattaforme giranti, proiettili, siluri, macchine dinamo-elettriche; tutti gli apparati motori delle nostre navi da guerra son fabbricati in Italia. Molti materiali da costruzione come ferro, ferro omogeneo, rame, piombo in lastre, in verghe angolate, in verghe profilate, in barre quadro, tonde e piatte, ed in pani; tutte le corazze grosse e sottili, che servono a proteggere i fianchi ed i ponti delle nostre navi sono fabbricate in Italia e fornite dalla industria privata. Così che dal 1887, anno nel quale l'acciaieria di Terni cominciò a fornire corazze, sino alla fine del 1892, cioè nell'ultimo sessennio, l'Amministrazione della marina ha dato all'industria nazionale per commissioni di materiali e per ordinazioni di lavoro, 97 milioni di lire.

Nello stesso periodo di tempo, le somme complessivamente stanziare nei bilanci della marina, per nuove costruzioni, per allestimento ed armamento di esse ammontano a 202 milioni.

L'industria privata adunque concorse per il 48 per cento nel mantenimento e nell'incremento della nostra flotta. E si deve notare che, in queste somme, non sono comprese quelle che annualmente si spendono sul capitolo *Manutenzione* per acquisti di materiali di

diversa natura, cioè legnami di varie essenze, tele, stoffe, minio, biacca, olio per macchine, sapone, sevo, ecc.

Ma questo potente aiuto che l'amministrazione della marina dà all'industria privata, questa larga parte che ad essa fa del suo bilancio, non sono più sufficienti. Si va oltre. Si vorrebbe che tutte, o quasi tutte, le nuove costruzioni fossero ad essa affidate, e che le navi che essa provvede, le provvedesse completamente allestite, cioè finite di tutto punto, e tali, che possano entrare in effettivo servizio immediatamente dopo che saranno consegnate alla Regia marina.

Questa progressiva diminuzione d'importanza dei Regi arsenali, se fosse spinta allo estremo suo limite, condurrebbe alla totale loro soppressione.

Se v'ha un paese nel quale tale sistema potrebbe essere seguito, questo è certamente l'Inghilterra.

Se, colà, l'amministrazione della marina da guerra entrasse in questo ordine d'idee, essa potrebbe, senza alcun inconveniente, affidare all'industria privata la costruzione e l'allestimento di tutte le navi tanta è la potenzialità di produzione degli stabilimenti industriali inglesi.

Colà, la costruzione e l'allestimento delle navi è una vera e propria industria; anzi, è una delle principali industrie.

Colà l'organizzazione delle officine è talmente potente e completa da poter produrre annualmente l'enorme cifra di 1,300,000 tonnellate di bastimento mercantile. Stabilimenti come questi che vivono di una vita propria così rigogliosa, non hanno certamente bisogno delle commesse che ad essi può dare eventualmente l'Amministrazione della marina da guerra per prosperare. Se esse vengono, sono le benvenute; ma se mancano, non per questo quegli stabilimenti intisichiscono o sono obbligati a fare fallimento, perchè ad essi non manca mai copia di ordinazioni, sia da armatori che da Società di navigazione nazionali, che da armatori, da Società di navigazione, e da Amministrazioni delle marine da guerra di altri paesi.

Orbene, date queste eccezionali condizioni di floridezza nelle quali si trovano gli stabilimenti inglesi, vediamo da quali fonti siano state tratte, nell'ultimo quadriennio, le navi da guerra delle quali occorre bisogno al Governo di S. M. la Regina.

Dai Regi Arsenali di *Portsmouth, Chatham, Pembroke, Devonport, Sherness*, uscirono:

Nel 1889; 22 navi complessivamente di tonnellate 36,155.

Nel 1890; 8 navi complessivamente di tonnellate 22,520.

Nel 1891; 8 navi complessivamente di tonnellate 68,100.

Nel 1892, 9 navi complessivamente di tonnellate 50,450.

Cioè n. 47 navi complessivamente di tonnellate 177,225.

Durante lo stesso periodo di tempo, gli stabilimenti privati di *Palmer, Laird Thames Iron, Thomson, Carley, Napier, Barrow* ed altri minori, fornirono 45 navi da guerra complessivamente di tonnellate 188,331.

Vuolsi però notare che la fornitura del solo anno 1892 fu di tonnellate 90,750, mentre la media annuale del triennio antecedente, che si può considerare come la normale, non sale che a tonnellate 32,527.

Questa eccezionale produzione del 1892, quasi tripla della normale, si deve attribuire alla circostanza che in quell'anno scadevano le date di consegna di molte navi da guerra, che l'Amministrazione della marina aveva dovuto fare rapidamente costruire ed allestire dall'industria privata, in obbedienza al voto del Parlamento, che aveva stanziato in bilancio la somma di 22 milioni di lire sterline per incremento della flotta, con la legge conosciuta sotto il nome di *Naval defence Act*. Ma è probabile che questa enorme cifra di 90,750 tonnellate non sia più raggiunta, almeno per molti anni.

Facendo dunque entrare in conto la media normale di tonnellate 32,527, si vede che la industria nazionale inglese ha concorso, in quanto a forniture di navi complete, per il 42 per cento nell'incremento e nel mantenimento della flotta.

Nell'ultimo sessennio uscirono dai nostri arsenali militari tonnellate 53,000 circa di nave da guerra, e nello stesso periodo di tempo, gli stabilimenti privati hanno fornito tonnellate 36,500 circa fra navi complete, apparati motori ed oggetti di allestimento. Il concorso adunque da essi prestato alla nostra marina da guerra è del 41.4 per cento. Questa cifra molto si avvicina, anzi, è prossimamente eguale a quella inglese.

La nuova strada per la quale si vorrebbe incamminare la Regia marina, è seminata di

gravi pericoli e potrebbe condurre a tristissime conseguenze.

I fautori di questo sistema dicono invece che, dall'applicazione di esso, l'amministrazione della marina se ne avvantaggerà, che le industrie nazionali rifioriranno, e che grandi benefici ne verranno alle classi lavoratrici.

Questa è la questione, onorevoli colleghi, che io mi propongo di brevemente esaminare considerandola dai punti di vista militare, tecnico ed economico.

Tutte le nazioni che hanno una marina da guerra hanno anche stabilimenti militari propri, nei quali non solo si conservano, si trasformano e si riparano le navi, ma anche vengono costrutte ed allestite.

Tutte le amministrazioni di queste marine, fanno concorrere l'industria privata al mantenimento delle loro flotte, a seconda dei loro bisogni, ed in armonia con la potenzialità dei diversi stabilimenti nazionali; ma tutte conservano per i propri stabilimenti la produzione delle opere di nuovo tipo, di quelle più difficili, più complicate, e specialmente di quelle di maggior valore.

Questi stabilimenti militari sono ben protetti contro le offese che ad essi potrebbe arrecare il nemico in tempo di guerra.

La ragione di questo provvedimento è evidente. Tutte le navi che si trovassero impostate sopra cantieri senza protezione e senza difesa, sarebbero, allo scoppiare della guerra, completamente distrutte da pochi colpi di cannone.

Le grandiose ed imponenti fortificazioni che coronano il golfo di Spezia, hanno per principale obbiettivo la protezione di quell'arsenale; e lo stesso fine avrebbero le difese, che eventualmente si organizzerebbero, dal lato di mare, in tempo di guerra.

Quando si è trattato di far sorgere l'arsenale di Taranto, destinato a sostituire quello di Napoli ed il cantiere di Castellammare, condannati entrambi a sparire dal novero degli stabilimenti militari marittimi, una delle ragioni, anzi la principale ragione, che si fece valere, fu appunto quella di creare un arsenale ben difeso, dove si potessero conservare, riparare, trasformare, costruire ed allestire, al sicuro dalle offese nemiche, le navi da guerra; sicurezza che nè Napoli nè Castellammare non avrebbero mai potuto garantire.

Questi argomenti non hanno ora menomamente perduto del loro valore; anzi ne hanno acquistato in ragione della grandissima diversità di valore fra le grandi corazzate moderne e le navi da guerra di 25 a 30 anni fa. L'amministrazione della marina assumerebbe una gravissima responsabilità verso il paese, se, cedendo alle interessate premure che si vanno facendo, si lasciasse indurre ad affidare all'industria privata la costruzione e l'allestimento della maggior parte delle sue navi, e specialmente delle più importanti; se esse disertassero gli arsenali governativi ben muniti e ben fortificati, per andarsi ad impiantare su cantieri senza difesa e senza protezione, come sono tutti quelli degli industriali privati che sorgono sulle nostre spiagge, sarebbero votate inesorabilmente a sicura perdita, ed il paese dopo tanti sacrifici, dopo tante spese, correrebbe il rischio di vedere, in poco tempo e da pochi colpi di cannone, distrutta la miglior parte del suo materiale da guerra.

Ma v'ha di più. Ogni stabilimento si formerà per un massimo di produzione annuale, e l'industriale che lo ha in esercizio, avrà interesse che questo massimo sia annualmente raggiunto perchè, in questo modo, le sue spese generali riferite all'unità di produzione, saranno le più piccole possibili; ed ancora; prima che l'industriale s'incammini in que-

Nessuno dei nostri stabilimenti industriali possiede mezzi acconci per costruire ed allestire più navi da guerra ad un tempo, e nemmeno una grande corazzata moderna. Dove mancano scali da costruzione adeguati; dove mancano bacini; dove mancano officine abbastanza grandiose e complete; dove mancano tutte queste cose ad un tempo.

Ma si dirà: l'Amministrazione della marina dia lavoro; l'industria privata si porrà in condizione di poterlo eseguire. Questo può essere vero in teoria, ma praticamente, lo credo un concetto di assai difficile attuazione. Basta, per convincersene, porre mente al tempo che esige ed alle ingenti somme che assorbe la potente organizzazione di uno stabilimento destinato alla costruzione ed all'allestimento di grandi corazzate moderne.

L'arsenale di Spezia ha precisamente questo scopo; ebbene, dopo tanti anni che vi si lavora, dopo tanti danari che vi si sono spesi, non si può dire che sia, neppure ora, completamente organizzato.

sta speculazione, prima che in essa investa i suoi capitali, dovrà essere sicuro che questo massimo gli sia garantito per un sufficiente numero di anni.

Potrà l'Amministrazione della marina dare simili affidamenti? I nostri bilanci sono soggetti a delle oscillazioni; sono più o meno pingui a seconda delle vicende politiche e delle condizioni finanziarie nelle quali versa il paese. Quale ministro della marina potrebbe impegnare i bilanci futuri?

L'Amministrazione della marina non avrà sempre nuovi tipi di navi da dare a costruire all'industria privata; non avrà sempre nuovi esemplari di navi, già costrutte ed allestite da fare riprodurre.

Quando il piano organico del nostro naviglio da guerra sarà completo in modo da soddisfare alle esigenze militari del nostro paese, le costruzioni navali alle quali bisognerà annualmente provvedere, si limiteranno a quelle che sono destinate a sostituire le navi che, o per vetustà, o per essere diventate disadatte ai fini militari o per deficienza di velocità, o per debolezza di armamento e di protezione, dovranno essere raddiate dai quadri del naviglio.

Le commesse quindi che l'Amministrazione della marina potrà dare all'industria privata non raggiungeranno più il massimo ora ricordato. Le spese generali di questi stabilimenti, riferite all'unità di produzione, cresceranno; varcheranno il limite che si era prestabilito, e che è ammissibile in uno stabilimento bene organizzato e che funzioni regolarmente; e l'Amministrazione della marina si troverà obbligata, se non legalmente, moralmente almeno, a pagarne la differenza, o sotto forma di compensi, o sotto forma di aumento di prezzo della unità di produzione.

Questa è la inevitabile conseguenza alla quale si arriva in tutti i paesi nei quali, come disgraziatamente nel nostro, le industrie navali e meccaniche non vivono di vita propria, ma hanno bisogno di essere continuamente assistite dalle pubbliche amministrazioni per poter vegetare.

Una nave che sia stata costrutta ed allestita in un regio arsenale, si può considerare come un'opera quasi perfetta.

Essa rappresenta lo stadio al quale è giunto il progresso delle costruzioni navali, al momento in cui entra a far parte della flotta; nessuna cura è trascurata nella scelta

dei materiali, al fine che ognuno di essi sia della miglior possibile qualità nella propria specie; tutte indistintamente le parti delle navi, tutti gli organi degli apparati motori e dei meccanismi sono accuratamente lavorati, applicando nella lavorazione scrupolosamente le buone regole d'arte; talvolta anzi si eccede in accuratezza: ed è naturale che le navi, così costrutte ed allestite, costino di più che non, se i materiali impiegati fossero di qualità scadente e la lavorazione fosse dozzinale. Ma lo stesso maggior costo va a vantaggio dell'economia, quando essa sia bene intesa.

Rade volte infatti succede che, in una nave costrutta ed allestita in un regio arsenale, una parte qualunque dello scafo, un'organo di un meccanismo, un oggetto di allestimento vengano meno per cattiva qualità dei materiali impiegati, o per trascuratezza nella lavorazione.

Basta avere un'idea, anche superficiale, di ciò che è una nave, e ricordare l'infinita varietà di disposizioni interne, di meccanismi, di oggetti di natura diversa, ognuno dei quali ha uno scopo fisso e determinato, che si trovano talvolta raccolti in limitatissimo spazio, cosicchè gli uni agli altri si debbono soprapporre, per capire che è assolutamente impossibile, specialmente quando si tratta di navi di nuovo tipo, di tutto prevedere nella formazione dei disegni e di tutto così disporre, che ogni cosa risponda bene all'ufficio al quale è destinata. Succede quindi che, durante la costruzione, alcune disposizioni interne devono essere modificate; alcuni meccanismi cambiati di posto, altri sostituiti, perchè se ne sono introdotti nell'uso pratico di quelli più perfezionati. Tutte queste variazioni, queste trasposizioni, queste sostituzioni, se sono fatte durante la costruzione, costano relativamente poco ed assorbono poco tempo, cosicchè la nave si può trovare completamente allestita nel termine di tempo prestabilito, ed entrare a far parte della flotta con tutte le qualità delle quali dev'essere fornita una buona nave da guerra.

L'industriale privato invece che ha in esercizio uno stabilimento navale, intende di fare una speculazione. Egli quindi ha principalmente di mira il proprio interesse.

Non è perciò tanto scrupoloso nella scelta dei materiali da costruzione, specialmente quando sia persuaso che la maggiore o mi-

nore buona qualità di alcuno di essi, non possa recare inconvenienti, oppure essere cagione di danno, avuto riguardo all'uso al quale deve servire. La lavorazione delle varie parti dello scafo e quella dei vari organi dei meccanismi, non è sempre delle più accurate. Tutta la sua attenzione e tutte le sue cure si portano sulle parti che sono più in vista.

Così, per esempio, accade di trovare che i locali destinati ad alloggio dello stato maggiore sono finiti con minuziosa accuratezza, e con soverchia eleganza, mentre poi sono trascurati quelli che debbono servire per alloggiare la bassa forza. Così, gli organi di una macchina che danno più all'occhio, saranno di finitissimo lavoro, mentre invece il complesso del meccanismo e talvolta anche alcuno dei suoi organi principali lasciano a desiderare in fatto di lavorazione.

Succedono quindi sconcerti a sconcerti, guasti a guasti; alcune disposizioni interne devono essere modificate, perchè l'industriale le ha eseguite come erano segnate nei disegni senza preoccuparsi se esse rispondano, oppure no, bene alle esigenze della vita di bordo, ed ai fini militari; meccanismi vanno smontati, ritoccati, rimontati; oggetti di allestimento vanno aggiunti, perchè tutto ciò che non è ricordato nei quaderni d'oneri non è fornito dall'industriale; ogni fornitura supplementare andrebbe a suo carico, sarebbe a lui cagione di spesa; le prove si succedono alle prove, molte volte assai numerose, prima che la nave, dopo che è stata consegnata, possa entrare in effettivo servizio.

Potrei portare esempi che farebbero vedere che nel mio dire nulla vi è di esagerato. Mi limiterò a ricordare le torpediniere, delle quali sono state finora provviste dall'industria privata poco meno che un centinaio. Ebbene, su tutte indistintamente, l'amministrazione della marina ha dovuto fare qualche lavoro, ha dovuto aggiungere qualche attrezzo, qualche meccanismo, per renderle uguali a quelle che già si trovavano in servizio.

Se ciò succede per le torpediniere, che cosa accadrà quando si tratti di una nave?

Vi è un modo per attenuare, se non per sopprimere completamente, questo grave inconveniente, e questo sta nel non affidare all'industria privata se non che la riproduzione di navi già costrutte ed allestite, e di esigere che la copia, in ogni suo particolare, eguagli

scrupolosamente l'originale; ma le navi di nuovo tipo, specialmente quelle di maggior costo, devono essere studiate, costrutte ed allestite esclusivamente nei Regi arsenali.

Si dice spesso, e si va ripetendo, che se l'Amministrazione della marina facesse costruire ed allestire le sue navi dall'industria privata, spenderebbe di meno e le avrebbe pronte in un tempo minore, che non costruendole ed allestendole nei suoi arsenali. I dati che si possono ricavare dalle forniture di navi complete fanno vedere che questa asserzione non è esatta.

Prendiamo a considerare le navi *Bausan*, *Vesuvio*, *Fieramosca*, *Etna* e *Stromboli*, tutte presso a poco uguali.

Le prime tre sono state costrutte da privati industriali, e le altre due vennero costrutte ed allestite negli arsenali dello Stato. Ognuna delle prime, cioè di quelle costrutte dall'industria privata, ha costato 5,418,600; ognuna delle altre, ha costato 5,585,400 lire, cosicchè quelle fornite dall'industria privata hanno costato 166,800 lire di meno di quelle costrutte nei Regi arsenali.

Ciò secondo il prezzo contrattuale. Ma se si pon mente alle rilevanti spese che l'Amministrazione della marina ha dovuto fare su ciascuna di esse per completarle; a quelle che ha dovuto sostenere per paghe di personale e per prezzo di materiali di consumazione durante le prove che queste navi hanno dovuto subire prima di poter entrare a prestar servizio effettivo, si vedrà che questa differenza va grandemente diminuendo, se pure non diventa addirittura negativa.

Consideriamo ancora le navi *Partenope*, *Urania*, *Minerva* ed *Aretusa*. La prima, cioè la *Partenope*, costrutta ed allestita in un Regio arsenale ha costato 1,775,600; ognuna delle altre tre, fornite dall'industria privata, ha costato invece 1,823,000.

La differenza di di 47,400 lire è ora a favore di quelle costrutte nei Regi arsenali, e questo vantaggio sarà ancora maggiore, se si pone mente alle somme che ha dovuto spendere l'Amministrazione della marina su quelle fornite dall'industria privata, prima che abbiano potuto entrare in effettivo servizio, per le ragioni che ora ho ricordato.

Non è esatto credere che il vero costo di una nave fornita dall'industria privata, sia quello riferito nel contratto, perchè, oltre alle spese complementari alle quali ho accennato

e che sono a carico della R. marina, bisogna tener conto dell'interesse delle somme, che vengono anticipate ai fornitori.

Alcune di queste rate, che ammontano a parecchie centinaia di migliaia di lire, sono ad essi date prima ancora che la costruzione sia effettivamente iniziata.

Bisogna tener conto dei premi di costruzione che sono accordati agli scafi, alle macchine, alle caldaie, ai meccanismi, che sono pagati su di uno speciale capitolo, e che quindi non entrano nel prezzo contrattuale.

Ma si può obiettare che nel prezzo delle navi costruite ed allestite nei regi arsenali, non figurano le spese generali, che gravar debbono in equa misura su tutto il lavoro utile che si trae dalle officine d'uno stabilimento, sia esso governativo oppure privato.

Si può rispondere che, neppure nel prezzo di quelle fornite dall'industria privata figurano molte spese che sono a carico della Regia marina durante la costruzione.

Queste sono: spese per studio dei progetti; per formazione dei disegni; (e queste sono assai più rilevanti, di quel che ordinariamente si crede); spese per mantenimento degli uffici tecnici, composti di ufficiali del Genio navale, d'impiegati tecnici, di operai, di disegnatori, e di un limitato personale di amministrazione.

Scopo di questi uffici è d'invigilare sulle costruzioni che si fanno negli stabilimenti privati per conto della Regia marina, al fine di assicurarsi che le clausole contrattuali sieno rigorosamente osservate, che i materiali che si impiegano, siano di buona qualità e che la lavorazione degli scafi e degli apparati motori sia accuratamente condotta. Tutto ciò, ben inteso, in quella misura che si può ragionevolmente pretendere dall'industria privata.

Se la mole di lavoro che si affiderà alla industria privata crescerà, cresceranno anche queste spese che vanno a carico della Regia marina.

Nè si creda che una corrispondente diminuzione di esse si potrebbe realizzare negli arsenali governativi. Molte delle spese generali che pesano su di uno stabilimento militare sono costanti, o quasi costanti, qualunque sia la entità del lavoro utile che si trae dalle sue officine. Tali sono: spese per mantenimento di uffici di comando in capo, di direzione generale di arsenale, di direzione dei

lavori, di amministrazione, di sorveglianza, di manutenzione di locali, di pulizia delle officine, d'illuminazione interna ed esterna, di custodia militare e simili. La unica variazione che sarebbe conseguenza dell'applicazione di questo sistema consisterebbe nel dover licenziare un certo numero di operai.

Ma la diminuzione del personale non potrebbe mai esser proporzionata a quella del lavoro, perchè la Regia marina dovrebbe sempre tenere al suo servizio un sufficiente numero di operai, periti nel loro mestiere, disciplinati, affezionati, fedeli sui quali poter contare nel momento in cui dell'opera loro occorra bisogno, e che essa non saprebbe dove trovare, sul momento, fuori dei Regi arsenali. Questa condizione di cose s'impone così in tempo di pace come in tempo di guerra, ma più specialmente in questo secondo caso. Si pensi in quale stato ritorneranno da una battaglia navale le nostre corazzate, dopo aver subito la tremenda azione dei potentissimi esplosivi dei quali si fa ora così larga applicazione come mezzo di distruzione.

Le maestranze sono come gli eserciti; non si improvvisano; bisogna formarle e conservarle, per averle pronte quando dell'opera loro occorra bisogno.

Le officine adunque resteranno con il loro corredo di macchine, molte delle quali saranno condannate al riposo; resteranno i mezzi di lavoro, ma molti di essi non saranno più utilizzati; il personale sarà male impiegato, e le spese generali degli arsenali cresceranno a dismisura, perchè non si trarrà più dalle loro officine tutto il lavoro utile che essi possono dare in confronto della loro organizzazione.

L'affermazione del minor costo delle navi fornite dall'industria privata, e l'abuso che si fa di essa per trarre in inganno quelli che non sono pratici di questa materia, sono fatti di tale importanza, che mi consigliano a fare qualche altra considerazione al fine di provarne la fallacia. La Regia marina ha sempre usato di far costruire dalla industria privata gli apparati motori delle sue navi, o grandi o piccole; ma oltre a farli costruire, ha anche sempre usato farli da essa montare a bordo delle navi, ed ordinariamente questa parte di lavoro è affidata allo stesso costruttore dell'apparato motore. Così facendo, la Regia marina opera saviamente perchè provvede, con i mezzi che sono a sua disposizione,

allo sviluppo delle industrie meccaniche nazionali. Si dice invece che la vera ragione per la quale essa non fa da sè, con i suoi proprii mezzi, questo lavoro, sta nel fatto che non ha nè un personale tecnico dirigente, nè un personale lavorante capaci di fare lavori di tanta importanza, e che se volesse tentare la prova, impiegherebbe più tempo e spenderebbe di più che non facendo fare il lavoro dall'industria privata, e che finirebbe per avere un'opera assai imperfetta. Ebbene, questa prova la Regia marina la volle tentare. È stato montato a Spezia, esclusivamente a sue spese e cura, l'apparato motore più potente che ora esista su bastimento a galla. Voglio dire, l'apparato motore della corazzata *Sardegna*.

La sua macchina motrice è di 22,800 cavalli. Il montamento è stato compiuto in 16 mesi, cioè in un lasso di tempo minore di quello che era stato accordato all'industria privata pel montamento dei due apparati motori simili, ma di potenza alquanto più limitata, delle corazzate *Sicilia* e *Umberto*, ed ha costato 60,000 lire di meno di quanto ha costato il montamento di ognuno dei due apparati motori ora ricordati. Con quanta esattezza e perfezione sia stato condotto a termine il lavoro ce lo dice il verbale dell'unica prova di macchina fatta in mare nel giugno 1892. In esso è detto che *le macchine hanno funzionato benissimo*.

Che poi l'industria privata non consegna mai a tempo di contratto le navi, gli apparati motori e le navi complete che essa fornisce, lo prova il ricordo delle seguenti date. La corazzata *Vesuvio* doveva essere consegnata il 10 giugno 1886 e lo fu il 17 luglio 1889.

La corazzata *Fieramosca*, anziché il 1° settembre 1883, fu consegnata il 27 febbraio 1890. L'apparato motore della *Confienza* doveva essere consegnato il 25 luglio 1887, e lo fu invece il 6 novembre 1888. *L'Etruria* avrebbe dovuto essere consegnata in settembre 1891, e non lo è stata ancora ora. Lo stesso si dica dell'*Umbria* e della *Liguria*.

Potrei portare altri esempi; ma mi pare che sarebbe fare opera oziosa.

Se questa condizione di cose ha una certa gravità in tempo di pace, sarebbe sicuramente gravissima quando si approssimasse la probabilità di una guerra, perchè la marina non potrebbe mai essere sicura di aver pronte, al momento di entrare in azione, tutte quelle

navi sulle quali il paese aveva forse fatto grande assegnamento.

Ciò che avviene in Italia succede anche all'estero.

Si volle in Francia regolare su basi fisse la posizione degli operai degli arsenali militari della Repubblica.

Ed a questo fine, è stato da dieci deputati presentato un apposito disegno di legge al Parlamento nazionale, nella seduta del 12 aprile 1892.

Nella relazione che lo precede, si discorre appunto del sistema di affidare alla industria privata la costruzione di navi, di apparati motori, e la fornitura di navi complete; ebbene, si censura il Parlamento, che aveva obbligato l'Amministrazione della marina a seguire, su vasta scala, questo sistema: perchè le spese generali, negli arsenali della Repubblica, sono cresciute a dismisura; perchè l'Amministrazione della marina è stata obbligata a licenziare un certo numero di operai (misura questa che i proponenti punto non si peritano di dichiarare addirittura pericolosa); perchè le navi che sono fornite dall'industria privata costano di più di quel che costino le navi costruite dagli stabilimenti governativi, perchè l'Amministrazione della marina deve su esse sostenere ingenti spese per completarle e per paghe di personale e per materiali di consumazione, durante le prove molto numerose a cui devono essere assoggettate le navi, prima di poter entrare in effettivo servizio. E questo si prova con numerosi confronti.

In Francia si calcola che l'ammontare delle spese che deve sostenere la marina, dopo la consegna delle navi fatte costruire dalla industria privata, varia fra il 10 ed il 12 per cento del prezzo contrattuale.

Così, per esempio, l'*Amiral Baudin* costruito nell'arsenale di Brest, ha costato 15,600,000 lire; la *Formidable*, costruita dall'industria privata a Lorient, ha costato lire 17,000,000. Aggiungendo 1,600,000 lire al valore dell'*Amiral Baudin*, si cade sui 17 milioni, prezzo della *Formidable*.

Così ancora per una famiglia intera di avvisi-torpedinieri quasi eguali. Essi sono sei; quelli costruiti dall'industria privata hanno, in media, costato ognuno 860,000 lire. La marina della Repubblica ha dovuto poi spendere per lavori complementari, per paghe di personale, e per materiali di consumazione

durante le numerose prove, su ciascuno di essi altre 110,000 lire circa, cioè il 12 per cento del prezzo contrattuale.

Si afferma che i materiali impiegati dalla industria privata sono di qualità meno buona che non quelli che si usano negli arsenali governativi, e che la lavorazione degli scafi e degli altri meccanismi è assai trascurata.

Si ricordano ventotto disgrazie successe a bordo di navi per rottura di organi principali di macchine motrici, alcune delle quali hanno costato la vita a parecchie persone. Così, per esempio, la rottura dei tubi di vapore dell'apparato motore della corazzata *Dupuy-de-Lome*, che accadde nei primi mesi del 1892, ha costato la vita a 17 persone. Così quella successa a bordo del *Requin* ha costato la vita a 3 persone.

Or bene, di queste 28 disgrazie, 5 sole sono accadute con apparati motori costruiti negli arsenali della Repubblica, e 23 (cioè l'82 per cento) con quelli forniti dall'industria privata.

Parlando poi di scafi, la relazione dice che, non solo si trovano sempre inesattezze di costruzione, difetti di esecuzione, ma che si sono talvolta scoperti dei veri e propri inganni.

Il *Requin*, che ho già citato, ha dovuto essere immesso in bacino per subire delle riparazioni. In quest'occasione si è trovato che un grandissimo numero di pernotti, che avrebbero dovuto essere di acciaio, erano stati sostituiti con altri di piombo e con caviglie di legno. Così si è trovato che numerosissimi buchi da pernotti erano stati accecati con mastice o con cemento.

Gli stessi fatti si sono verificati per lo scafo della *Cigogne*.

A questo punto io debbo dichiarare che i nostri industriali sono molto più coscienti ed onesti.

Nei miei 28 anni di servizio dipartimentale ho sorvegliato molte costruzioni che si sono fatte negli stabilimenti privati per conto della marina da guerra; ho fatto parte di molte commissioni di collaudazione, e ne ho presieduto molte altre; ma non mi è mai avvenuto di trovare simili magagne. Ed io sono lieto che mi si presenti propizia l'occasione di potere fare qui pubblica testimonianza della moralità e della onestà dei nostri industriali.

La relazione francese conclude dicendo che

mai, o quasi mai, l'industria privata consegna a termine di contratto le costruzioni che sono ad essa affidate.

E prova questo asserto con l'esempio di 6 incrociatori, la costruzione dei quali è stata contemporaneamente iniziata; due furono costruiti ed allestiti negli arsenali della Repubblica e quattro dall'industria privata. Ebbene; i primi due, al tempo in cui è stata fatta la relazione, cioè un anno fa circa, prestavano servizio da quasi due anni; degli altri nessuno ancora; alcuno anzi non aveva nemmeno incominciato a fare le prove preliminari di macchina.

Da quanto sono venuto ricordando appare che gli stessi inconvenienti che noi rimproveriamo alle forniture dell'industria privata, sono lamentati anche all'estero.

Ma l'ammaestramento che ci viene da una nazione assai più provetta di noi in fatto di costruzioni navali, dovrebbe pur servire a qualche cosa.

Esso deve consigliare l'amministrazione della nostra marina ad essere ben cauta nello incamminarsi per quella strada sulla quale la si vuol spingere e che, come ho già detto, è seminata di gravi pericoli e potrebbe portare a gravissime conseguenze.

Io so, onorevoli colleghi, che l'argomento che sto trattando è arido (*Denegazioni*) e che più pesante lo rende la mia stentata e disadorna parola.

Voci. No! no!

Pullino. Ma io vi chiedo venia per alcuni altri momenti al fine che vi possa dire come, dall'abbandono completo o quasi completo delle nuove costruzioni all'industria privata, io non creda che possa venirne vantaggio alle classi operaie.

Le somme che, annualmente, sono stanziare nei nostri bilanci sono una quantità fissa.

Ammettendo che la mercede media dell'operaio sia la stessa, tanto negli stabilimenti governativi quanto in quelli dell'industria privata, è chiaro che il numero di operai che trarrà il suo sostentamento dalle costruzioni navali sarà sempre lo stesso, sia che queste somme vengano integralmente spese negli arsenali governativi, oppure parte in questi e parte in quelli dell'industria privata.

L'amministrazione della marina non ha dividendi da distribuire ad azionisti; non ha diritti di privativa da pagare; non ha inte-

ressi di somme prese a prestito, ai quali debba soddisfare; non ha ammortamento di capitali al quale debba provvedere. L'industriale invece che dedica la sua opera e che investe i suoi capitali in uno stabilimento navale, fa una speculazione.

Nessuno potrà trovar a che dire, se egli mette in opera tutti i mezzi che crede più acconci per farli fruttare.

Uno dei principali sta nel non fare spese improduttive. Egli quindi regola il suo personale lavorante in armonia con il lavoro che deve attualmente compiere; ed, al più presto possibile, licenzia tutti quegli operai della cui opera più non gli occorre bisogno, pronto a richiamarli in servizio se nuove commesse lo consiglino a ciò fare.

La posizione invece degli operai negli stabilimenti governativi è assai più stabile. Ben di rado avviene che vengano ordinati licenziamenti per diminuzione di lavoro; si cerca invece di occupare gli operai che sono in eccedenza al numero strettamente necessario per condurre i lavori in corso, nel miglior modo possibile senza preoccuparsi se il lavoro utile che essi producono sia, oppure no, in esatta armonia con la mercede che percepiscono.

Per quanto grandi sieno le cure e le attenzioni che sono messe in opera dalle autorità dipartimentali al fine di evitare disgrazie, pure il numero degli operai che annualmente si feriscono in servizio è assai rilevante. A questi l'Amministrazione della marina dà i quattro quinti della rispettiva mercede a titolo di sussidio, per tutto il tempo che dura la malattia. Se la ferita è leggiera, sono autorizzati a curarsi in casa; se invece ha un certo carattere di gravità, vengono ricoverati negli ospedali dipartimentali marittimi, dove, con una contribuzione giornaliera che varia col variare della mercede, ma che, in ogni caso, non eccede mai una lira, sono curati dai medici militari della Regia marina.

Questo si fa in circostanze normali; in circostanze eccezionali si adottano provvedimenti eccezionali. Ricorderò quelli che sono stati presi durante l'invasione colerica del 1884 e dirò di ciò che si è fatto a Spezia, dove in quell'epoca avevo l'onore di essere Direttore delle costruzioni navali. Fummo chiusi dentro il cordone sanitario per 52 giorni. Molti operai ne erano stati tagliati fuori; a questi l'Amministrazione della marina diede

la metà della mercede a titolo di sussidio. A quegli operai invece, che quantunque avessero la famiglia fuori del cordone sanitario, ne erano stati chiusi dentro, fu aumentata la mercede di 50 centesimi, cioè di una classe, ed è stata ad essi pagata una somma eguale al terzo della mercede stessa, a titolo di gratificazione.

Il Ministero della marina mandò alle autorità dipartimentali rilevanti somme per essere distribuite in sussidii alle famiglie degli operai colpiti dal colera. Alle vedove poi di quelli che, morendo, non avevano raggiunto il numero degli anni di servizio prescritti dalla legge per aver diritto alla pensione, vennero dati sussidii rinnovabili. Gli orfani vennero ammessi nell'arsenale come garzoni a mercede, senza badare se avessero, oppure no, l'età regolamentare per aver diritto a coprire tali posti.

Si aprirono cucine economiche a Castellammare, a Napoli, a Spezia; non si facevano più feste. Tutte le domeniche gli operai erano chiamati a lavoro, ma non certo per trarre partito dell'opera loro, sibbene per sottrarli al pericolo di disordinare.

Gli operai che erano colpiti dal colera nelle ore di lavoro, venivano trasportati in un ospedale-lazzaretto fatto costruire dall'Amministrazione della marina, dove erano curati da medici militari.

Tutti indistintamente gli operai, qualunque sia la loro mercede, hanno diritto alla pensione di riposo. Il minimo di questa pensione si conquista dopo venticinque anni di servizio; il massimo a quaranta anni.

Le pensioni minime variano da 300 a 500 lire, e le massime da 400 a 725 per una variazione di mercede da 2 a 5 lire.

Ma l'amministrazione della marina non pensa solo agli operai; pensa anche ai loro figli.

Essi hanno diritto a concorrere ad occupare i posti disponibili di garzone nei regi arsenali fino all'età di diciassette anni. Tutti questi garzoni hanno una mercede che varia da sessanta centesimi ad una lira; in questo momento ve ne sono circa mille nei tre dipartimenti, e la regia marina spende circa 250,000 lire all'anno per essi; ma non si creda che ne tragga un profitto corrispondente; la prima metà, cioè i più piccoli, producono nulla; l'altra metà produce poco, ed in ogni

caso, mai in proporzione della mercede che percepisce.

Essi sono invece pagati per attendere ad una istruzione intellettuale e professionale, che loro viene data nei regi arsenali a spese della marina.

Le prime basi di queste scuole di garzoni furono gettate, fin dal 1877 nel regio cantiere di Castellammare, da quell'illustre uomo di Stato che, come ora, anche allora sedeva al banco dei ministri.

Monche da prima ed informi, vennero mano mano organizzandosi, così che ora abbiamo delle vere e proprie scuole.

Esse sono poste sotto la immediata giurisdizione dei Direttori delle costruzioni, i quali esercitano la loro autorità a mezzo di ufficiali del Genio navale, che vi sono preposti.

A questi è assegnata una parte dell'insegnamento; un'altra parte è assegnata ad impiegati del personale civile tecnico; un'altra finalmente a maestri borghesi, pagati dalla Regia marina.

Queste scuole sono di tre sorta: elementari, preparatorie e professionali. Al corso elementare sono ammessi tutti i garzoni. Questo comprende quattro classi, in ognuna delle quali si insegnano le stesse materie che sono insegnate nelle scuole omonime municipali.

Alla scuola preparatoria non sono ammessi che quei garzoni che non hanno ancora raggiunto i sedici anni, e che hanno dato prova, durante il corso elementare, di avere una certa attitudine allo studio.

Queste scuole preparatorie si dividono in tre classi, nelle quali si insegnano la grammatica, l'aritmetica, la geometria elementare, l'algebra elementare, i principii della trigonometria rettilinea, i principii pratici della geometria descrittiva ed il disegno lineare. Scopo di queste scuole è specialmente quello di abilitare questi giovanotti all'esame di concorso per allievo della Regia scuola macchinisti di Venezia, ed alla nomina di impiegati nel personale tecnico.

La scuola professionale è divisa in due classi, nelle quali si insegnano le seguenti materie: lingua italiana, geometria descrittiva elementare, nozioni sulle proprietà dei materiali da costruzione, elementi di geometria solida, costruzione navale, tecnologia navale e meccanica, nozioni di fisica e di chimica, disegno di costruzione navale, disegno

di elementi di macchine, nozioni teoriche delle macchine a vapore, struttura e costruzione delle caldaie, montaggio degli apparati motori.

A questa scuola sono ammessi i garzoni che hanno con maggiore lode superato gli esami delle scuole preparatorie. Con il corredo di cognizioni che hanno quelli che, alla fine delle due classi, sostengono felicemente gli esami, si può aspirare ai posti di capi tecnici, e di assistenti nel corpo del genio navale.

Per l'insegnamento professionale la Regia marina pone a disposizione dei garzoni speciali officine nelle quali essi, sotto la vigilanza del personale tecnico, imparano l'arte all'esercizio della quale intendono dedicarsi. Le cure che la Regia marina ha per il benessere di questi garzoni non si fermano qui. Si provvede al loro sviluppo fisico ed alla educazione con esercizi ginnastici, esercizi militari, e periodi di riposo intercalati fra le ore di studio e di pratica manuale nelle officine.

È facile capire che le somme che la Regia marina spende, a totale vantaggio dei garzoni, sono assai cospicue, se si tiene conto delle paghe del personale insegnante e di sorveglianza, dell'uso delle macchine ed attrezzi di lavoro e del materiale che essi, specialmente nei primi anni, sciupano nello addestrarsi al lavoro.

Il numero degli operai analfabeti, grandissimo prima del 1880, è andato mano mano scemando, così che essi costituiscono ora quasi una eccezione e, fra non molto, saranno del tutto scomparsi.

Questi giovani operai, questi futuri capi tecnici ed assistenti non sono legati da alcun vincolo militare, e quindi sono padroni di lasciare, dopo che hanno compiuta la loro istruzione ed educazione nei Regi arsenali, il servizio della marina, e di andare a lavoro negli stabilimenti privati, che raccolgono così il frutto delle cure che, a sue spese, essa ebbe per loro.

Alcuni seguono questa via e sono accolti dagli industriali privati con premura, e sono ad essi fatte delle condizioni eccezionali, avuto riguardo all'età che hanno.

Ora, che io mi sappia, nulla di simile a quanto sono venuto ricordando si fa dai nostri industriali privati a totale beneficio della classe operaia.

I nostri stabilimenti industriali non sono equabilmente ripartiti in tutte le Provincie del Regno. In alcune essi mancano assolutamente; in altre sono scarsissimi o di pochissima importanza. Se l'Amministrazione della marina si decidesse ad affidare all'industria privata la costruzione e lo allestimento della maggior parte delle sue navi, verrebbe ad essere sottratta una certa quantità di lavoro dagli arsenali di Venezia, di Spezia, di Castellammare, di Napoli e di Taranto. Essa andrebbe ad alimentare la vita industriale degli stabilimenti privati. Ora, sarebbe desiderabile che questa eredità venisse raccolta da stabilimenti locali, che esistessero cioè nelle stesse sedi degli arsenali militari. Ma questo, allo stato attuale delle cose ed a cagione dell'inequale ripartizione alla quale ho accennato, è assolutamente impossibile. Il lavoro quindi si troverà costretto ad emigrare dalle sedi degli stabilimenti governativi e perciò lo spodestamento di essi, anzichè esser di vantaggio alle classi operaie, anzichè provvedere allo sviluppo dell'industria nazionale, avrebbe per immediata conseguenza l'accentramento e la monopolizzazione del lavoro.

Ora io non credo che questa sia la miglior via da seguirsi per giungere ad una equa definizione della questione che si agita fra capitale e lavoro.

Si contentino dunque i nostri industriali delle commesse nè scarse, nè poco importanti che a loro vengono date dall'Amministrazione della Regia marina. La Regia marina continui a dar lavoro all'industria privata; ne dia anzi in quella più larga misura che è consentita dai suoi interessi e che è richiesta dai suoi bisogni; ma non si esageri, non si oltrepassi quel limite, varcato il quale, l'applicazione di questo sistema è pericolosa.

La marina farà opera meritoria e degna di plauso perchè provvederà, con tutti i mezzi che ha a sua disposizione, allo sviluppo delle industrie navali e meccaniche nazionali, ed i nostri industriali avranno il nobile vanto di concorrere largamente, potentemente, al mantenimento ed all'incremento della nostra flotta, le cui navi formano l'ammirazione di tutte le marine da guerra, e che è uno dei principali fattori della potenza militare del nostro paese. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni vivissime. — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Ora spetterebbe facoltà di parlare all'onorevole Morin.

Voci. Domani! domani!

Morin. Essendo assente tuttora l'onorevole relatore e mancando molti altri membri della Giunta, ed attesa anche l'ora tarda, domanderei di rimandare il mio discorso a domani.

Presidente. Non potrei ammettere il precedente che l'ora presente sia tarda. Ma per l'altra considerazione da lui espressa, che, cioè, manca l'onorevole relatore e sono presenti soltanto pochi altri membri della Giunta, la sua domanda parmi possa essere accolta. Quindi il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Presentazione d una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Panizza a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Panizza. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per lo esercizio finanziario 1893-94.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita; la discussione di questo stato di previsione sarà iscritta nell'ordine del giorno.

Interrogazioni.

Presidente. Comunico ora alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« I sottoscritti desiderano di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa i criteri, che indussero a modificare l'orario ferroviario, peggiorando la situazione antecedente nella provincia di Siena, rendendo difficile la corrispondenza, le operazioni commerciali, i rapporti colla capitale e colla Valle della Chiana.

« Mocenni, A. Valle, Mecacci. »

« Il sottoscritto desidera di interrogare l'onorevole ministro degli esteri sull'atteggiamento delle autorità politiche austriache di fronte alle manifestazioni di simpatia delle popolazioni triestine verso le LL. MM. i Reali d'Italia in occasione delle loro nozze d'argento.

« Giovagnoli. »

« Rivolgo all'onorevole ministro di grazia e giustizia la seguente interrogazione: che ne sia di un processo iniziato dall'autorità giudiziaria di Roma per tentata falsificazione di carte-valori, a causa del quale parecchi operai di Fabriano, accusati di complicità, sono tratti in carcere da più di due anni.

« Stelluti-Scala. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici intorno alle trascuranze, che si verificano nel servizio della linea Grosseto-Asciano-Siena.

Socci.

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno a tenore del regolamento.

La seduta termina alle 5,35.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.

2. votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: Rendiconto generale consun-

tivo dell'Amministrazione dello Stato per lo esercizio finanziario 1891-92. (4)

3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-94. (34)

Discussione dei disegni di legge:

4. Sul tiro a segno nazionale. (113)

5. Reclutamento dell'esercito. (112)

6. Sulla elezione dei sindaci. (88)

7. Autorizzazione alle provincie di Lecce e Piacenza ed ai comuni di Brusaschetto, Camino, Castagnole, Monferrato, Castelvero d'Asti, Croce Mosso ed altri ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale 1884-86. (151)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1893. — Tip. della Camera dei Deputati.

