

## XV.

## TORNATA DI SABATO 3 DICEMBRE 1898

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

## INDICE.

## Atti vari:

Disegni di legge ( <i>Presentazione</i> ):	
Prestiti comunali e provinciali (VACCHELLI). <i>Pag.</i>	453
Crediti del tesoro (ID.) . . . . .	453
Proposte di legge ( <i>Lettura e relazioni</i> )	
Caccia (TASSI). . . . .	444
Patrimonio delle religiose Cappuccine di Città di Castello (FRANCHETTI). . . . .	444
Professori dell'Istituto tecnico di Parma (OLIVA). . . . .	444
Cimitero di Musocco (CONTI). . . . .	488
Relazioni ( <i>Presentazione</i> ):	
Bilancio della istruzione (MORELLI-GUALTIEROTTI). . . . .	470
Zona monumentale di Roma (ID.). . . . .	470
Università di Bologna (ID.). . . . .	470
Veterani (MARAZZI). . . . .	470
Disegni di legge ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	454
Bilancio della marina:	
Oratori:	
DEL BUONO . . . . .	481-84
DE NOBILI . . . . .	480
FARINA E. . . . .	467
FRANCHETTI . . . . .	471
LUZZATTO A. . . . .	470-78
PALA . . . . .	473
PALIZZOLO . . . . .	481-83
PALUMBO, <i>ministro della marina</i> . . . . .	473
	476-77-78-79-80-81-84-85
PRESIDENTE . . . . .	459
RANDACCIO, <i>relatore</i> . . . . .	475-78-79-81
SANTINI . . . . .	466-78-83-85
VALLE A. . . . .	454-78

## Interrogazioni:

Proibizione di una riunione privata:	
Oratori:	
COSTA ANDREA. . . . .	445
PELLOUX, <i>ministro dell'interno</i> . . . . .	444-45
Commissari regi negli esami di licenza:	
Oratori:	
BACCELLI, <i>ministro della pubblica istruzione</i> . . . . .	445
CORTESE . . . . .	446

## Proibizione di un manifesto:

## Oratori:

CALDESI . . . . .	<i>Pag.</i> 446
PELLOUX, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	446

## Frodi nei vini:

## Oratori:

FORTIS, <i>ministro d'agricoltura e commercio</i> . . . . .	447
ROGNA . . . . .	447

## Funzionari del Convitto nazionale di Arezzo:

## Oratori:

BACCELLI, <i>ministro della pubblica istruzione</i> . . . . .	447-48
SEVERI . . . . .	447

## Manicomio di Arezzo:

## Oratori:

PELLOUX, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	448-50-51
SEVERI . . . . .	449-50

## Pubblica sicurezza in Livorno:

## Oratori:

DEL BUONO . . . . .	451-52
PELLOUX, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	451-52

## Votazione segreta:

Bilancio della guerra . . . . .	488
---------------------------------	-----

La seduta incomincia alle ore 14.

Miniscalchi, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

## Lettura di proposte di legge.

Presidente. Si dia lettura delle proposte di legge delle quali gli Uffici hanno autorizzata la comunicazione alla Camera.

**Miniscalchi**, segretario, legge:

**Proposta di legge dei deputati: Tassi, Roselli, Mezzanotte, Luporini, Raccuini, Farinet, Riccio e Imperiale.**

*Per la unificazione della legislazione sulla caccia*

—  
*Articolo unico.*

È data facoltà al Governo del Re di provvedere per Decreto Reale ed entro un anno dalla promulgazione della presente legge alla unificazione della legislazione sulla caccia per tutto il Regno.

**Proposta di legge dei deputati: Franchetti, Fani, Pompilj, L. Morandi, Raccuini, Fazi, Pantano, Fortunato, Picardi, Dal Verme, Santini, Sanfilippo, Mauro, Luporini, De Amicis Mansueto, Colonna Prospero, Sola, Lampiasi, Di San Giuliano.**

*Circa il patrimonio delle Religiose Cappuccine di Città di Castello*

—  
Art. 1.

Al verificarsi della condizione espressa nell'articolo 1° del Decreto del Regio Commissario generale straordinario per le provincie dell'Umbria, in data 11 dicembre 1860, n. 205, il patrimonio della soppressa casa religiosa delle Cappuccine di Città di Castello, nello stato di fatto e di diritto in cui si troverà, e con le servitù, gli oneri, le ragioni ed azioni, debiti e crediti tutti ad esso inerenti, sarà costituito in ente morale autonomo, è destinato al mantenimento di un istituto d'insegnamento agrario da fondarsi a Città di Castello sotto la diretta ed esclusiva autorità dello Stato.

Art. 2.

Anche dopo la costituzione dell'ente morale di cui all'articolo precedente, continueranno a stare a carico del patrimonio suindicato la spesa occorrente per la custodia e il mantenimento della chiesa e del santuario e per la continuazione del culto nella chiesa suddetta, nonchè quella per le pensioni dovute alle ex-religiose della soppressa casa tuttora superstiti al tempo in cui avrà effetto la disposizione dell'articolo 1°.

Art. 3.

È derogato alle disposizioni degli articoli 11, 19, 20, 31 e 35 della legge 7 luglio

1866, n. 3036, in quanto sarebbero applicabili ai beni della suddetta casa religiosa.

In pagamento della tassa straordinaria del 30 per cento dovuta al demanio dello Stato a' termini dell'articolo 18 della legge 15 agosto 1867, n. 3848, sarà assegnata al demanio stesso una quota di beni di valore corrispondente alla tassa medesima.

Art. 4.

È data facoltà al Governo di provvedere con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, a quanto possa occorrere per l'attuazione della presente legge.

**Proposta di legge dei deputati: Oliva e Berenini**

—  
*Articolo unico.*

I professori che già insegnavano nell'istituto tecnico provinciale di Parma il primo marzo 1873, quando tale istituto venne dichiarato regio, avranno il diritto, ai fini della pensione, di cumulare il servizio provinciale col governativo.

La quota di pensione a carico della Provincia sarà liquidata nella misura e secondo le norme stabilite per gli impiegati che passarono dalla dipendenza di un Comune o di una Provincia a quella dello Stato.

**Presidente.** Si stabilirà poi il giorno per lo svolgimento di queste proposte di legge.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Afan de Rivera, di giorni 3; Piovene di 4; Cuzzi di 8. *(Sono conceduti).*

**Interrogazioni.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Prima è quella degli onorevoli Barzilai, Nofri, Costa Andrea, al ministro dell'interno « sulla proibizione avvenuta in Roma di una riunione privata, in sala privata, nella quale alcuni deputati dovevano parlare dell'amnistia pei condannati politici. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

**Pelloux**, ministro dell'interno. Il motivo per cui l'autorità di pubblica sicurezza non ha creduto che si dovesse permettere una riunione privata, in sala privata, nella quale

alcuni deputati dovevano parlare dell'amnistia pei condannati politici, sta in ciò: che quella riunione non aveva il carattere di riunione privata, ma aveva tutti i caratteri di riunione pubblica.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa Andrea.

**Costa Andrea.** Prima di tutto vorrei domandare all'onorevole presidente del Consiglio per quale ragione, dato pure, il che non ammetto, che la riunione non avesse carattere privato, l'autorità di pubblica sicurezza, trattandosi di oggetto chiaro e determinato, la doveva proibire.

Poi dirò che non è vero che la riunione non avesse carattere privato.

Ammetto che l'annuncio fatto nei giornali, annuncio di cui non erano responsabili i promotori, era espresso in certa guisa che poteva dare argomento a credere che la riunione fosse pubblica. Ma Ella sa, onorevole presidente del Consiglio, che quella riunione si teneva in una sala privata, nella sala della Società dei tipografi; che vi era un biglietto d'invito e che nessuno sarebbe stato ammesso senza presentare il biglietto.

Essa aveva dunque i caratteri di una riunione privata; ma, ripeto, non capisco per quale ragione si dovesse proibire, quando anche fosse stata pubblica.

Per tali ragioni, constatando che il divieto fu una violazione del diritto di riunione, odioso tanto più che si trattava di un oggetto sul quale non dovremmo certamente essere divisi nè da una parte, nè dall'altra, a me non resta che di protestare contro il divieto.

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

**Pelloux, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** L'onorevole Costa dice che la riunione era privata; e se anche fosse stata pubblica non sa spiegarsi le ragioni della proibizione. Io rispondo che, se fosse stata pubblica, sarebbe stata proibita per quella ragione che ho già detto troppe volte alla Camera: ho dichiarato (la Camera giudichi come crede) che non ritenevo conveniente e opportuno di lasciar fare una agitazione come si vuol fare relativamente all'oggetto qui indicato. Questa è la ragione che ho già espressa tante volte, e non potrei in questo momento che ripeterla: se così va, bene; se così non va, me lo dicano.

La riunione poi, di cui si tratta, e che

dicevasi privata, era talmente pubblica che fu annunciata in questo modo: « Coloro i quali desiderano di intervenire alla conferenza, possono ritirare i biglietti d'invito nelle sedi delle cooperative, delle leghe di resistenza, delle società di mutuo soccorso e degli altri sodalizi operai. »

**Costa Andrea.** Questo si fa sempre.

**Pelloux, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Il biglietto d'invito era puramente impersonale: chiunque lo poteva avere, senza neanche pagare un centesimo.

Quando l'autorità di pubblica sicurezza invitò i promotori di questa riunione a voler almeno cambiare la dicitura del biglietto per modo che non potesse averlo chi voleva, ma fosse realmente un biglietto personale, i promotori non vollero. Allora non si permise la riunione, perchè, ripeto, aveva evidentemente tutti i caratteri di una riunione pubblica.

**Costa Andrea.** Domanda di parlare per una dichiarazione di fatto.

**Presidente.** Per una dichiarazione di fatto non potrei darle facoltà di parlare.

**Costa Andrea.** Ciò che distingue le riunioni di carattere privato dalle pubbliche è questo: che nelle riunioni pubbliche tutti possono entrare; ed entrano liberamente, mentre nelle private occorre almeno un biglietto. Ora lo stesso presidente del Consiglio ha ammesso che all'adunanza si entrava con biglietto. Che ci vuole di più per ammettere il carattere privato dell'adunanza? Nego poi assolutamente che i promotori fossero chiamati dalla Autorità per modificare la dicitura del biglietto d'invito. Furono chiamati semplicemente per udirsi dire che la riunione era proibita.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Cortese al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere come creda disciplinare l'azione dei Commissari regi per gli esami di licenza nelle scuole secondarie del Regno. »

L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

**Bacelli, ministro dell'istruzione pubblica.** Mi sovviene di aver assistito, dal mio banco di deputato, il giorno 15 aprile dell'anno cadente, allo svolgimento di una interrogazione fatta dall'onorevole Cortese al mio predecessore. Io lo ascoltai con quella attenzione e con quella deferenza, che meritava l'interrogante, e mi parve che dicesse cose assen-

natissime ed utili. Se l'onorevole Cortese intende ripetere quella stessa interrogazione, io, che la conosco, lo assicuro che, per quanto sarà in me, i difetti, da lui segnalati, verranno corretti, perchè egli ha parlato in nome dell'ordine e della giustizia, che costituiscono sempre l'obbjetto precipuo di tutte le mie azioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cortese.

**Cortese.** L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha opportunamente ricordato che la mia interrogazione non è nuova, perchè la presentai e svolsi nella Sessione passata. Non avrei sentito il bisogno di ripeterla oggi, se i mali, che io allora lamentavo, non si fossero ripetuti, e se le vicende politiche non avessero allontanato dalla Minerva quel ministro, che, innanzi a questa Camera, prendeva formale impegno di provvedere.

Ma giacchè il ministro presente ha intenzione di provvedere davvero, io rinunzio a parlare e mi rimetto pienamente alla avvedutezza sua di professore e di ministro provetto, certo che provvederà con disposizioni precise ed energiche, senza attendere che si avveri il proverbio, il quale dice che l'eccesso trova il rimedio in sè medesimo.

**Presidente.** Viene ora la interrogazione degli onorevoli Albertoni, Taroni, Marescalchi Alfonso, Ghillini, Caldesi, Agnini, Gattorno, al ministro dell'interno « sulle ragioni che lo hanno determinato a proibire l'affissione del manifesto del Comitato Emiliano-Romagnolo in favore dell'amnistia pei condannati pei fatti del maggio.

Onorevole presidente del Consiglio, ha facoltà di parlare.

**Pelloux, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Quando questa interrogazione fu annunciata io dissi che non avevo difficoltà di accettarla, ma che non avrei potuto dire altro che quello che avevo già detto in altre occasioni sullo stesso argomento, che cioè i manifesti e i Comizi per l'agitazione in favore dell'amnistia per i condannati politici io ritenevo che non si dovessero permettere. Ancora oggi ripeto la stessa cosa, e non aggiungo altro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Caldesi.

**Caldesi.** Veramente il manifesto del comitato Emiliano non era fatto per indire un

Comizio, ma semplicemente per invitare i cittadini a firmare la petizione al Parlamento, la quale, com' Ella sa, si va coprendo di migliaia di firme in tutta Italia, affinchè il Parlamento stesso determini il Governo a compiere un atto di clemenza e a far ritornare quella pace sociale che tutti desideriamo. Il manifesto poi era concepito in termini così miti, così perfettamente costituzionali che io non saprei veramente vedere nel manifesto stesso la ragione della proibizione.

La ragione, l'ha detto molto chiaramente il ministro dell'interno, è stata una sola e cioè il dovere che egli si è imposto d'impedire qualunque manifestazione tendente a che si faccia l'amnistia ai condannati politici. A questo io non posso che contrapporre la mia opinione, la quale è affatto contraria.

Io credo che quanto più il ministro si sforzerà ad impedire queste manifestazioni, fatte in modo legittimo e consentito dal nostro Statuto, tanto più queste manifestazioni si moltiplicheranno e assumeranno forma più cruda e meno ortodossa.

Questa, ripeto, è la mia opinione; e come Emilio Zola diceva che una volta che la verità è in marcia nessun ostacolo vale a trattenerla, altrettanto credo di poter dire, che quando un grande sentimento agita tutto un popolo, non vi sono leggi eccezionali nè prepotenze di Prefetti che possano impedirne la manifestazione.

Questa manifestazione si farà sempre maggiore, ed io credo che sarebbe opera molto più saggia e più politica anzichè tappersi le orecchie per non udire la voce che viene da tutta la Nazione a favore dei condannati politici, ascoltarne il monito per provvedere di conseguenza.

Naturalmente io non posso dichiararmi soddisfatto della risposta del ministro.

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

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Evidentemente io non potevo aspettarmi che l'onorevole Caldesi si dichiarasse soddisfatto della mia risposta: mi rincresce, ma certamente non mi aspettavo che potesse essere soddisfatto.

Io ho detto fin da principio che nè manifesti, nè comizi credevo fosse il caso di lasciar passare per questa agitazione. La manifestazione si fa per mezzo di schede che saranno quelle che saranno: ho già detto altra

volta qual conto si può farne. Ripeto ancora una volta che un manifesto, per essere permesso, ha bisogno del visto dell'autorità di pubblica sicurezza: la legge è chiarissima, e nel divieto non v'è alcuna violazione di legge o prepotenza.

Si ritiene che questi manifesti non siano opportuni, nè convenga lasciarli fare; il prefetto ha agito bene, secondo me, quando ha proibito quello cui ha accennato l'onorevole Caldesi.

Quanto a ciò che l'onorevole interrogante ha detto, che cioè la verità fa la sua strada, nessuno più di me lo riconosce. Però vi è anche un'altra verità che deve farsi strada, ed è quella che è non solo diritto, ma dovere del Governo di fare ciò che gli addita la sua responsabilità.

**Presidente.** L'onorevole Engel non essendo presente, s'intende ritirata la sua interrogazione.

Ha facoltà di parlare il ministro di agricoltura e commercio per rispondere all'interrogazione dell'onorevole Rogna, il quale desidera sapere « se e quando intenda ripresentare, allo stato di relazione, il disegno di legge sui provvedimenti per prevenire e combattere le frodi nella preparazione e nel commercio dei vini. »

**Fortis, ministro d'agricoltura e commercio.** Io non ho che una parola da dire all'onorevole Rogna, ed è questa: io mi riservo di presentare al Parlamento il disegno di legge.

**Presidente.** L'onorevole Rogna ha facoltà di parlare.

**Rogna.** Prendo atto della risposta dell'onorevole ministro e lo ringrazio: Mi permetto però rivolgergli ancora una preghiera e cioè che quando verrà presentato questo disegno di legge voglia proporre alla Camera di affidarne l'esame alla Commissione già stata dagli uffici nominata e che ha già presentato alla Camera stessa la sua relazione.

Mi permetto anche di sollecitare, per quanto dipende dal Ministero, la presentazione di questo disegno di legge, nell'interesse dell'agricoltura, dell'igiene e anche per quanto riflette il dazio consumo nei Comuni chiusi, tanto più oggi che colla presentazione dei nuovi provvedimenti finanziari appare sull'orizzonte un aumento del dazio sui vini.

**Presidente.** Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Severi al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se egli intenda prov-

vedere perchè la legge sulle pensioni del 6 agosto 1893, n. 456, possa venire applicata anche ai funzionari del Convitto nazionale di Arezzo che passarono al servizio dello Stato. »

L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

**Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica.** L'onorevole Severi mi domanda se io credo che possa venire applicata anche ai funzionari del Convitto nazionale di Arezzo, che passarono al servizio dello Stato, la legge sulle pensioni del 6 agosto 1893.

Per conto mio dichiaro di essere dispostissimo; ma le cose si sono arrestate, come egli sa, alla Corte dei conti. Se però gli interessati, che desiderano di vedere risolta la questione loro, non si affrettano a domandare alla Corte medesima che sia stabilito il giorno per discuterla, io credo che non faranno un passo innanzi; cosicchè prego l'onorevole Severi di avvertirli di questo fatto, e quando la Corte dei conti, a sezioni riunite, avrà dato il suo responso, essi sono sicuri di ottenere il favore del ministro.

**Presidente.** L'onorevole Severi ha facoltà di parlare.

**Severi.** Non è questo quello che io domandavo all'onorevole ministro, perchè so bene che, in materia di liquidazione di pensioni, è la Corte dei Conti che deve dare il suo giudizio e non il potere esecutivo.

Ma appunto perchè erano sorte difficoltà dinanzi a quella Corte nonostante le tranquillizzanti risposte date dal di Lei predecessore ad altra mia interrogazione su questo argomento, appunto per questo io domandava, non già se Ella intende di applicare la legge, perchè questo sapevo che era già stato detto, ma se intendeva adottare provvedimenti perchè la legge venisse applicata anche ai funzionari del Convitto Nazionale di Arezzo. E la ragione di questa mia domanda è che il contendere innanzi alla Corte dei Conti porta la necessità di spese troppo gravi per gente la quale ha bisogno di conseguire quella pensione sulla quale ha fatto calcolo, per gente la quale ha il diritto di reclamare a proprio beneficio l'applicazione della legge come è già applicata anche pei funzionari degli altri Convitti.

Voglia l'onorevole ministro esaminare i precedenti tutti di questa legge e vederne i particolari nella discussione che ne preparò

l'applicazione, e troverà che gli ostacoli che si incontrano alla Corte dipendono da una interpretazione troppo rigida delle disposizioni di essa. Ma siccome tala interpretazione può dar luogo a decisioni che possono essere contrarie alla giusta aspettativa di quei funzionari, così la mia domanda è questa: non pare all'onorevole ministro che sia il caso, per ragioni di giustizia assoluta, di presentare un articolo aggiuntivo di legge d'iniziativa del Governo il quale rimuova la necessità di ogni interpretazione? Io debbo ricordare che quando fu presentato il disegno che venne poi convertito in legge, da questi banchi ebbi a domandare se la pensione che si assegnava agli impiegati degli Istituti secondari e dei Convitti nazionali, che avevano fatto il rilascio per la pensione, che è dovuta a quelli che passarono dai Comuni e dalle Provincie allo Stato, era dovuta anche agli impiegati dei Convitti che, prima di passare alla dipendenza dello Stato, vivevano coi mezzi che loro venivano dati da Comuni, da Provincie, da altri Istituti e dal Governo; e ricordo ancora che ne ebbi risposta affermativa.

Questo è il caso preciso del Convitto di Arezzo; e siccome la ragione che consigliò la legge del 1893 fu di non ostacolare il conseguimento della pensione agli impiegati che passavano al Governo, e che avevano fatto il rilascio; siccome questo rilascio fecero gli impiegati di Arezzo, taluni dei quali debbono domandare dei sussidi, perchè non hanno la pensione, così mi rivolgo alla coscienza ed al cuore del ministro perchè alla lacuna della legge, se vi è, voglia porre riparo col proporre un provvedimento legislativo che tolga di mezzo le ragioni di ogni ulteriore contesa dinanzi alla Corte dei conti.

**Baccelli**, ministro dell'istruzione pubblica. Chiedo di parlare.

**Presidente**. Ne ha facoltà.

**Baccelli**, ministro dell'istruzione pubblica. Mi dispiace di essermi forse male espresso. Io ho detto all'onorevole Severi che pende il giudizio innanzi alla Corte dei conti a Sezioni riunite; ma che la questione non avanza, perchè gli interessati non hanno ancora mandato che sia stabilito il giorno della discussione. (*Interruzioni dell'onorevole Severi*)

L'onorevole Severi però deve aspettare che tutto quanto è stabilito dai regolamenti sia svolto; e se avverrà che non sia fatta giustizia a coloro dei quali egli così viva-

mente protegge la causa, allora interverrà il ministro, occorrendo, anche con un articolo di legge. Ma finchè questi atti non sono compiuti, io ho le mani legate; ed è per questo che mi sono rivolto a lui, pregandolo di voler consigliare i funzionari, alle cui sorti egli s'interessa, a spingere la Corte dei conti a dare il suo giudizio definitivo.

**Presidentete**. Così è esaurita questa interrogazione.

Ora ne viene un'altra dell'onorevole Severi al ministro dell'interno « per sapere se, al seguito della decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato, che nel 17 giugno 1898 annullò il Decreto Reale 5 dicembre 1897, nella parte in cui avea negato alla provincia di Arezzo il diritto di proseguire coi fondi già stanziati in bilancio le opere iniziate per la costruzione del manicomio, intenda provvedere perchè quella decisione, che è definitiva ed inappellabile, venga rispettata; e perchè l'Amministrazione provinciale di Arezzo possa, nello interesse del pubblico servizio, esercitare senza ulteriori ostacoli il diritto ad essa riconosciuto. »

L'onorevole Pelloux, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ha facoltà di parlare.

**Pelloux**, ministro dell'interno. Come dice l'onorevole Severi nella sua interrogazione, il ricorso alla quarta Sezione del Consiglio di Stato riguardo al manicomio di Arezzo è stato in parte accolto. La questione che ora si agita è questa: che i fondi destinati a queste opere non sono ancora assicurati. L'Amministrazione ritiene, cioè, che non si possa continuare un'opera come quella del manicomio di Arezzo senza che i fondi relativi siano prima assicurati. Siccome questo non è, si è sospesa l'esecuzione del lavoro; la continuazione dell'opera non potrà esser fatta fino al momento in cui questi fondi saranno assicurati.

Dopo la decisione della quarta Sezione del Consiglio di Stato, ne è intervenuta un'altra dello stesso Consiglio di Stato, prima Sezione, la quale riconosce che, mentre ci sono fondi per 150,000 lire sulla somma totale occorrente per la costruzione del manicomio di Arezzo, mancherebbero circa 97,000 lire.

E perchè si possa continuare il lavoro evidentemente bisogna essere sicuri di trovare la somma che manca.

Questo è un concetto amministrativo giu-

stissimo, secondo me, per evitare l'inconveniente che si possa incominciare un'opera con una somma parziale, impegnare i bilanci comunali o provinciali, in una misura che non corrisponda alle risorse che si hanno effettivamente, e portare poi così a necessità di ripieghi che non sarebbero perfettamente legali, o che almeno avrebbero bisogno di altre sanzioni.

Quindi, ripeto, non è che si voglia impedire la costruzione del manicomio di Arezzo, ma si vuole invece, prima che prosegua l'opera, sapere se ci sono i mezzi occorrenti. Questa, almeno per quello che risulta a me, è la questione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Severi.

**Severi.** Se le molteplici e gravi cure che occupano il capo del Governo gli avessero consentito di assumere personalmente e particolarmente informazioni più precise e complete di quelle che è impossibile raccogliere nel breve svolgimento di una interrogazione, io sono sicuro che la sua risposta sarebbe stata diversa.

Sarebbe stata diversa: perchè se io avessi potuto metterlo in guardia contro informazioni inesatte ed incomplete a lui date dai suoi dipendenti, è certo che egli avrebbe riconosciuto che tali informazioni soltanto hanno potuto indurlo a dare, all'alto ufficio di vigilanza e di controllo che la legge affida al Governo sulle pubbliche Amministrazioni, il carattere di vessazione e di violenza che ha assunto a danno della provincia di Arezzo. Ed allora chi dava tali informazioni avrebbe indarno cercato giustificare il metodo con cui, nel caso attuale, la vigilanza fu esercitata, e che costituisce una ribellione al giudicato della IV Sezione, perchè gli sarebbe stato impossibile travisare il senso di quel giudicato, dicendo che oggi, contrariamente a ciò che esso dice, si vogliono dalla provincia di Arezzo eseguire lavori pei quali non sono stanziati i fondi.

Infatti, dicendo questo, si affermava cosa che, se fosse stata vera, avrebbe giustificata l'opposizione del Governo ai lavori, ma che non essendo vera cambiava affatto lo stato delle cose. La verità è questa: che il Consiglio provinciale di Arezzo (e prego il presidente del Consiglio di volerlo verificare) nel 1894 deliberò la costruzione del manicomio, approvò la spesa intera per quella co-

struzione, provvide ad una parte della spesa, stanziando in bilancio 150,000 lire, per dar principio immediatamente ai lavori, e riservandosi di inscrivere nel bilancio del 1897 le altre somme necessarie a completare l'opera; e deliberò ancora di por mano immediatamente all'esecuzione dei lavori colle 150,000 lire stanziato, le quali doveano servire alla costruzione di due reparti coi quali si sarebbe potuto cominciare parzialmente l'esercizio del manicomio, senza aspettare la costruzione degli altri reparti.

Così avvenne (e questo a Lei non hanno detto coloro che le hanno fornito le informazioni) che il Governo, con Decreto Reale del settembre 1895, autorizzò l'espropriazione del terreno su cui il manicomio doveva sorgere, così avvenne che, previa regolare perizia tecnica e sanitaria sulle condizioni igieniche del luogo, il terreno venne espropriato, e che sul medesimo venne cominciata la costruzione delle opere spendendo 60,000 lire. Questo è il fatto che devo ricordare per metterlo in relazione coll'ultimo provvedimento che forma oggetto della presente interrogazione.

Nel 1897 fu deliberata, non già la costruzione del manicomio, ma fu provveduto a stabilire il modo per procurarsi i fondi necessari alla costruzione degli altri reparti, modo che si ravvisò opportuno nella sovrimposta e nel mutuo.

Ma poichè quel sistema parve al comune di Cortona non conforme alla legge, ne fece ricorso al Governo che, andando al di là della domanda del ricorrente, annullò non solo la deliberazione del 1897, ma anche quella del 1894.

Fu contro questo arbitrario annullamento della deliberazione del 1894, che il Consiglio provinciale di Arezzo ricorse alla Quarta Sezione, in sede contenziosa; e la Quarta Sezione, tenuto conto dello stato di fatto ora da me ricordato...

**Presidente.** Badi: i cinque minuti...

**Severi.** Onorevole presidente, sono presso a finire. Voglia bensì tener conto delle ragioni per cui debbo parlare e della molta discretezza con cui uso della parola in questa Camera.

La IV Sezione, adunque, come dicevo, tenuto conto dei precedenti, decise in questi precisi termini:

« Attesochè, emergendo da quanto fu sin

qui esposto, che il provvedimento impugnato è nella sua prima parte viziato da un travisamento di fatto, il quale legittima il dedotto motivo di eccesso di potere, e trae seco in quella parte la nullità del provvedimento stesso, annulla il Decreto Reale 5 dicembre 1897 in quanto vorrebbe revocata la deliberazione 9 novembre 1894 sulla costruzione del manicomio. »

Dopo questo, che cosa è avvenuto? Che il Governo, il quale avea l'obbligo di rispettare quella decisione, e di farla rispettare contro qualunque velleità di ribellione, ha lasciata libera la via a nuovi ricorsi, ha continuato ad impedire la prosecuzione dei lavori iniziati fino dal 1895, ed ha di nuovo trasmesso la cosa al Consiglio di Stato in sede consultiva, interrogandolo, ancora una volta, in una materia la quale non poteva più formare oggetto di discussione, perchè risolta già in sede contenziosa dalla magistratura suprema amministrativa.

Questo è ciò che denatura in arbitrio l'ufficio di vigilanza del Governo, questo è quello che io avrei voluto che Lei considerasse, nei suoi particolari: perchè, se avesse visto di essere stato tratto in errore, sono sicuro che nella sua lealtà, lo avrebbe riconosciuto, avrebbe ritirato gli atti dal Consiglio di Stato, ed ordinato che l'autorità della cosa giudicata fosse rispettata. Ma questo non è stato possibile; ed è appunto per questo, che io ho portato la cosa alla tribuna della Camera, perchè, di fronte all'arbitrio ed alla violenza, in mancanza di altri mezzi, deve essere chiamata giudice la coscienza pubblica.

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Pelloux, ministro dell'interno.** Io, prima di tutto, debbo dire all'onorevole Severi, che, se avesse creduto di vedermi...

**Severi.** Venni ieri.

**Pelloux, ministro dell'interno.** Tutti quanti i nostri colleghi sanno perfettamente che, quando posso, ricevo chi viene.

**Severi.** Vuol dire che questo sarà un altro fatto per cui sarà dimostrato che, là, nel Ministero...

**Pelloux, ministro dell'interno.** Del resto non si può, una questione amministrativa di questo genere, discutere in cinque minuti. Ma io ho qui tutti i documenti...

**Severi.** Le ho anche scritto.

**Pelloux, ministro dell'interno.** ...con cui posso dimostrarle che o Lei non è perfettamente informato, o che non ha riferito bene le cose alla Camera.

**Severi.** Scusi!...

**Pelloux, ministro dell'interno.** La Quarta Sezione non ha accolto tutto il loro reclamo; l'ha accolto in parte. Non si può, ripeto, far qui una discussione di questo genere...

**Severi.** Se Ella legge bene il pronunciato del Consiglio di Stato, vedrà che è vero il concetto mio.

**Pelloux, ministro dell'interno.** Io dico che la questione è unicamente sospesa: perchè, prima di eseguire un'opera, bisogna sapere se vi sono i mezzi per eseguirla.

**Severi.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Ma quale è il fatto personale?

**Severi.** Il fatto personale è questo: che io ho affermato che nella decisione della Quarta Sezione sono indicati tutti gli elementi pei quali il Ministero poteva trovar la ragione di rispettare la cosa giudicata e questo confermo ora, mentre il presidente del Consiglio, che ha informazioni diverse delle mie, sostiene che la decisione della Quarta Sezione dice una cosa diversa. Io posso aggiungere che ho qui la copia di una nota mandata dal Ministero al prefetto di Arezzo, e da quel prefetto comunicata al presidente della Deputazione provinciale, dalla quale risulta un'altra volta con quale conoscenza delle cose si procede. Con quella nota, che è degli ultimi del passato novembre, si chiede alla Deputazione di giustificare che i lavori possano esser fatti, inviando al Ministero il progetto e la perizia dei medesimi, insieme al decreto prefettizio che autorizzi l'esecuzione dell'opere, previo il parere del Consiglio sanitario sulle condizioni igieniche del luogo ove devono essere eseguite, mentre tutti questi documenti furono inviati da più di un anno al Ministero, il quale nonostante mostra di ignorarne la esistenza e di ignorare altresì, il che è meraviglioso, che tanto è giustificata la salubrità del terreno per la costruzione del Manicomio che essa venne già riconosciuta col Decreto Reale del 1895, che autorizzò l'espropriazione.

**Presidente.** Ma questo non è più fatto personale.

**Severi.** Ebbene, io dico che tanto poco si rispetta dal Governo la decisione della quarta

Sezione del Consiglio di Stato che esso ignora perfino che in quella decisione si afferma la esistenza di tutti quei documenti indicandone persino la data; e quei documenti sono gli stessi che la Sezione del Consiglio di Stato, o chi scrive in nome del ministro, diceva che non esistono.

Questo solo basterebbe a giustificare i giudizi da me espressi e ad impedire che io mi chiami sodisfatto della risposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

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

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Potrei dirle che tutta la questione sta in ciò, che, per fare fronte a questa spesa, si era ricorso ad una sovrimposta che non fu approvata. Bisogna dunque trovare i mezzi per sostenere la spesa.

Le ripeto, poi, che non è il caso di dire a me che non ricevo i deputati; Ella venga quando vuole, e le darò tutte le spiegazioni che desidera.

Frattanto, ripeto ancora una volta che hanno ragione coloro i quali ritengono che Comuni e Province non debbano impegnarsi in spese che poi non possono pagare. (*Be-  
missimo!*)

**Severi.** Che cosa c'entra questo? In questo modo si giustificano tutte le violenze.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Del Buono al ministro dell'interno « sulle tristi condizioni della pubblica sicurezza in Livorno dimostrata dal fatto degli ultimi assassinii succeduti a breve distanza ed in condizioni di tempo e di luogo da far ritenere insufficiente o difettoso il servizio di pubblica sicurezza in quella città. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Non so se l'onorevole Del Buono, con questa sua interrogazione, voglia riferirsi anche ad un ultimo fatto gravissimo avvenuto in Livorno che ancora non è conosciuto dalla Camera.

**Del Buono.** Lo conosco, ma questo è avvenuto ieri, vale a dire dopo la presentazione della mia interrogazione.

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Precisamente. Io non posso dire all'onorevole Del Buono se non che riconosco che le condizioni della pubblica sicurezza di Livorno non sono buone, che deploro i dolorosi fatti ivi avvenuti, e che ho mandato colà agenti speciali, rinforzi

di carabinieri e un ispettore generale perchè faccia una inchiesta sullo stato della pubblica sicurezza in Livorno. Il Governo quindi farà il possibile per provvedere ad impedire che simili fatti si rinnovino. Non posso dirgli altro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Buono.

**Del Buono.** Onorevole ministro, io mi indussi a presentare questa interrogazione, quando Ella, non richiesto, venne alla Camera ad informarla che era avvenuto l'assassinio di un brigadiere della pubblica sicurezza a Livorno. Parve alla Camera, e a me, che la comunicazione fosse inopportuna...

*Voci.* Perché?

**Del Buono.** Perché non è lecito — secondo me — venire, non chiesti, ad informare la Camera dei delitti che avvengono in una determinata città piuttosto che in un'altra. Se fosse diversamente, perchè non si viene giornalmente a leggere alla Camera il *Messaggero* per far conoscere tutti i delitti che si commettono a Roma o altrove? (*Rumori e interruzioni*).

Onorevoli colleghi, non m'interrompano, altrimenti, nuovo come sono dell'ambiente, io mi smarrisco (*ilarità*). Mi permettano i colleghi: io mi sentii offeso nel mio amor proprio di rappresentante della città di Livorno, da quella comunicazione, e volli rivolgere al ministro dell'interno una interrogazione apposita. Oggi il ministro dell'interno mi risponde che egli deplora che siano accaduti simili fatti (e li deploriamo tutti certamente) e che ha mandato colà dei nuovi agenti, ecc. Ora io credo che il ministro avrebbe invece dovuto dirci che il servizio di pubblica sicurezza a Livorno non va, perchè il Capo della Provincia, anzichè occuparsi della vita dei cittadini, si occupa delle elezioni commerciali ed è tutto intento a perseguire l'avvocato Modigliani dichiarato di carattere mite dalla stessa Commissione che lo ha giudicato meritevole di due anni di domicilio coatto. Lo creda, onorevole ministro: finchè terrà a Livorno un prefetto il quale perseguiterà un avvocato Modigliani, invece di occuparsi degli sgozzamenti, delle continue aggressioni che si fanno alla forza pubblica; è certo che avremo ogni giorno nuovi danni e nuovi guai.

Onorevole ministro dell'interno: io presentai la mia interrogazione allorquando av-

venne l'assassinio del brigadiere; ieri n'è avvenuto un altro, eppure l'altro ieri il prefetto, anzichè occuparsi tutto alla ricerca degli assassini, convocava in casa sua gli elettori commerciali per preparare una elezione, della quale parleremo fra qualche giorno alla Camera.

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

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Io non poteva supporre che l'onorevole Del Buono chiedesse di fare un'interrogazione sopra alcuni fatti per venire a far poi uno sfogo contro il prefetto di Livorno.

**Del Buono.** Ma questo non è lecito!

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Non è lecito a Lei di mutare il senso delle interrogazioni. Ella mi ha interrogato sulle tristi condizioni della pubblica sicurezza in Livorno, ed io le ho risposto intorno a questo argomento. Certamente non poteva aspettarmi che si venisse a convertire, come si è fatto, questo argomento in un altro.

**Del Buono.** Domando di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Esponga il suo fatto personale.

**Del Buono.** Il presidente del Consiglio mi dice che ho mutato la mia interrogazione. 'Ora la mia interrogazione è espressa così: « Sulle tristi condizioni della pubblica sicurezza in Livorno dimostrate dal fatto degli ultimi assassinii succeduti a breve distanza ed in condizioni di tempo e di luogo da far ritenere insufficiente o difettoso il servizio di pubblica sicurezza in quella Città. »

La convocazione degli elettori commerciali ebbe luogo l'altro ieri; non poteva dunque essere la causa determinante di questa interrogazione che le ho rivolto otto giorni fa. Dopo essersi convinto che io non porto qui questioni personali, bisognerebbe che Lei, onorevole presidente del Consiglio, provvedesse a fare osservare meglio le sue circolari.

### Votazione del bilancio della guerra.

**Presidente.** Essendo trascorso il tempo assegnato dal regolamento alle interrogazioni, passiamo al secondo oggetto dell'ordine del giorno, vale a dire alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1898-99. »

Si faccia la chiama.

**Miniscalchi, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Anzani — Arnaboldi.

Baccelli Guido — Bacci — Berenini — Bertarelli — Bertesi — Bertetti — Bertolini — Binelli — Biscaretti — Bissolati — Bonacci — Bonanno — Bonardi — Bonfigli — Bonin — Borsarelli — Bosdari — Boselli — Branca — Brenciaglia — Brunetti Eugenio — Brunetti Gaetano — Brunialti — Bruncardi.

Cagnola — Caldesi — Calissano — Calvanese — Cambray-Digny — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Carboni-Boj — Carcano — Casalini — Casciani — Cavagnari — Cereseto — Cerulli — Chiapusso — Chiesa — Chimirri — Chinaglia — Cianciolo — Cimati — Clementini — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Colarusso — Colombo Giuseppe — Colonna Luciano — Colonna Prospero — Contarini — Conti — Cortese — Costa Alessandro — Costa Andrea — Costantini — Costa-Zenoglio — Cotafavi — Curioni.

Dal Verme — Danieli — D'Ayala-Valva — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — De Gaglia — Del Buono — De Martino — De Nobili — De Prisco — De Renzis — De Riseis Giuseppe — Di Bagnasco — Di Broglio — Di Cammarata — D'Ippolito — Di Rudini Antonio — Di Rudini Carlo — Di San Donato — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Terranova.

Falconi — Farina Emilio — Fasce — Ferraris Maggioreino — Ferrero di Cambiano — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Franchetti — Frascara Giacinto — Frascara Giuseppe — Fulci Nicolò.

Galimberti — Garavetti — Gattorno — Gavotti — Ghigi — Ghillini — Gianolio — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Greppi — Guerci — Guicciardini.

Imperiale.

Lacava — Lampiasi — Laudisi — Lazzaro — Leone — Lochis — Lojodice — Luchini Luigi — Luchini Odoardo — Lucifero — Luporini — Luzzatti Luigi — Luzzatto Attilio.

Magliani — Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Marazzi Fortunato — Ma-

rescalchi Alfonso — Marsengo-Bastia — Mascia — Massimini — Maurigi — Maury — Mazza — Mazziotti — Melli — Merello — Mestica — Miniscalchi — Mocenni — Monti-Guarnieri — Morandi Luigi — Morando Giacomo — Morelli Gualtierotti — Morgari — Murmura.

Nasi — Niccolini.

Orsini-Baroni.

Paganini — Pala — Palberti — Paliz-zoio — Palumbo — Panattoni — Pantano — Papadopoli — Perrotta — Picardi — Piccolo-Cupani — Piola — Pipitone — Pivano — Podestà — Poli — Pompilj — Pri-netti.

Randaccio — Reale — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Rizzetti — Rizzo Va-lentino — Rogna — Romanin-Jacur — Ro-mano — Roselli — Rubini — Ruffo.

Sacchi — Salandra — Sanfilippo — San-tini — Saporito — Scaramella-Manetti — Schiratti — Sciacca della Scala — Sella — Severi — Sili — Socci — Sonnino Sidney — Sormani — Soulier — Squitti — Suardi Gianforte.

Talamo — Testasecca — Torlonia Guido — Torraca — Tripepi.

Vagliasindi — Valeri — Valle Angelo - Valle Gregorio — Valli Luigi — Valli Eu-genio — Vendramini — Vienna — Vischi.

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zeppa.

*Sono in congedo:*

Afan de Rivera — Aguglia.

Bastogi — Bracci.

Calabria — Calpini — Celotti — Ceria-na-Mayneri — Chiaradia — Civelli — Col-lacchioni — Colosimo — Coppino.

Della Rocca — De Mita — Di Frasso-Dentice.

Facta — Fede — Fracassi — Freschi — Fulci Lodovico.

Goja — Gorio — Grippo.

Imbriani-Poerio.

Lanzavecchia.

Manna — Meardi — Menafoglio — Mirto-Seggio.

Penna — Poggi — Pozzo Marco — Pullè.

Ronchetti — Rossi Teofilo.

Serralunga.

Testa — Tiepolo Tozzi.

Ungaro.

Villa.

*Sono ammalati:*

Alessio — Avellone.

Bonavoglia.

Carpaneda — Coffari — Compagna.

De Caro.

Grossi.

Lugli.

Marcora — Marescalchi-Gravina — Mol-menti.

Radice — Ravagli.

Simeoni — Suardo Alessio.

Veronese.

*Sono in missione:*

Basetti.

Bettolo.

Donati.

Martini.

Stelluti-Scala.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Castiglioni — Cavalli.

Morpurgo.

Toaldi.

**Presidente.** Lasceremo aperte le urne e pro-cederemo nell'ordine del giorno.

### Presentazione di disegni di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onore-vole ministro del tesoro per presentare alcuni disegni di legge.

**Vacchelli, ministro del tesoro.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per: « Sistemazione di crediti del Tesoro per rimborsi e concorsi delle spese dello Stato. »

Mi onoro pure di presentare un altro di-segno di legge, d'accordo coi colleghi del-l'interno e di grazia e giustizia, per: « Mo-dificazioni alla legge 24 aprile 1898 che isti-tuisce una sezione autonoma di credito co-munale e provinciale presso la Cassa depo-siti e prestiti. »

Domando che questi due disegni di legge sieno trasmessi alla Commissione generale del bilancio.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi due disegni di legge.

L'onorevole ministro chiede che siano tras-messi alla Commissione generale del bi-lancio.

Non essendovi opposizioni, questa propo-sta s'intende approvata.

(È approvata).

### Discussione del bilancio della marineria.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario 1898-99.

Primo iscritto è l'onorevole Valle Angelo che ha anche presentato un ordine del giorno.

Ha facoltà di parlare.

**Valle Angelo.** Onorevoli colleghi, l'argomento che ci sta dinanzi è gravissimo, e, dopo gli ultimi avvenimenti marittimi, dato l'interessamento che ha preso per la nostra marina tutta la stampa italiana, noi non possiamo lasciar passare questo bilancio senza fare un'ampia e larga discussione in proposito.

Dal giorno che io entrai in questa Camera, intervenni sempre nella discussione di questo bilancio, e in quella dello scorso anno dimostrai, con cifre e con dati di fatto, in qual grado di inferiorità si trovasse la nostra marina militare.

Ma le mie parole non furono ascoltate. In seguito i fatti mi hanno dato ragione.

La guerra Ispano-Americana ebbe per noi il vantaggio di richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sulla nostra marina. La marina italiana da guerra qualche anno fa la terza del mondo, oggi è scesa al quinto gradino. La prima è l'Inghilterra, la seconda la Francia, la terza la Russia, la quarta la Germania, la quinta l'Italia; venendo quindi il Giappone e gli Stati Uniti. Fra qualche anno l'Italia avrà perduto anche questo posto e diverrà la settima.

Nel 1887 si ebbe la visione della necessità di rafforzare il nostro naviglio e l'estrinsecazione ne fu l'organico presentato dall'onorevole Brin; ma dopo vennero le annate magre e si ridusse il bilancio, consentendo ministri e Camera.

Oggi lamentiamo di quella malsana compiacenza i deplorabili effetti.

Nel 1888 avevamo uno stanziamento di 157 milioni e fu il massimo. Nel 1889-90 siamo scesi a 121 milioni, nel 1890-91 a 112 e nel 1892-94 a 100, cadendo nell'ultimo quadriennio al disotto dei 100 milioni, cifra nella quale siamo rimasti fino ad oggi. Solamente il bilancio attuale rialza questa cifra, portandola a 105 milioni.

Le riduzioni nel bilancio della marina furono iniziate nel 1889 da quello stesso mi-

nistro, che lo aveva portato al massimo. Non è a dire che la Camera pensasse di opporsi a quella diminuzione, perchè anzi ne voleva delle maggiori, esempio ne è la Commissione dei quindici.

Io solo mi opposi recisamente a questa riduzione, ma ne ebbi l'accusa d'incompetente, e dall'onorevole Martini quella di avere dipinto la nostra situazione marittima a foschi colori.

Nella discussione dell'ultimo bilancio i ministri del tesoro e della marina di allora fecero pompa di un credito di 7 milioni da stanziarsi nel bilancio del 1897-98 per la riproduzione del naviglio. Ma io osservai a quei due ministri, che quei fondi erano già stati spesi.

L'onorevole Rubini, nella relazione del bilancio di assestamento del 1897-98, mi dà pienamente ragione, ed esce in queste frasi: « È pure iscritta nell'accertamento la maggiore spesa di quattro milioni concessi dalla legge 4 luglio 1897 al capitolo n. 52 per la riproduzione del naviglio. Errerebbe però, chi ritenesse che di altrettanto si sia arricchito questo servizio in confronto al 1896-97, perchè il vantaggio ne era stato già quasi totalmente scontato in precedenza, quando cioè nello stato di previsione, facendo calcolo appunto su di tale maggiore assegno, il capitolo medesimo venne depauperato per tre milioni in favore delle assegnazioni iscritte a quasi tutti gli altri capitoli. In realtà dunque alla riproduzione del naviglio si dedica nel corrente esercizio soltanto un milione di più di quello che si faceva nel precedente, al quale si dovevano aggiungere i tre milioni straordinari assegnati all'esercizio 1896-1897 da erogarsi al medesimo effetto, nell'esercizio attuale, e la cosa è meritevole di rimarco, perchè è sulla debolezza della nostra flotta che più insistentemente l'Amministrazione richiama il pensiero del Parlamento ed al cui riparo veniva principalmente richiesta la somma, ed anche perchè, se, per ipotesi, le condizioni del bilancio non permettessero più di dedicarvi equivalenti assegni, la riproduzione del naviglio avrebbe in definitiva perduto. »

Questi rilievi, onorevole Rubini, la onorano ed attestano della sua imparzialità ed accuratezza di esame, ma nello stesso tempo sono una severa condanna dell'Amministrazione della Marina.

Noi deputati, non siamo uomini di guerra per professione, ma quello che dobbiamo fare si è di insistere in tempo di pace per essere preparati ad ogni evento ed anche perchè una forte potenza navale ha una grande influenza sullo sviluppo dei commerci e della prosperità della nazione.

Una volta la Marina da guerra aveva minor peso sulle sorti guerresche, perchè il campo della lotta era nel continente Europeo; ma oggi questa può estrinsecarsi negli Oceani e in altri continenti; di qui sorge la necessità di assicurarsi il dominio del mare.

Posto questo per dogma assoluto, esaminiamo lo stato della nostra flotta, in confronto alla potenzialità delle flotte estere e diciamo la verità al Paese senza tentare di illuderlo e con esso noi stessi.

Delle diciassette corazzate di squadra di prima, seconda e terza classe, che figurano nel quadro dimostrativo, soltanto cinque possono considerarsi veri valori e cioè: la *Re Umberto*, la *Sardegna*, la *Sicilia*, l'*Emanuele Filiberto* e l'*Ammiraglio Saint-Bon*, le quali ultime due ancora in allestimento, e debbono provarsi tanto per l'armamento quanto per la velocità.

Le quattro navi *Ruggero di Lauria*, *Morosini*, *Andrea Doria* e *Dandolo* (modificato) pur essendo grandi e robustissime navi, con potenti e grosse artiglierie, hanno mediocre velocità, nessuna difesa in cintura, a poppa ed a prua del ridotto corazzato centrale, pochissime artiglierie a tiro rapido, e si possono considerare come navi che hanno fatto il loro tempo e da essere adibite come guardacoste.

L'*Italia* e la *Lepanto*, a sistema cellulare, grandissime navi ma povere di offesa e completamente indifese contro il tiro rapido con potenti esplosivi della moderna artiglieria, sono due navi di mediocre o nessun valore militare, possono servire come navi scuola o guardacoste per difesa costiera molto ravvicinata insieme al *Duilio* ed alle altre cinque navi di tipo francese, la *Maria Pia*, l'*Ancona*, la *San Martino*, l'*Affondatore* e la *Castelfidardo*; navi bene armate per l'offesa, ma senza alcuna difesa, vulnerabili ai primi colpi, anche di modesto calibro, hanno le macchine vecchie ed antiquate, pochissima velocità e di nessuna utilità pel combattimento di linea: al più possono essere usate come guarda-porti o per difesa costiera molto ma molto ravvicinata.

Ora se la potenzialità di una flotta è basata sul numero delle navi da battaglia, noi non abbiamo una flotta.

Degli incrociatori corazzati è stato rico-

nosciuto ottimo il tipo *Garibaldi* e *Varese*, oggi entrambi in costruzione per la terza e per la quinta volta, ma per ora di pronto non abbiamo che il *Carlo Alberto*, con velocità di 17.5 nodi, che si trova al Brasile, della *Vittor Pisani*, ora in allestimento, e della *Marco Polo* che è in Cina e che non fila più di 14 nodi; totale cinque.

Come si vede il loro numero è molto limitato; mentre questi incrociatori e le corazzate di linea possono considerarsi le vere navi dell'avvenire, tendendo questi due tipi a fondersi in uno solo.

La splendida prova fatta dal *Cristobal Colon* (*Garibaldi*) nella guerra Ispano-Americana ha fatto dichiarare il nostro tipo di incrociatori il migliore fra tutti; le navi di questo tipo dovrebbero essere la forza maggiore del nostro naviglio. Degli incrociatori protetti di seconda e terza classe non possiamo neppur parlare, essendo tutti insufficienti come offesa, difesa e velocità, andando da un minimo di 16 nodi come il *Colombo* ad un massimo di 20 con il solo *Piemonte*.

Delle contro-torpediniere è inutile parlare perchè non ne abbiamo e delle torpediniere non è a tener conto, perchè logore dalla vecchiaia e dall'uso e senza velocità; sono assolutamente ferri vecchi.

L'economia è certo una virtù, ma soprattutto occorre essere previdenti; è inutile mantenere navi nei quadri quando hanno perso ogni valore; ciò equivale a tener viva una vera e propria illusione.

Oggi si rileva, dalla relazione presentata dalla Commissione, che noi abbiamo in allestimento due corazzate di squadra di prima classe: *Ammiraglio Saint-Bon* ed *Emanuele Filiberto*, due corazzate, che sono state messe sullo scalo pochi mesi or sono di prima classe di tonnellate 12,800 potentissime e velocissime, *Brin* e *Regina Margherita*, più l'incrociatore corazzato *Ferruccio* più lungo del *Garibaldi*, la *Vittor Pisani* in allestimento, la *Varese* in costruzione, che sarà varata in marzo 1899, la *Garibaldi*, che sarà varata in dicembre, la *Puglia* incrociatore di terza classe in allestimento; l'*Agordat* e la *Coatit* in costruzione; un altro tipo *Agordat*, torpediniere di prima classe, caccia-torpediniere, navi sussidiarie e palischermi a vapore.

Ora per tutte queste navi, e qui prego l'onorevole relatore di ascoltarmi, abbiamo messo in bilancio 23 milioni, mentre la spesa che per esse occorrerà non può essere inferiore, tenendomi in calcoli abbastanza limitati, a 190 milioni. Questa mi pare che sia una vera illusione.

Il prospetto numerico di confronto delle diverse marine d'Europa nell'anno corrente 1898 è la prova evidente della necessità di

dare una pronta e decisiva soluzione al nostro problema navale, ed è questo :

Classificazione delle navi	Inghilterra	Francia	Russia	Germania	Italia
Corazzate di I classe . . . . .	38	20	12	7	10
Id. di II id. . . . .	7	9	5	4	2
Id. di III id. . . . .	18	7	5	6	5
Incrociatori di I classe. . .	34	22	10	2	4
Id. di II id. . . . .	53	15	3	8	5
Id. di III id. . . . .	34	21	9	4	17
Navi guardacoste. . . . .	14	16	14	19	»
Cannoniere costiere. . . . .	109	37	22	7	9
Controtorpediniere e torpediniere di I e II classe. . .	267	230	134	186	140

Queste cifre, nella loro aridità, parlano più chiaro di qualunque illustrazione se ne volesse fare.

Ma gli stanziamenti per le nuove costruzioni aumentano vertiginosamente. Talchè, stando ai preventivi, si avranno nel 1904\* dalle potenze Europee:

Nazioni	Corazzate pronte	Incrociatori corazzati	Incrociatori protetti	Guardacoste
Inghilterra . .	45 di I classe e 29 di II classe (totale 74) . . .	38	120	18
Francia . . .	25 di I classe e 13 di II classe (totale 38) . . .	14	43	8
Russia . . . .	24 di II classe. . . . .	16	8	15
Germania . . .	19 di I classe e 5 di II classe (totale 24) . . .	12	30	8
Austria . . . .	15 di II classe. . . . .	7	7	»
Italia . . . . .	13 di II classe. . . . .	5	20	6

Se a queste poi si aggiungono le nuove ordinazioni fatte dall'Inghilterra, dalla Francia, dalla Russia, dal Giappone ed i progetti in corso per gli Stati Uniti, che vogliono avere la più potente marina del mondo, dopo la Gran Bretagna, si vede che la nostra marina scende all'ultimo grado.

È vero, che oggi le spese della marina da guerra sono ridotte ad una vera ridda di milioni; più camminiamo e più le guerre marittime saranno vinte coi denari, più che cogli uomini; ciò può essere deplorabile, ma è inevitabile.

L'Austria per l'anno 1898 ha un bilancio per la marina di 136 milioni, la Russia di 350, più con due Ukasi successivi sono stati stanziati in bilancio 293 milioni per nuove costruzioni ripartibili in 7 esercizi, senza contare le somme dei futuri bilanci ordinari. In Germania, con la legge del sessennato, si sono destinati alle costruzioni 75 milioni annui. L'Inghilterra, che è la prima nelle costruzioni e nelle forze navali, ha un bilancio di 600 milioni, la Francia ha previsto per l'anno attuale 284 milioni e per l'anno venturo, 1899, 304 milioni; per Biserta ha previsto 14 milioni, più 6 milioni per la costruzione della ferrovia Tunisi-Biserta. Ad Ajaccio sarà costruita una palizzata a difesa delle torpediniere, due batterie a protezione della palizzata ed a Bonifacio si escaverà il fondo della rada e si eleverà un forte che domini l'ancoraggio. La squadra del Mediterraneo, e l'onorevole ministro lo sa bene, è stata di molto rafforzata, tanto che le forze marittime della Francia sono molto superiori nel Mediterraneo, che nei mari del Nord. Ogni giorno che passa, la nostra importanza, la nostra forza nel Mediterraneo, che è il vero lago latino, che i latini chiamavano Mare Internum, o Mare Nostrum, è molto diminuita, tanto che oggi è diventata quasi una quantità trascurabile.

Il Giappone nell'aumento della flotta è superato solo dall'Inghilterra, supera di assai la Francia, Germania e Russia e fino ad oggi anche gli Stati Uniti; l'Argentina ed il Chili hanno aumentate vertiginosamente le loro marine in previsione di una guerra, che fortunatamente è stata scongiurata, e noi oggi discutiamo se si debbano accordare o no 4 milioni in più al bilancio già povero della nostra marina!

Il naviglio non muore di morte violenta,

ma, oggi specialmente, invecchia rapidamente perchè al logorio del tempo si unisce il progresso rapido della scienza che rende inutili le navi di ieri.

Alla età del legno e della canapa, alla età del ferro, è seguita oggi l'età dell'acciaio; occorre di conseguenza costruire rapidamente e non lasciar invecchiare le nostre navi in cantiere, come abbiamo fatto fin qui che, per costruire un incrociatore di 3ª classe come il *Puglia*, abbiamo impiegato sei anni; per modo che quando la nave scende in mare, è già vecchia e non corrisponde più alle esigenze del giorno.

In Inghilterra la costruzione delle navi procede speditamente e la mano d'opera produce più che altrove, mentre gli inglesi spendono meno degli altri, grazie alla rapidità delle loro costruzioni ed alle risorse industriali del loro paese. Ma la lentezza nel costruire non è difetto della tecnica italiana, è semplicemente una necessità imposta dalla mancanza di quattrini; tanto ciò è vero che, quando i nostri cantieri privati hanno avuto ordinazioni di costruire a pronta cassa, hanno fatto miracoli di celerità; e la ditta Ansaldo in 18 mesi ha saputo costruire e consegnare all'Argentina un incrociatore corazzato di tonnellate 6800, cosa che avrebbero appena potuto fare i cantieri inglesi. La stessa nave, che il cantiere Ansaldo ha costruito in 18 mesi, il Governo italiano aveva contrattato che fosse consegnata in un lasso di 6 anni, e ciò naturalmente perchè non c'erano i denari per pagare.

I cantieri Ansaldo ed Orlando non solo costruiscono rapidamente, ma bene, tanto che sono apprezzatissimi all'estero che, ricorre ad essi; cosa che onora l'Italia, e frutta milioni al nostro Paese. È quindi interesse dello Stato procurare che a questi cantieri non manchi lavoro, e che questa industria si moltiplichi per dare lavoro ai nostri operai, e utile all'industria nazionale.

Sono cinque gli esemplari di tipo esclusivo italiano, tipo *Garibaldi*, tipo *excelsior*, fra tutte le marine del mondo, che sono stati venduti all'estero: e queste navi rappresentano la miglior soluzione del seguente problema di ingegneria navale: dare alla nave la massima potenza offensiva e difensiva, compatibile con un mediocre dislocamento. Infatti, un uomo che è autorità massima in cose di marina, lord Hamilton, che fu già

primo lord dell'Ammiragliato britannico, studiando i risultati tecnici dell'ultima battaglia di Santiago, consiglia vivamente ai suoi connazionali di adottare lo splendido tipo italiano del *Cristobal Colon*.

È giusto rilevare ad onore della nostra flotta, che le navi in attività ed in riserva sono pronte a partire al primo telegramma; che evoliscono bene nè danno luogo ad investimenti; che le avarie delle nostre macchine sono inferiori a quelle della marina inglese; che le nostre piazze marittime si mettono in assetto di guerra al primo avviso. Perciò dobbiamo purtroppo deplorare, che alla nostra marina manchino soltanto stanziamenti sufficienti per essere classificata tra le prime del mondo.

A coloro poi, che si oppongono alle spese militari, parmi necessario ricordare che i milioni spesi per la flotta, per tre quarti sono impiegati in acquisto di materiali e in salari di operai; quindi spesi in casa e ripartiti fra tutte le regioni d'Italia. Infatti a Pozzuoli si fondono i cannoni dalla ditta Armstrong; a Venezia si fabbricano i siluri; a Terni le corazze e le lamiere; a Milano i grossi pezzi di fonderia; a Savigliano il materiale elettrico; a Sampierdarena e a Livorno i cantieri Ansaldo e Orlando forniscono navi complete; a Napoli, il Guppy costruisce potentissime macchine; a Brescia il Glisenti, il Tampini e il Fornaro fabbricano materiali diversi che prima s'importavano dall'estero.

Sono, quindi, danari che restano in paese, e danno da vivere a migliaia di famiglie di operai. Sarà tutt'al più uno spostamento di ricchezza nazionale; il quale, però, dà sicurezza alla patria. In realtà, quindi, il sacrificio è più apparente che reale: il danaro dei contribuenti esce, è vero, dalle casse dello Stato, ma semplicemente per espandersi nel lavoro nazionale.

Non è una sottrazione di ricchezza, bensì una circolazione potente di capitale e di lavoro che si attiva. I milioni, dalle casse dello Stato passano in quelle dei costruttori di navi, di macchine, di cannoni, i quali a loro volta, fanno capo a mille altri industriali. La vena d'oro si suddivide in rigagnoli che fecondano tutta la vita economica del paese.

Questo, onorevoli colleghi, ho voluto ricordare, poichè si finisca una buona volta dal fare apparire al paese i due bilanci della marina e della guerra come piovre, che succhiano

il sangue dei cittadini: mentre, facendo delle cifre dei due bilanci una analisi accurata, arriveremo alla conclusione che, per nove decimi, quelle somme servono a dare incremento all'industria, all'agricoltura, e a dare lavoro a migliaia di operai, pane alle loro famiglie vita a paesi e città, assicurando in pari tempo l'incolumità della patria.

Se domani si sopprimessero questi due bilanci, come vorrebbero le diverse frazioni della estrema sinistra, sarebbero esse le prime a protestare contro siffatta misura, che porrebbe sul lastrico un esercito di operai, spegnerebbe i fuochi delle nostre officine, paralizzerebbe la vita nazionale.

Ma torniamo all'argomento. Io non fui mai entusiasta delle torpedini e del siluro, e fino dal 1887 manifestai in proposito l'opinione mia in questa Camera. Nè la guerra russo-turca del 1877, nè la guerra chino-giapponese, nè l'ultima ispano-americana hanno risoluto il problema, perchè mancò un vero e proprio scontro di linea, un assalto in massa in cui le torpediniere abbiano potuto sviluppare tutta la loro potenzialità. È stato pure dimostrato essere quasi impossibile l'attacco delle torpediniere contro incrociatori o corazzate, in pieno giorno. I *destroyers* che sono il più marcato sviluppo della scienza navale, in un combattimento di squadra, potranno compiere una parte importante e forse decisiva; nella notte potranno tentare di passare inosservati attraverso il fascio luminoso dei proiettori; ma è certo che, di giorno, l'artiglieria a tiro rapido ha tarpato le ali a queste rondini del mare. Ma dal momento che altre marine costruiscono torpediniere e *destroyers* e fanno a gara di costruirne di rapidissimi, è necessario che anche noi ne abbiamo. Le nostre torpediniere non raggiungono i 19 nodi, mentre quelle estere partono da un minimo di 25 e arrivano sino a 33.

Velocità superiori si esigono per i *destroyers*.

L'*Albatros* fila nodi 32; il *Disperate* fila nodi 31.034; l'*Express* dovrà filare nodi 33; la *Viper* nodi 35.

Ciò è logico; perchè la potenzialità di queste piccole navi consiste solamente nella loro velocità: e la necessità della costruzione di queste torpediniere e contro-torpediniere deriva dalla massima accettata che le torpedini non si vogliono più a bordo delle grandi navi e degli incrociatori, perchè è risultato che alla battaglia di Yalù i chinesi

dovettero gettarle a mare per tema di saltar per opera delle loro stesse torpedini, e si vuole che il *Viscaya* sia appunto saltato in aria per lo scoppio di una sua torpedine colpita da un obice americano.

La storia delle più remote battaglie navali sino ad oggi ci ammaestra che la velocità fu sempre il primo coefficiente di vittoria. Infatti la superiorità di velocità offre alle navi moderne di battaglia quello stesso vantaggio che offriva, un tempo, ai vascelli il sopravvento; questa qualità permette di scegliere il momento opportuno di dare o rifiutare battaglia. Yalù ne è la prova evidente: confermata dal disastro della flotta spagnola a Santiago, che, per poca velocità, rimase facile preda delle navi americane. Quindi ne viene l'assioma, che quella flotta la quale non può essere la più numerosa dev'essere almeno la più veloce; e noi che non possiamo avere la prima qualità, dobbiamo procurare di avere la seconda.

Le nostre corazzate, parlo sempre delle cinque che si potrebbero mettere in linea, al massimo potrebbero raggiungere i 19 nodi, mentre oggi la velocità stabilita per le navi moderne è di 20 nodi. Onde io mi auguro che l'onorevole ministro, nell'ordinare la costruzione delle due corazzate messe ora in cantiere, avrà previsto che la velocità di 20 nodi debba essere raggiunta dalle medesime; e per l'incrociatore *Ferruccio* i nodi 24; altrimenti si troverebbero in grande inferiorità in confronto alle navi delle altre nazioni. Per gli incrociatori il minimo di velocità è determinato a 20 nodi; infatti gli Stati Uniti hanno il *Minneapolis* ed il *Columbia* che filano nodi 22-8. Il Giappone ha l'*Ioshino* a 23. Il Chili l'*Esmeralda* a 23 e l'*O'Higgins* a 22. L'Inghilterra il *Powerfull* a 22, *Terrible* a 22, *Cressy* a 23; la Germania il *Kaiserin Augusta* a 22; l'Argentina il *Buenos-Ayres* a 24 il quale tiene l'ultimo record; noi invece abbiamo il *Marco Polo* che fila 14 nodi soltanto, il *Carlo Alberto* che ne fila 17; la velocità di tutti gli altri è un'incognita, ma certamente non arriva ai 18 nodi.

A questo proposito io mi permetto di domandare all'onorevole ministro perchè, nelle nuove costruzioni che si stanno facendo della *Garibaldi* e della *Varese*, non sia stato combinato con gli stabilimenti Ansaldo ed Orlando che le nuove due navi dovessero avere una velocità almeno di 23 nodi, il che

si poteva ottenere allungandole di metri 10 con una spesa che poteva oscillare tra le 900 mila lire ed il milione. Era una spesa relativamente minima; ma che ci avrebbe dati risultati immensi, perchè avrebbe resi i nostri due incrociatori i primi del mondo. Se così si è fatto per mania di economia, dico francamente che è stata un'economia sbagliata. Dato il caso di un conflitto nel Mediterraneo, ipotesi non improbabile, e la media della notte in 10 ore, una flotta che fili 14 nodi all'ora, potrà spostarsi di 140 miglia col favore della notte, in 10 ore di percorso, mentre una flotta che fili 20 nodi può naturalmente spostarsi di 200 miglia; quindi ognuno vede quale vantaggio può dare un maggiore spostamento di 60 miglia in più: spostamento che può decidere della vittoria.

Ma, per raggiungere dette velocità, bisogna avere le macchine e le caldaie in buonissime condizioni, ed avere un personale molto esercitato.

Le prove in Inghilterra, in Francia ed anche in Italia non mi sembrano fatte in modo troppo regolamentare, prove che poi in mare libero non danno gli stessi risultati.

In America invece sono più pratici, perchè le navi escono per le prove per quattro giorni consecutivi lasciando che il bastimento dia tutto quello che può. In questi quattro giorni di prova si ha la vera media di quanto può dare la nave, anche dato il caso di mare contrario.

Ma, quasi tutte le marine, per timore di sciupare le caldaie e le macchine, in tempo di pace, hanno bandita quasi l'andatura forzata: onde avviene che ogni qual volta si richieda questa andatura forzata, mille piccoli inconvenienti vengono a galla, che le andature moderate non avevano data occasione di conoscere. Il personale non abituato all'insolito lavoro dei singoli meccanismi, non riesce a coordinare l'opera di questi con quell'insieme armonico, che è il fattore principale dell'efficienza dei meccanismi.

Il *Powerfull* ed il *Terrible*, solamente dopo reiterate corse di più giorni consecutivi a tutta forza, hanno potuto conseguire un soddisfacente funzionamento degli apparecchi motori.

Ne risulta il necessario esercizio del personale delle macchine: esercizio che, mancato alle navi spagnuole, nel momento critico impedì loro di prendere caccia di fronte alle

navi americane. Infatti il *Colombo* che aveva venti nodi di velocità ne raggiunse appena 15, il *Viscaya* 13 e mezzo, la *Maria Teresa* 9 e l'*Oquendo* 9. Ma per sviluppare più felicemente queste velocità e mantenerle, occorrono caldaie moderne a tubi d'acqua, sistema Belleville, adottato dalla marina inglese e da quella francese. Lord Goschen ha confermato che le caldaie Belleville hanno corrisposto tanto sul *Powerfull* quanto sul *Terrible*. Lo *Sharpshooter* in minuti 14 otteneva libbre 60 di pressione ad acqua fredda e 35 minuti dopo l'accensione filava a tutta velocità. Il *Terrible* si metteva in via ad ore 8.25 e ad ore 9.8, cioè in 43 minuti, filava nodi 20.

**Presidente.** Onorevole Valle, tenga conto che siamo in esercizio provvisorio! (*Bene!*)

**Valle.** Onorevole Presidente, è una questione tanto importante!

L'avvenire dirà fra noi chi abbia ragione, ma io voglio che ci sia uno che abbia posto la questione.

**Presidente.** Io le dico soltanto che siamo in esercizio provvisorio.

**Valle.** La lotta fra il cannone e la corazza si è nuovamente acuitizzata. Le corazze *Vickers* in acciaio nichelifero, le corazze *Krupp*, da millimetri 304, le *Harvey* da millimetri 331, le *Terni* cementate al nikel, le *Cammel* si fanno concorrenza le une colle altre; tutte buone, ma vulnerabili! L'invulnerabilità a mio giudizio è una chimera inutilmente perseguitata! La corazzatura potrà dare una certa protezione allo scafo, prostrarre la lotta, ma in definitivo il cannone avrà sempre la vittoria sulla corazza; il cannone a tiro rapido, dovuto al genio di lord Armstrong, ha rivoluzionato l'arte della costruzione navale e la scienza della tattica marittima. L'artiglieria è accertato ormai essere la regina delle battaglie, e i cannoni leggeri sono i più efficaci. (*Oooh! - Vivi rumori. - Rumori dalle tribune.*)

È inutile che facciano rumore: tanto seguirò finchè non ho finito.

**Presidente.** Le tribune facciano silenzio!

**Valle Angelo.** A Santiago i colpi maggiori furono quelli dell'artiglieria di piccolo calibro di 6 libbre inglesi e niuno degli obici di 1100 libbre e di 325 colpirono il bersaglio.

Su 6000 colpi, fatto strano, soli 123 proiettili colpirono le navi spagnuole, ma bastarono a metterle fuori combattimento.

Dalla battaglia di Santiago pertanto si trag-

gono questi insegnamenti (*Ooh! — Rumori*), che il legno deve essere bandito dalle nuove costruzioni, e che la nave deve essere interamente protetta in tutta la sua lunghezza alla linea di galleggiamento; la bontà del quale sistema è stata riscontrata sul *Cristobal Colon*, come è stato riconosciuto, che le artiglierie a tiro rapido sono il più sicuro e distruttivo mezzo di offesa.

È necessario provvedere le nostre navi di artiglieria a tiro rapido di cui sono scarsamente provviste, e che si formino abili artiglieri.

Ma se il materiale è uno dei principali fattori di vittoria, l'altro del personale è pure fattore necessario: quindi dobbiamo pensare ancora agli equipaggi.

Le vittorie di Nelson si debbono in gran parte alla preparazione del *Jervis*, come la supremazia della marina francese, sotto il *Throuville*, la si deve agli ordinamenti del *Colbert*. Quindi si richieggono formidabili navi, montate da eccellenti equipaggi.

Volere o no, l'uomo sarà sempre il primo coefficiente di vittoria.

**Presidente.** Onorevole Valle, lasci che Le ricordi la condizione anormale in cui è la Camera.

**Valle Angelo.** Onorevole presidente, mi lasci riposare per cinque minuti. (*Si ride*)

**Presidente.** E poi, vuole ripigliare? Tenga conto delle condizioni della Camera: perchè, se continuiamo in questo discorso, Lei ci conduce a Natale. (*Si ride*).

**Valle Angelo.** Onorevole presidente, è questo un argomento che ha troppa attinenza con la nostra difesa.

**Presidente.** Ma vi sono altri deputati iscritti, ed autorevoli. (*Si ride*) La prego di continuare.

**Valle Angelo.** L'equipaggio ideale dovrebbe formarsi di volontari, secondo il metodo inglese.

Ma, ammessa la leva di mare, come istituzione nazionale, si dovrebbe curare che non vi fossero intromissioni abusive di coloro che non esercitano professioni marittime. Dovrebbero accettarsi tutti i volontari idonei, appartenenti a popolazioni marittime, che si presentassero.

La stessa gente di leva dovrebbe essere invogliata a prendere rafferme, curandone specialmente a bordo il benessere materiale e morale, per trarre da essi i meccanici ed i graduati delle varie categorie.

La ferma di leva dovrebbe portarsi da quattro a cinque anni; l'arruolamento per i volontari dovrebbe cominciare ai 18. La prima ferma dovrebbe andare dai sei agli otto anni; la seconda di sette; la terza di sette. Totale: anni 22. Ciò che porterebbe un totale di 40 anni; alla quale età i marinai potrebbero andare in pensione. Ai medesimi però dovrebbero darsi, in corrispettivo di ciascuna rafferma, vantaggi tali da determinare molti a restare in servizio.

Dovrebbe abolirsi la 2<sup>a</sup> categoria; e quando il contingente di mare non bastasse a completare i quadri insieme ai volontari, allora solamente bisognerebbe richiedere un contributo alla leva di terra. Sarebbe poi utile facilitare ai sott'ufficiali la promozione ad ufficiali; l'idea di guadagnare le spalline può attirare molti a rimanere in servizio, e gli uomini pratici sono sempre preziosissimi. La scuola *mozzi* dovrebbe essere il vivaio dei nostri marinai. Il mozzo, entrando a 16 anni, dovrebbe firmare per 10 anni; e con altre due rafferme, di sette anni ciascuna, raggiungerebbe i 40 anni di età, ed allora potrebbe andare in pensione. La forza organica del Corpo Reale Equipaggi oggi portata da 23,500 uomini a 24,000, non è sufficiente; dovrebbe essere elevata, almeno, a 30,000 uomini.

L'armata britannica esigerà, nel 1900, almeno 110,000 uomini di bordo; la Germania numera oggi una forza di 23,300 uomini; la Francia ha 40,000 uomini. Il solo fabbisogno per il completo equipaggiamento di bassa forza dell'attuale naviglio dello Stato, ascende a non meno di 25,000 uomini; altri 4,000 ne occorrono per i servizi a terra, (difesa costiera, semafori, amministrazione, ospedali, arsenali e ciò in tempo normale, ecc.). Sicchè non vado lontano dal vero dicendo che, in cifra tonda, ci occorrono almeno 30,000 uomini; ma come minimo, perchè noi non potremmo dirci vera potenza marittima finchè il nostro organico non sia portato ai 50,000 uomini.

**Presidente.** Onorevole Valle, Ella sa che l'articolo 78 del regolamento prescrive che i discorsi scritti non possano durare oltre un quarto d'ora.

**Valle Angelo.** Onorevole presidente, non ho che pochi appunti; e per farle vedere che non leggo non consulterò più neppure questi... Nè questa cifra è esagerata, quando si ri-

cordi che Genova e Pisa imbarcavano esse sole nelle loro galere fino a 55,000 uomini.

Ogni nave deve avere però il suo equipaggio al completo affinché, quando arriva l'ordine di partenza, possa prendere il mare immediatamente: giacchè una nave che non è pronta a partire è come se non esistesse, e vale quanto una nave radiata dal naviglio ed in cantiere. Può classarsi come unità di battaglia solamente quella nave, che può entrare immediatamente in azione.

Per la riserva, i migliori elementi sono i marinai di lungo corso ed i pescatori al largo. Però dovrebbero avere seguito un corso di cannonieri o torpedinieri a bordo di naviscuole, o servito in tale qualità sopra le navi armate, ed essersi famigliarizzati con la vita a bordo ed il materiale da guerra navale, per essere classati nella riserva e considerati atti a rendere reali servizi.

Cinque anni di servizio e le seguenti manovre navali terranno in esercizio questa prima classe della riserva e pronta ad ogni eventualità. A questi riservisti dovrebbe però essere assegnato uno stipendio annuo, da convertirsi in una modesta pensione all'età di 50 anni.

Noi abbiamo, per il servizio della flotta, 25,000 uomini sotto le armi; 28,000 in licenza o congedo illimitato, e 44,000 nella riserva navale; in totale 97,000. Sulla carta questa forza è sufficiente, ma resta a confrontarsi la quantità con la qualità.

Gli equipaggi fissi sono uno dei primi elementi di stabilità, di disciplina, di riuscita. Il Nelson, a questo proposito, scriveva: « il disgusto che i marinai provano per il servizio si deve al sistema infernale di muoverli da una nave all'altra, di guisa che gli uomini non possano affezionarsi ai loro ufficiali. »

La nave inglese non muta un uomo del suo equipaggio per la durata dell'armamento, che generalmente è di quattro o cinque anni, se in servizio all'estero: ed è ben fatto; perchè una nave tanto più è efficace per quanto contenga uomini, che conoscano il proprio mestiere.

Le nostre navi hanno per equipaggio quattro classi di leva e pochissimi volontari, non più di un decimo del totale. Ora ogni anno andando in congedo una classe, si muta almeno la quarta parte dell'equipaggio, con quanto grave danno lo può dire l'onorevole

ministro, che ha passato gran parte della sua vita a bordo.

Nei primi dell'anno però si ha a bordo un quarto dell'equipaggio ignaro del tutto — i più degli iscritti salgono sulla nave per la prima volta —; appena il 10 per cento è formato dai battellieri, pescatori o marinari di professione. Gli altri 90 hanno esercitato tutti i mestieri.

Il numero dei volontari è appena sufficiente a provvedere al rinnovamento dei graduati, mentre deve curarsene l'aumento per trarre dai medesimi dei buoni artiglieri. Io apprezzo l'ultima disposizione dell'onorevole ministro della marina per fare condizioni speciali ai nostri cannonieri perchè divengano buoni tiratori: anzi io domanderei che fosse istituita una scuola cannonieri.

Nel 1895 agli Stati-Uniti fu istituita questa scuola; il corso dura sei mesi; dopo di che gli allievi sono mandati per due settimane in qualche opificio industriale, che fabbrichi le artiglierie secondarie e gli attrezzi annessi.

Hanno uno speciale stipendio e sono classati in marina, come puntatori di pezzi. Fanno continuo esercizio a bordo, essendo stabilito che ogni pezzo debba tirare sei colpi ogni trimestre.

Noi pure dovremmo creare qualche cosa di simile.

Per il corpo ufficiali poi insisto per la istituzione di una scuola superiore di guerra navale, come l'hanno l'Inghilterra, gli Stati Uniti e la Francia, dove il ministro Lockroy l'ha nuovamente riordinata, ripartendola in due corsi, uno a terra ed uno a mare.

Ma, soprattutto desidero che si facciano navigare gli ufficiali ed in pieno Oceano. Il piede marino si forma negli Oceani, e nelle lunghe navigazioni, e non nelle brevi traversate da Taranto a Spezia o da questa alla Maddalena.

L'ufficiale si forma in mare e non nei porti, e lo spirito marino si perfeziona sulle navi minori.

« Allevate i vostri aspiranti di marina nell'acqua », diceva Napoleone I.

I diversi meccanismi installati a bordo delle navi da guerra moderne richiedono negli ufficiali speciali cognizioni meccaniche; per cui il segretario aggiunto Roosevelt, presidente del Consiglio superiore navale al Ministero della marina degli Stati Uniti, mosso

da quello spirito pratico, che distingue gli Americani, domandava:

« a) che i due Corpi attuali, ufficiali di marina ed ufficiali meccanici, siano fusi in un solo;

« b) che gli operai meccanici possano divenire sotto-ufficiali, in egual modo che cannonieri, carpentieri, ecc., per il bisogno che ogni giorno si fa sentire di trasformare il nostro personale in cannonieri meccanici, torpedinieri meccanici, mentre per gli ufficiali il bisogno non è minore, ed il moltiplicare delle macchine esige, da parte di chi comanda, delle cognizioni profonde. »

Ad Annapolis i Midhispmen americani apprendono tutti gli elementi necessari in macchine, cannoni, torpedini, salvo a perfezionarsi in seguito in queste diverse branche a furia ed a misura del loro avanzamento.

L'ufficiale combattente deve essere un buon marinaio, ma altresì buon meccanico per sorvegliare le sue macchine elettriche, le sue torri, le sue torpedini, le sue motrici.

Anche nella marina inglese si è fatto qualche cosa in questo senso con la creazione di un nuovo grado, l'*artificier engineer*, contro-mastro, appunto per le esigenze degli svariati meccanismi.

La nostra difesa costiera non corrisponde al suo scopo, e le ultime grandi manovre navali ce ne diedero la più marcata conferma. Il nemico indicato sbarcò dove volle.

La difesa costiera dovrebbe essere affidata ai marinai, facendo calcolo sui riservisti.

Il cannoniere marinaio è più abile tiratore sul bersaglio mobile; ha l'occhio più esercitato.

La Germania, fra tutte le nazioni, ha il migliore ordinamento di difesa costiera, affidata appunto alla marina.

La Russia ha organizzato una flottiglia militare di doganieri di mare, affidando loro il servizio di vigilanza costiera, colle torpediniere, ponendo loro a capo un contr'ammiraglio affinché, in tempo di guerra, concorranò alla difesa delle coste, conoscendone tutte le anfrattuosità. È una nuova istituzione che merita d'essere studiata, potendo l'attuazione giovare assai per la nostra estesa linea costiera, e giovare altresì alla finanza in tempo di pace.

(L'oratore si riposa).

Presidente. Continui, onorevole Valle, e procuri di esser breve.

Valle A. La deficienza del carbone che si ebbe a lamentare nell'ultima guerra ispano-americana, ha richiamato la mia attenzione. Io credo che la somma di 3,250,000 lire destinate alla fornitura del carbone per la nostra marina non sia sufficiente, giacchè in caso di guerra noi dobbiamo avere almeno per un anno e più di deposito, e le 500,000 lire portate in aumento a questo capitolo nell'attuale bilancio, non sono altro che un corrispettivo del maggior costo del medesimo, in causa dello sciopero di Cardiff.

Ma una delle cose più difficili a risolversi nella nostra marina è quella degli arsenali; giacchè da noi (come in Francia) i 17 mila operai che vi si trovano impiegati, non danno quella resa di lavoro che dovrebbero, mentre l'Inghilterra, la quale ha sei volte la nostra armata, non ha altro che 30 mila operai, la Francia 28 mila. Dovremmo per lo meno non accettare altrimenti gli avventizi, e stabilire una maggior sorveglianza nei nostri arsenali, per eliminare quegli inconvenienti che si verificarono nell'arsenale di Taranto.

L'Inghilterra tende oggi ad affidare la costruzione delle sue navi, in maggiori proporzioni, all'industria privata, ed ha fatto costruire per contratto quasi la metà delle sue navi autorizzate dal *Naval Defence Act* del 1889; la flotta degli Stati Uniti è stata costruita totalmente dall'industria privata; e la Francia segue questa stessa via; via che dovremmo seguire anche noi, perchè almeno si venga a sapere quanto ci costano le nostre navi, visto che il costo di quelle che si costruiscono negli arsenali governativi non lo sappiamo.

La costruzione fatta negli arsenali è più costosa per lo meno del 30 per cento di quella privata, perchè lo Stato di solito è cattivo amministratore e pessimo industriale, il peggiore che si possa immaginare, perchè vi manca l'occhio del padrone.

L'industria privata colle sue iniziative, coi suoi ardimenti, colla superiorità che le dà la somma maggiore delle intelligenze, di mezzi e di esperienza, è quella che trascina innanzi sulla via del progresso le costruzioni dello Stato.

Agli arsenali dovrebbero spettare solamente i lavori di raddobbo, che dovrebbero

fare rapidamente, e tutte quelle innovazioni di carattere riservato.

Noi dobbiamo semplificare le nostre amministrazioni, aumentare le rispettive responsabilità, contando più sulla probità degli uomini che sul valore delle formalità.

Ed ora, onorevole ministro, io credo che l'organico che dovremmo avere per corrispondere alla nostra difesa sarebbe questo. Noi dovremo avere 20 corazzate di linea a 20 nodi, 20 incrociatori corazzati a 23 nodi, tipo *Garibaldi* allungato di metri 10; 20 incrociatori protetti a 25; 10 cannoniere a 18; 50 *destroyers* a 34; 150 torpediniere a 30; alle quali aggiungendo il *Dandolo*, l'*Andrea Doria*, il *Francesco Morosini*, il *Ruggero di Lauria*, il *Duilio*, da classarsi come guardacoste al largo, e l'*Italia*, la *Lepanto*, l'*Affondatore*, l'*Ancona*, la *Castelfidardo*, la *Maria Pia*, la *San Martino*, da adibirsi ad una difesa costiera più ravvicinata, avremo un totale di 282 unità, che ci daranno una formidabile flotta da metterci al riparo da qualunque evento.

A queste unità debbono poi essere aggiunti quegli incrociatori protetti, che offrono modo e vantaggio ad essere modificati, sia per l'armamento che per la velocità, e che possono essere adibiti per le stazioni all'estero.

L'organico del 1887 è decrepito e non corrisponde più alle moderne esigenze, e non è possibile ammettere che si classino fra le navi di prima classe quelle, che oramai devono mettersi nella seconda. Non pretendo già che questo piano organico da me espostovi debba essere immediatamente eseguito. No; ma sia questo il nostro programma irremovibile, esposto chiaramente anche al Paese, affinché anch'esso sappia quale sia il vero e reale fabbisogno perchè si possa dire: abbiamo una marina militare potente ed imponente.

Una sola raccomandazione faccio al ministro attuale ed ai futuri. Quando impostate una nave in cantiere, imponetevi la massima che, al *maximum*, in due anni sia compiuta completamente, atta ad entrare in linea. Se non avete fondi in bilancio o non sufficienti, attendete a darne l'ordinazione; avrete così almeno il beneficio di far costruire una nave, che corrisponda agli ultimi trovati della scienza, che oggi non cammina ma corre veloce; e perciò accetto l'ordine del giorno della Commissione, meno la seconda parte; inquantochè questa verrebbe a distruggere o limitare sotto il velame di studiate parole

l'incremento delle costruzioni. Ma la flotta da guerra di un paese deve essere commisurata alla marina mercantile del medesimo, la quale, dopo la legge del 1896, ha preso sviluppo.

In tutti i cantieri ferve il lavoro, e attualmente abbiamo navi in costruzione per uno stazzamento di 42 mila tonnellate. In questi giorni è sorta però una certa agitazione tra i costruttori marittimi, allarmati da modificazioni, che si credono volute dal ministro per introdurle nel regolamento, e dalle quali essi dubitano di essere danneggiati.

Penso che sarebbe davvero un errore modificare oggi quello che appena da due anni creammo! Siccome è istituito al Ministero della marina un Consiglio superiore di marina, così pregherei l'onorevole ministro di sottoporre la questione al Consiglio stesso affinché pronunzi il suo voto, in base al quale, poi, il ministro deciderà. Essendo quel Consiglio composto di persone competenti e pratiche, la loro deliberazione non può essere che utile allo Stato e alla marina conciliando entrambi gli interessi.

Ma quando si pensa che il porto di Genova dà attualmente 60 milioni ad armatori tedeschi e solo 30 ad armatori italiani, io mi domando se sia lecito pensare a restringere una legge che può aiutare la nostra bandiera a fare vera concorrenza alle estere, o piuttosto se non si debba modificarla per migliorarla e spingere i nostri armatori a conquistare una supremazia commerciale.

Nella lotta dei commerci, gli altri Stati intervengono in aiuto dei propri concittadini: ed è giusto che anche il nostro intervenga là dove le forze particolari non arrivano.

Oggi la nostra bandiera comincia a lottare vittoriosamente con le altre; il commercio dei grani che prima era fatto da altre bandiere, specie la greca, è oggi fatto dall'italiana; è questo un risultato notevole e del quale si deve tener conto.

La marina mercantile ha poi un altro scopo: quello di fornire un naviglio ausiliario in casi di guerra.

Nella legge del 1896 esiste una disposizione che dà facoltà al ministro di concedere un premio maggiore a quei piroscafi che filino oltre i 16 nodi. Ora tale velocità non è più una velocità che meriti premio, per cui

quella concessione si risolve in uno sperpero inutile di denaro.

La Germania tiene il *record* della velocità col *Kaiser Wilhelm der Grosse* che traversò l'Atlantico in 142 ore guadagnando 55 minuti sui più veloci piroscafi inglesi; ed il Reichstag dovrà discutere tra poco l'aumento di una sovvenzione al *Nord-Deutscher Lloyd* di Brema, per aumentarne le velocità.

**Presidente.** Onorevole Valle, mi aveva detto che ne aveva ancora poco.

**Valle Angelo.** Pochissimo, appena altri dieci minuti.

**Presidente.** Cerchi di venire alla conclusione.

**Valle Angelo.** Infatti noi dobbiamo conseguire velocità rapidissime per poter raggiungere i bastimenti avversari e per sfuggire a quelli che volessero afferrare e distruggere i nostri. E questo non possiamo ottenere se non con velocità superiore ai 20 nodi. Quindi, onorevole ministro, premi debbono darsi solamente a quei bastimenti che abbiano velocità superiore ai 20 nodi; altrimenti il premio si risolverebbe in vero sperpero di denaro senza raggiungere lo scopo che la legge stessa si prefigge.

La marina mercantile ha due scopi principali rispetto alla marina da guerra:

a) fornire alla seconda buoni marinai assuefatti al mare, alla lotta quotidiana con quell'elemento;

b) ad aumentarne la forza con i suoi veloci piroscafi, trasformati in incrociatori armati in guerra.

Mi resta a fare una domanda obbiettiva che ho sollevato nella discussione del bilancio scorso, ma che naturalmente oggi torno a fare, tanto più che trovasi al potere l'onorevole Palumbo, a cui mi sento legato da stima ed amicizia, riconoscendo la sua intelligenza e rara modestia. La domanda che rispecchia una mia antica idea esposta altre volte alla Camera è questa: chi deve essere ministro, un militare o un civile?

Questa questione ha appassionato assai l'Inghilterra e ha dato luogo a dotte e vivaci discussioni nei due rami del Parlamento di quella nazione.

L'ammiraglio Berkley, Disraeli (lord Beaconsfield), il duca Sommerset, l'ammiraglio sir Sidney Dacres, sir James Graham, lord S. Vincent, lord John Hay hanno tutti sostenuto essere preferibile un ministro civile ad

uno militare. E l'Inghilterra s'informò a questo savio concetto. Infatti l'Inghilterra ha attualmente a capo della marina lord Goschen, un civile, che ha portato la marina al più alto livello che abbia mai raggiunto.

La Francia deve la sua grandezza marittima ad uomini politici, anzi furono due cardinali, Richelieu e Mazzarino, che ne iniziarono le potenze; Colbert, poi, ne stabilì le basi. Furono uomini politici che prepararono le maggiori spedizioni marittime con felice successo. Nel 1870, con un ministro militare, l'armata rimase inattiva. Oggi fu necessario un uomo politico, il Lochroy, per risvegliare l'opinione pubblica francese ed appassionarla allo sviluppo della sua marina da guerra.

In Italia sono stati due i ministri della marina, che veramente hanno dato prova di saper fare: Camillo di Cavour e Agostino Depretis.

*Voci.* Vi sono stati anche Ferracciù e Biancheri.

**Valle Angelo.** Ma veramente i due ministri che hanno reso grandi servigi al paese, nel momento in cui la Nazione era impegnata in una guerra, sono stati Cavour e Depretis. Fu nelle mani di Cavour che la squadra divenne uno strumento efficace. Esso loda, biasima, spinge, sollecita, raffrena, prevede e provvede. Ne era la mente direttiva, lo stratega.

Il Depretis prese il governo della marina il 20 giugno 1866, quando le ostilità erano cominciate o stavano per incominciare. Dovette egli valersi degli ordinamenti e delle forze dei suoi predecessori. Quindi non è giusto far risalire a lui la responsabilità di ciò che è avvenuto, avendo egli trovato tutto deficiente. Ma, se si vanno ad esaminare gli atti politici di quel periodo, troveremo che il Depretis ha provveduto al necessario febbrilmente, minacciando l'ammiraglio di destituirlo per la sua inazione (e sarebbe stata fortuna d'Italia se l'avesse destituito) e ponendolo in condizione di presentarsi al nemico con forze superiori.

**Gattorno.** Lo hanno condannato.

**Valle Angelo.** Io non cito nomi.

**Gattorno.** La battaglia di Lissa.

**Valle Angelo.** Non faccio nomi.

**Del Buono.** Ma i nomi risultano da quanto Ella dice.

**Luporini.** Ma lo lascino stare! (*Viva ilarità*).

**Valle Angelo.** Mancava tutto il materiale e fu provveduto in pochi giorni. Tanto che egli

potè riuscire ad eliminare che la *Terribile* e la *Formidabile* fossero sorprese nel porto di Ancona, non aggiungendo a questo disastro l'altro maggiore che venne appresso. Gli alti ufficiali della marina si dividono in due categorie, ministri presenti e ministri futuri. Colui, che comanda oggi, sa che forse domani dovrà ubbidire ad un subalterno, contro il quale pure dovrebbe prendere un qualche provvedimento.

Colui che obbedisce oggi sa che forse domani per uno dei troppo rapidi mutamenti politici che avvengono nel nostro paese, può essere messo al posto dal suo superiore, quindi, per le inevitabili conseguenze inerenti alla natura umana, circospezione nell'un caso di comandare e poca inclinazione nell'altro di obbedire. È la politica che entra a piene vele nel campo della disciplina e la distrugge. Oggi Lord Goschen, Lockroy, Long, uomini politici, sono alla testa delle tre più grandi amministrazioni militari marittime, dell'Inghilterra, della Francia, degli Stati Uniti.

Auguro, quindi, al presente ministro vita lunga per poter portare la nostra marina all'altezza voluta, ma quando se ne aprirà la successione, vorrei che il suo posto fosse occupato da un ministro civile.

E volgo alla fine. La ragion d'essere di una marina militare è quella di offrire al paese un organismo sempre pronto ad entrare in azione col massimo delle forze, attaccare il nemico fulmineamente, giacchè per vincere bisogna soprattutto assalire, qualunque sieno le circostanze.

La guerra puramente difensiva è una rovina; essa deve essere condotta offensivamente ed aggressivamente. Noi, oggi, non possiamo tentarla perchè, è doloroso il dirlo, ma questa è la vera e dura verità, la nostra armata non è in grado di prendere l'offensiva! (*Commenti*).

A volersi porre a riparo da qualsiasi eventualità, curando la semplicizzazione delle amministrazioni, togliendo le ruote inutili, occorre elevare la cifra del nostro bilancio della marina a 150 milioni. Volere spendere di meno è gettare il danaro: val meglio risparmiare anche quello bilanciato e vivere alla ventura. Con la somma prevista non possiamo assolutamente avere navi ed equipaggi bastanti per difenderci da qualsiasi avversario!

Se il ministro crede di non tenersi per

questa via, segua il programma dell'onorevole Colombo, modesto quanto volete, ma che almeno ha il pregio della grande chiarezza: dare la ricchezza al Paese. Ricordatevi, però, che Roma declinò appunto quando, curando la ricchezza, trascurò le milizie; che la Francia all'apogeo dell'opulenza fu vinta dalla Germania povera; che la Germania forte ha oggi conquistata la prosperità nei commerci e nelle industrie ed è divenuta ricca. Se vogliamo essere forti, siamo effettivamente, ma non inganniamo con mezze misure il Paese: occorre che su ciò il Governo pronunzi una parola decisiva e recisa.

Un ministro della marina che nelle attuali condizioni, con la responsabilità della sicurezza della Patria pesante sulla sua testa, lasciasse correre così le cose, deve essere o assai invidiato per il suo sangue freddo o condannato per la sua indifferenza.

Onorevole ministro, se nell'ora difficile la armata non dovesse rendere i servigi che se ne attendono, se ne domanderebbe dal Paese stretto conto a noi, al Governo, ma soprattutto a lei cui incombe la responsabilità gravissima della preparazione alla guerra.

Quanto a me, onorevoli colleghi, ho già tracciato il mio programma chiaro e preciso: avanti tutto e soprattutto voglio la Patria forte e temuta. (*Bene!*) A provvedere i mezzi pensi il Governo; non siamo noi che dobbiamo suggerirli.

Onorevoli colleghi, ascoltate cosa si pensa di noi all'estero: è un Francese che scrive passando in rassegna le diverse marine del mondo: « Sull'Italia poco è a dirsi: essa non ha navi, viceversa tutti gli anni fa dei progetti bellissimi. »

**Presidente.** Onorevole Valle, ormai sono passati anche i dieci minuti; La prego...

**Valle Angelo.** Due soli minuti ancora.

**Di San Donato.** Per due... glieli dia. (*ilarità*).

**Valle Angelo.** Ed un altro scrive: « La situazione della marina italiana è desolante; le fortificazioni della frontiera hanno poco valore se possono essere girate per mare. » Ma sir William Harcourt è ancora più severo a nostro riguardo, avendo egli detto: « Fra le potenze della Triplice, l'Italia è un'alleata debole e platonica, nè capace nè desiderosa di aiutarci. »

« Le potenze forti soltanto possono cercare di essere pacifiche, le deboli non hanno

scelta fra la guerra e la pace, ma solo fra la guerra e la servitù. »

Oggi le cose sono assai cambiate: l'asse del conflitto è spostato; non sui continenti ma sugli oceani si combatteranno le grandi battaglie future e si vibreranno i colpi decisivi. Riconduciamo, dunque, al mare questo nostro Paese, che sul mare ebbe fasti di secolare dominio e di fulgente grandezza, che dal mare deve attendere la sua vitalità commerciale e ripetere la sua ricchezza. Ricordatevi che l'Italia fu ricca quando Genova, Pisa e Venezia furono forti sui mari. Vi sovvenga, onorevoli colleghi, il detto di Stuart-Mill: « La forza, il diritto e il prestigio formano una trinità che domina il mondo. »

Allontanate dunque da noi, onorevole ministro, ogni pericolo di vedere occupate le nostre isole, bombardate le nostre città, devastate le nostre ridenti costiere: rassicurate le nostre popolazioni litoranee da qualsiasi tema di sterminio: onorevole ministro, onorevoli colleghi, salvate la marina, salvate il Paese. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

**Santini.** Limiterò alla più stringata brevità le mie modeste osservazioni, tanto più che il collega Angelo Valle ha voluto svizzerare sin nelle sue più intime fibre il bilancio della marina; e mi restringo alla massima brevità, perchè riconosco, non dirò poco corretto, ma meno opportuno impegnare una discussione a fondo sopra un bilancio, che volge oramai a metà del suo corso e del quale il presente ministro della marina non può rispondere interamente. Così credo che non lo toccherà di soverchio il tono, piuttosto severo, della relazione della Sotto-Giunta, cordialmente augurandomi che le citate critiche non abbiano su di lui valore di consigliarlo a rinunziare al programma patriottico, che è nella sua mente per la necessaria ed urgente instaurazione della armata. Le condizioni della marina, è onesto e doveroso che lo mettano in rilievo specialmente coloro, che delle cose della marina hanno, come debbo averla io, anche la più modesta esperienza. Le condizioni della marina si presentano oggi, non solamente tristi, ma sciagurate, molto più tristi di quanto nol fossero nel 1874, quando il compianto ammiraglio Di Saint-Bon, che della marina moderna intuendo l'avvenire ed

anticipando i rapidi progressi, fu il vero creatore e venne alla Camera a metterne patriotticamente in luce la spaventosa realtà. E, giacchè ho la parola, della quale non abuserò, credo mio onesto dovere dire come della curva discendente nei bilanci della marina non si debba attribuire la colpa a questo od a quel ministro, ma alle condizioni economiche del Paese.

E, poichè il ministro, che da talun giornale è fatto maggior bersaglio alla gratuita accusa di avere quasi sacrificato la marina alla finanza, non può difendersene nè in questo, nè nell'altro ramo del Parlamento, ciò che profondamente deploro, mi fo un debito di onore di far rilevare che quel ministro, l'illustre ammiraglio Morin, resse le cose della marina quando il Ministero, cui apparteneva, dovette, per le pessime, pericolose e spaventose condizioni della finanza, domandare duecento milioni di nuove imposte al Paese. E poteva egli rifiutarsi a fare economie nel suo bilancio quando gli altri ministri le avevano per il proprio accettate, pur essendo nel suo programma di far ritornare la marina alla primitiva floridezza, appena le condizioni del tesoro lo avessero consentito?

Purtroppo le condizioni economiche nostre imposero la riduzione dei bilanci della marina, proprio quando le nazioni straniere imprimevano alle loro armate il più ampio e vertiginoso incremento!

L'onorevole ministro della marina ha innanzi a sè un ordine del giorno, che io, pur accettando nella prima parte, vorrei consigliargli di non accogliere nella seconda, come che a me sembri che implichi in qualche modo una restrizione della sua azione, mentre si può dire, che non solamente la maggior parte della stampa italiana, ma il Paese intero, impressionato, commosso, impaurito della decadenza della nostra marina, domanda che essa venga portata ad uno sviluppo tale da affidare della difesa della patria contro qualsiasi ingiuria straniera.

Rinunzio ad esaminare a fondo la questione per le ragioni, che ho detto, ma, se il mio modesto consiglio può avere il più piccolo valore presso il ministro della marina, glielo porgo senza restrizioni, inteso a che egli prosegua tenacemente nel programma, che si è prefisso e credo che ciò sia condizione di cose, che, a mio modesto avviso, non a lui solo, ma si impone a tutto il gabinetto. La

marina è e deve rimanere, al pari dell'esercito, il palladio e il presidio della patria. Che, se il Parlamento non incoraggiasse il ministro nello sviluppo delle forze navali, sconfesserebbe quasi, quell'applauso vivissimo e unanime, con il quale salutò l'augusta parola del Re, che ispirandosi, come sempre, alla sicurezza ed alla grandezza della patria, qui entro venne a domandare che alla marina si desse uno sviluppo proporzionale a quello delle altre nazioni, e tale da garantirne contro ogni guerresca eventualità.

Tenendo, quindi, fede alla promessa di essere breve, conchiudo invitando il ministro e la Camera ad essere più efficacemente solleciti delle cose della marina, perchè, lo ripeto, le condizioni di essa sono tali da spaventare. Se noi non provvediamo presto, scontreremo con enormi sacrifici, con amare lagrime, con irreparabili iatture il triste consiglio, che una minoranza del paese vorrebbe imporre al Governo perchè lasciasse la marina nel presente imperdonabile abbandono. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

**Farina Emilio.** Il momento presente non è adatto per una lunga discussione del bilancio della marina; richiamo, però, l'attenzione dell'onorevole ministro su un punto che fu indicato nella Commissione del bilancio e concretato in un ordine del giorno che fa seguito alla relazione.

Il concetto che ispirò la prima parte di quell'ordine del giorno è tale che io sono obbligato a ritornarvi sopra un momento.

Si è parlato di un aumento di fondi, proposto dal ministro, per il Consiglio Superiore della nostra marina. Il Consiglio Superiore della marina, da tempo antico, era stato indicato come un organismo assolutamente necessario per dare un indirizzo unico, direi continuativo, ai lavori così importanti della marina. Si chiese da persona autorevolissima che il Consiglio di marina fosse rinforzato, nella sua essenza, fosse, cioè, reso tale da potere, con la sua influenza ed autorità frenare i continui mutamenti di indirizzo, che si avevano nelle cose più importanti della nostra marina. Con una disposizione emanata qualche anno fa, il Consiglio di marina fu nominalmente modificato, ma effettivamente fu quasi soppresso e ad esso furono sostituiti due Consigli, l'uno for-

mato dai capi di servizio e presieduto da sotto-segretari di Stato, l'altro, il Comitato degli ammiragli. Nessuno di questi due Consigli ha una composizione tale da costituire un corpo consultivo con funzioni continuative. Il Consiglio dei capi di servizio rappresenta unicamente la riunione di questi capi in tutte quelle pratiche, che, partendo dalla volontà del ministro, devono tradursi in esecuzione col concorso di più capi di servizio.

Si capisce che il ministro, che vuol dare un buon andamento ad una data cosa, riunisca i diversi capi servizio, da cui deve dipenderne l'esecuzione perchè la loro azione sia unica e diretta a un fine solo. Però questo fine è sempre la volontà del ministro.

Il Consiglio degli ammiragli è un Consiglio che, certamente, può dare al ministro lumi ed informazioni importanti, però è un Consiglio, del quale deve farsi uso molto limitatamente e più personalmente, direi, che collegialmente; cioè, quando una pratica può esser meglio illuminata dai consigli di una data persona, a questa persona si può ricorrere.

Ma il chiamare ogni tanto, a periodi determinati, tutti i vice-ammiragli a Roma, facendo loro abbandonare le loro ordinarie funzioni per riunirli a discutere di cose, sulle quali molte volte non sono preparati e sulle quali più non ritornano, non è cosa che possa minimamente influire sull'andamento generale della marina, che anche nelle questioni sottoposte al Comitato degli ammiragli rimane sempre alla balia del ministro.

Vorrei che il Consiglio Superiore di marina potesse funzionare in modo da assicurare a questa amministrazione tanto importante un indirizzo continuativo e sicuro; vorrei che potesse considerarsi da tutti i componenti il corpo della marina come una specie di tribunale supremo, che fosse la difesa dei diritti di tutti gl'impiegati alti e bassi.

Veda, onorevole ministro, quale indirizzo variabile noi abbiamo avuto nelle manifestazioni più gravi ed importanti della nostra attività navale.

Diamo un rapidissimo sguardo alle costruzioni. Si vuol riformare tutto il materiale della marina e si comincia con navi come il *Dandolo* e il *Duilio*, che rispondono ad un concetto, direi, di guerra ad oltranza: grande difesa, cannoni potentissimi, un raggio di

azione abbastanza esteso, ma non esagerato; navi da battaglia destinate a lottare anche con un nemico superiore per impedire, per esempio, in un caso qualunque, che un convoglio possa esercitare un'operazione qualunque sulle nostre coste.

È l'idea della guerra spinta al suo ultimo punto possibile ed applicata alla difesa locale, che è rappresentata precisamente da quei colossi, che, allora, entrarono nella nostra marina per la prima volta.

A queste navi, che rappresentavano un concetto principale d'azione mediterranea e di difesa delle coste, quali altre navi hanno fatto seguito? Due navi come l'*Italia* e la *Lepanto*, le quali, prive di forze militari di combattimento, avrebbero avuto, invece, una utile destinazione, se appartenessero alla marina di una potenza che, fornita di colonie, avesse avuto bisogno di bastimenti da mandare a combattere in lontani mari, di bastimenti, che potessero, per molto tempo, rimanere separati dalla loro base di azione, che dovessero combattere più contro navi mercantili e distruggerle, che contro navi di battaglia.

Ella vide a brevissima distanza un assoluto cambiamento nell'indirizzo generale delle idee, che presiedevano alla costruzione del nostro naviglio. Segui, quindi, un altro tipo, il quale non era più nè il primo, nè il secondo, ma al primo di essi si avvicinava.

Venimmo, finalmente, al quarto tipo delle buone navi, che abbiamo ancor oggi, cioè la *Sicilia*, l'*Umberto* e la *Sardegna*, navi di grande velocità, di grande forza di attacco, ma di difesa insufficiente per rappresentare vere navi da battaglia, dotate però di grandi qualità; e non faccio seguito. Ella, onorevole ministro, meglio di me comprende quanto diversi furono i criteri, che informarono la costruzione in questi successivi gradi, pei quali passarono le nostre grandi navi.

Nelle navi secondarie abbiamo, direi quasi, la stessa contraddittorietà di intenti, e noi vediamo navi, costruite già da molto tempo, con cannoni in caccia, in ritirata, abbandonate, poi, imperdonabilmente, nelle ultime costruzioni.

Questa incertezza di indirizzo, che noi vediamo nella costruzione delle navi, la vediamo pure nelle altre opere più importanti della marina, che sono quelle dei punti di appoggio.

Non è il caso di discutere se le fortezze siano utili, o no; certo è però che un'armata oggi giorno non può operare se non ha a portata un sicuro punto di riparazione e di rifornimento.

Una volta le riparazioni potevano farsi molto più facilmente d'ora; e meno difficili erano i rifornimenti; ma, oggi, per eseguire riparazioni occorrono bacini, darsene, officine, macchine a terra, e via discorrendo, e pei rifornimenti grandi depositi di carbone e munizioni.

Lo ripeto, nessuna armata può operare se non abbia vicino un punto di rifugio, nel quale possa con tutta sicurezza eseguire le riparazioni ed i rifornimenti necessari, nel corso di una campagna di guerra.

Ora, domando io, che cosa abbiamo fatto? Abbiamo cominciato le fortificazioni di Spezia, ma non le abbiamo finite. Non abbiamo messo la Spezia, non dirò in condizione di sostenere un attacco serio, ma neppure in condizione di difendersi anche da un improvviso attacco. Abbiamo lasciati i lavori iniziati a metà. Noi non abbiamo dato a Spezia un fondo sufficiente per un rifugio ad un bastimento grande, che, avariato, peschi un po' più del consueto; abbiamo lasciato l'acquedotto di Spezia esposto a sicura distruzione anche per il più piccolo attacco di una torpediniera; insomma non abbiamo dato alla Spezia nessuno di quegli elementi di sicurezza, sia pure relativa e temporanea, che la possano mettere in condizione da difendersi contro un colpo di mano. Abbiamo poi cominciato fortificazioni in altri punti e dovunque le abbiamo lasciate incompiute. Se una piccola parte delle somme, che furono spese nelle altre fortificazioni, fosse stata impiegata nel compiere quelle di Spezia, almeno avremmo un punto di appoggio sicuro, che è tanto necessario in una azione qualsiasi. Questo non lo abbiamo, perchè nella direzione della nostra marina hanno sempre dominato le idee del ministro, e le idee del ministro non furono mai regolate da un andamento, direi conservativo, che le dirigesse sempre verso una fine costante; è certamente per questo motivo che l'onorevole ministro ha avuto la sana idea di voler ricostituire il Consiglio Superiore. Ora l'idea mia sarebbe questa, che invece di un Consiglio Superiore, costituito per Decreto Reale, vi fosse un Con-

siglio Superiore, costituito per legge, che i membri di esso fossero assolutamente inamovibili, come i Consiglieri di Stato, per modo che questo Consiglio potesse liberamente, serenamente, esporre la propria opinione su tutti i grandi problemi che interessano l'andamento della nostra marina per la parte militare e amministrativa.

Io vorrei che i componenti questo Consiglio nulla avessero da temere nè da sperare dal ministro, per modo che si avesse un vero corpo collegiale che, in qualunque questione rappresentasse il sentimento della marina.

E vorrei che questa legge venisse applicata prontamente, prima che nuovi e grandi problemi fossero risolti.

Sono troppe le questioni che ad ogni momento si presentano al ministro della marina, e sono troppo importanti perchè egli non desideri di veder partecipare alla sua responsabilità un autorevolissimo corpo consulente.

E veda, onorevole ministro, le rivolgo questa raccomandazione proprio come la cosa più importante, come il cardine futuro delle decisioni sulle questioni concernenti la marina. Ella ha visto che in un ordine del giorno si raccomanda la prontezza nella costruzione delle navi: Ella è troppo marino perchè io venga qui a ripetergliene le cause principali, ma v'è una di queste cause che ha interessato più specialmente la Commissione del bilancio, ed è che le navi costruite rapidamente costano anche meno, e costano meno perchè non sono soggette a tante variazioni come le navi che stanno molto tempo in costruzione.

Orbene, il problema si affaccia irto di pratiche difficoltà che per quanto abbia fiducia nella sua opera attiva, intelligente ed onesta, non so se da solo potrebbe bastare a superarle: per poter costruire rapidamente bisogna distribuire le costruzioni in modo compatibile con il presente organismo dei nostri arsenali.

Noi abbiamo tutti i cantieri privati che oramai si sono avvezzi a vivere sul lavoro della marina ed abbiamo quattro cantieri di costruzione nei nostri arsenali.

Certamente Ella vorrà adottare la sana politica di far precedere le costruzioni nei cantieri navali dello Stato e non ricorrere

all'industria privata se non per quelle costruzioni che lo Stato non può compiere.

E questa è la necessità prima quando Ella vorrà fare seriamente il suo dovere; quello, cioè, di non dare più costruzioni di scafi ai cantieri privati fino a che i fondi del bilancio saranno tanto aumentati da poter permettere che oltre ai cantieri dello Stato lavorino rapidamente anche i privati, ciò che per ora non è.

Ella si troverà di fronte a difficoltà politiche per superare le quali Ella sentirà molto utile l'appoggio di un vero Consiglio della marina.

Ma non solo. Anche se tutti i cantieri dello Stato devono contemporaneamente mettere in costruzione una nave ne avremmo troppi per i fondi disponibili e torneremo sempre a cadere nella dannosa lentezza delle costruzioni con tutti quegli inconvenienti che ne derivano.

Naturalmente, onorevole ministro, Ella entrerà nel concetto di specializzare i cantieri e gli arsenali da destinarne uno alla costruzione degli scafi, un altro agli allestimenti; e suppongo che Ella ciò vorrà fare, perchè mi pare che sia il solo modo per utilizzare bene gli operai che abbiamo negli arsenali ed anche per accontentarli un poco nelle loro richieste di cottimo e di miglioramento di condizioni. Credo che Ella vorrà seguire questa strada, perchè è la sola che si presti ad un sano indirizzo della marina e ad un economico impiego dei fondi di bilancio; ma anche nel seguire questa strada Ella troverà grandi difficoltà. Ed anche qui il consiglio e l'aiuto di un Consiglio superiore sono convinto che le sarà utilissimo.

Rispetto i costruttori privati e gli industriali tutti che, col loro ardimento e col loro genio, fanno progredire il paese, ma i loro interessi non debbono sovrapporsi a quelli dello Stato.

Non mi dilungo di più perchè il momento non permette una lunga discussione, ma attendo da Lei una risposta la quale mi faccia sperare che la istituzione di questo Consiglio e l'indirizzo nelle costruzioni navali sarà tale che, facendo precedere gli interessi della marina da guerra agli interessi degli industriali, Ella vorrà procedere veramente con mano ferma e risoluta, come deve un ministro d'Italia, in una questione tanto importante. *(Bene!)*

## Presentazione di relazioni.

**Presidente.** Invito l'onorevole Morelli-Gualtierotti a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

**Morelli-Gualtierotti, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni, a nome della Commissione generale del bilancio, sui seguenti disegni di legge:

Approvazione della convenzione tra il Governo, il Comune, la Provincia e l'Università di Bologna;

Sullo scioglimento dei vincoli della zona monumentale di Roma;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1898-99.

**Presidente.** Queste relazioni saranno stampate, distribuite e iscritte nell'ordine del giorno.

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

**Marazzi, relatore.** Mi onoro a presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per aumento dello stanziamento per gli assegni ai veterani delle guerre 1848-49, in esecuzione della legge 4 marzo 1898.

**Presidente.** Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

## Si riprende la discussione sul bilancio della marina.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatto Attilio.

**Luzzatto Attilio.** Le condizioni della Camera ed il desiderio di deferire all'opinione giustamente manifestata dall'onorevole nostro presidente, fanno sì che io mi debba limitare ad una brevissima dichiarazione.

Un'altra volta tratteremo i vasti problemi che si riferiscono al bilancio della marina, e allora inviterò la Camera a fare una discussione, non tecnica, ma politica su questo bilancio; per ora trattandosi di un bilancio già esaurito a metà, avrei compreso anche che si fosse omessa del tutto la discussione generale, ed io certo non mi sarei iscritto per parlare, ove in seno della Giunta del bilancio non fosse sorta, a quanto mi dicono, all'ultima ora, una discussione di carattere generale intorno alle costruzioni navali e ove la Giunta stessa non presentasse alla Camera per la sua

approvazione un ordine del giorno, al quale non mi saprei decidere in nessun caso a dare la mia approvazione. Quest'ordine del giorno suona così:

« [La Camera prende atto del concetto espresso dall'onorevole ministro della marina in seno alla Giunta generale del bilancio, che egli limiterà l'impostazione di nuove navi in modo che trascorra il minimo tempo possibile tra l'impostazione in cantiere e il completo allestimento di ciascuna delle navi in costruzione o da costruirsi, e confida che, qualora occorra, ridurrà in ordine al concetto stesso il suo programma di nuove costruzioni. »

Che io mi sappia, l'onorevole ministro della marina non ha ancora esposto alla Camera nè al pubblico alcun programma di nuove costruzioni; ed io mi meraviglio, ed ho ragione di meravigliarmi, che la Giunta del bilancio, precorrendo gli eventi, ordini al ministro di limitare un programma che non esiste...

**Franchetti.** Chiedo di parlare.

**Luzzatto Attilio.** A quest'ordine del giorno non darò il mio voto e poichè una ragione di questa proposta vi deve essere, debbo supporre che qui proprio, a Montecitorio, ove si aduna la magna Commissione del bilancio, non sia mai penetrata la voce del Paese.

**Farina Emilio, della Commissione.** Non ce la porta Lei la voce del Paese! Non abbiamo bisogno del suo consiglio per quanto riguarda l'interesse del Paese...

**Presidente.** Non interrompa.

**Luzzatto Attilio.** Io so qual'è l'opinione del Paese e la manifesto qui ed ho ragione di farlo più di Lei, perchè sono a contatto del pubblico più di Lei.

**Farina Emilio, della Commissione.** Ma non dica che la Commissione del bilancio non ode la voce del Paese; vada a scrivere sul giornale, ma non venga a dire queste cose...

**Luzzatto Attilio.** Le dico qui e fuori di qui; e chi non le vuol udire, faccia pure; io non obbligo nessuno; dico questo: che se il Paese ha creduto di preoccuparsi delle condizioni in cui si trova la nostra marina da guerra, credo che abbia avuto ragione; e se all'onorevole Farina pare il contrario, padrone.

Io credo che per i pochi esempi che abbiamo avuto, che non ricorderò, perchè sono stati troppe volte ricordati, sia da compatire

questo povero Paese, se pensa solamente questo, di avere, cioè, una marina da guerra capace di difenderlo, o pensa che sieno inutili non solo i cento o duecento milioni, ma anche i dieci o i venti che ora dedichiamo alle costruzioni navali.

Questa è la pura logica, logica che sono capaci di intendere tutti quanti e non solo i tecnici, i quali vorrebbero avere la privativa di queste questioni; logica che mi fo lecito di portare qua dentro senza che i miei colleghi possano offendersi.

La marina nostra da guerra, è stato già detto ed io non ripeterò, è in condizioni di somma inferiorità non soltanto relativa ma assoluta, in confronto a quella di tutti gli altri Stati d'Europa. Si è detto che noi abbiamo cinque grandi navi da battaglia, ma viceversa sono tre, perchè tutte quelle che si collocano nei quadri non sono ancora pronte. Le navi che rappresentano un vero valore da noi sono tre, mentre l'Inghilterra ne ha diciassette in armamento e cinque in costruzione, la Francia ne ha nove in completo armamento nel Mediterraneo e non so quante altre in costruzione.

Dico questo unicamente per dare una idea generale. Ebbene in queste condizioni è stato supposto che il ministro della marina, il quale ha la responsabilità della difesa navale d'Italia, sia intento a studiare un piano di costruzioni navali, il quale debbo credere da un lato miri a dare alla nostra marina un valore effettivo e dall'altro tenga quel conto specialissimo che la Commissione del bilancio, con lodevole intenzione, vuole che si tenga delle risorse finanziarie del Paese. E prima di conoscere questo piano, prima di sapere se sia sufficiente o insufficiente, se sia esagerato o no di fronte alla potenzialità finanziaria del nostro Paese, dovrei invitare il ministro a limitare questo piano che io non conosco?

Io non credo questo concetto assolutamente logico, e per conseguenza, se la Commissione insisterà nel voler che la Camera voti il suo ordine del giorno, io voterò contro la seconda parte di esso; contro la prima non voterò, poichè si tratta di questione tecnica nella quale dichiaro di accettare le lezioni dei competenti.

Franchetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Franchetti. L'onorevole Luzzatto si crede

in diritto di portare alla Camera la voce del Paese: questa è una questione fra il Paese e lui (*Ilarità*), se la sbrighino fra di loro.

Luzzatto Attilio. Questo è il male!

Franchetti. Quanto alla sua pretesa di interpretare il sentimento del Paese, le garantisco che non me ne occupo. L'interpreti come crede, io mi credo in diritto di interpretarlo quanto Lei e molto più di Lei, e non ammetto in nessuno il diritto di pretendersi l'interprete del Paese di fronte a me..

Luzzatto Attilio. Che Ella sia interprete al pari di me, lo ammetto, più di me non lo ammetto. La invito, quindi, a spiegare che cosa intende di dire con queste parole.

Franchetti. Non ho da spiegar nulla.

Luzzatto Attilio. Come, non ha da spiegar nulla? Glielo insegnerò io se ha da spiegare!

Presidente. Ma non interrompano! (*Rumori — Commenti*).

Franchetti. L'onorevole Luzzatto ritiene di dover portare innanzi alla Camera la nostra politica di costruzioni navali. Io non ho nessuna intenzione di entrare in una questione come questa in un momento in cui il bilancio è per metà consumato, e la Camera lo capirà facilmente.

Ma dove io fermo l'onorevole Luzzatto è là dove egli assicura che noi ci siamo permessi di giudicare il programma dell'onorevole ministro della marina senza conoscerlo. Ora su questo punto, come sul rimanente, l'onorevole Luzzatto pronunzia giudizi assolutamente temerari, perchè il programma del ministro della marina, il programma immediato, non solo lo conosciamo noi, ma lo potrebbe conoscere anche lui, se si fosse data la pena di leggere l'ultima pagina della relazione presentata dalla Commissione del bilancio. E in quest'ultima pagina egli potrà vedere che esiste un programma immediato di costruzioni, che, del resto, se non erro, fu citato anche dal nostro collega Angelo Valle.

Ora, giacchè si tratta di spiegare un ordine del giorno che a me pareva chiarissimo, mi farò lecito di spiegarlo, e spero che la Camera non mi farà per ciò cattivo viso. E per essere breve lo spiegherò con un esempio. La nave *Puglia* impostata, se non erro, nel 1894, fu varata solamente quest'anno; e già ora è di modello talmente invecchiato, che è un non valore militare, perchè è stata troppo tempo nel cantiere. Poteva essere co-

struita, allestita e pronta a prendere il mare in due anni molto comodamente. Ora il significato dell'ordine del giorno della Giunta è questo: avete un certo numero di milioni di cui disporre? Ebbene, disponetene in modo da distribuirlo nel minor numero possibile di navi, in modo da averle pronte presto. Col nostro bilancio di 23 milioni (non voglio far mostra di cognizioni tecniche, ma sono cose conosciute da tutti) si potrebbe, per esempio, ogni due anni, mettere in mare perfettamente pronte due corazzate di primo ordine, oppure una corazzata e un incrociatore e molte navi minori per sei milioni, ossia tre incrociatori. Supponiamo, per comodità di ragionamento (non che io proponga quello, vèh!), che si adottasse il primo sistema: se si intendesse per un certo periodo di tempo mettere in mare ogni due anni due corazzate di primo ordine, quale sarebbe il sistema migliore, secondo voi?

Il metterle in cantiere ora tutte e dieci per non avere una nave di più in mare durante dieci anni e fra dieci anni aver ad un tratto pronte in mare dieci corazzate fresche e nuove, ma di tipo e armamento antiquato, in modo che fossero quasi un non valore militare; oppure di aggiungere alla armata ogni due anni due corazzate che siano le migliori secondo il tipo accettato nel momento in cui entrano in servizio, ed avere così due unità di più ogni anno nella nostra armata, ed avere queste due unità sempre migliori fino alle ultime due che risponderanno al tipo degli ultimi due del decennio? E voi rigetterete un ordine del giorno che incarna questo principio? Non credo che questa sia la vostra intenzione, e vi farò notare che questo modo di procedere che si chiede non ha nulla a che fare col programma delle costruzioni marittime. Perchè noi possiamo avere uno stanziamento che permetta di mettere in cantiere ogni anno, due, tre, dieci, venti navi, e noi dovremmo sempre per le due, per le dieci, per le venti tenere questo stesso sistema che la Giunta propone.

La questione della maggiore o minore quantità di navi è completamente riservata.

Ed una sola obbiezione si potrebbe fare a quest'ordine del giorno, e sarebbe questa: perchè presentarlo adesso, a metà esercizio? A questa obbiezione rispondo: appunto perchè non si può riprendere ad esaminare la grande questione dell'ordinamento della no-

stra marina, che sarà ripresa, perchè la coscienza del Paese chiede che si riprenda e che si vada in fondo, appunto per questa ragione bisogna adottare un provvedimento conservativo con cui potremo, non dico impedire al ministro della marina (non c'è bisogno d'impedirlo, perchè questo risponde al sentimento del ministro della marina) di continuare nel cattivo sistema delle costruzioni di durata indefinita, ma potremo dargli l'appoggio della Camera contro i molti interessi, non tutti legittimi, i quali spingono a fare costruzioni purchessia; potremo dargli un'arma per porre in atto la sua intenzione, che è, come ha detto alla Commissione del bilancio, di seguire il sistema da essa sostenuto.

E giacchè mi trovo a parlare, permettemi di aggiungere pochissime altre osservazioni.

Signori, la questione delle costruzioni marittime è quella che invade l'opinione pubblica, e che la colpisce di più. E si capisce: si vedono queste grandi moli scorrere sul mare; si sentono i ditirambi pubblicati nei giornali, ad ogni varo di nave, sia questa la *Puglia*, che non vale più nulla, sia un'altra nave che valga molto; e l'immaginazione del pubblico si eccita, e si eccita giustamente per un sentimento santo, diviso da tutti noi: perchè tutti noi vorremmo vedere il mare Mediterraneo dominato dalla nostra bandiera.

Ma, signori, vi metto in guardia ora, (e mi riservo di ripeterlo in quella discussione che avremo su questo argomento in altra occasione), vi metto in guardia contro l'esclusività di questo sentimento. La questione delle costruzioni, dello stanziamento in bilancio, per quanto importantissima, non è la sola che bisogna risolvere, per dare efficacia alla nostra marina. Al ministro della marina, militare, ufficiale combattente per eccellenza, non ho bisogno di rammentare come nell'Amministrazione della nostra marina, senza colpa di nessuno, e senza colpa di un ministro, piuttosto che di un altro, si sia fatto strada gradatamente la prevalenza di molti riguardi, parecchi dei quali rispettabili, i quali fanno sì che ci si preoccupi di molte cose che non dovrebbero avere il sopravvento sulla sostanza; così si pensa, e si ha ragione di pensare, alla nostra industria privata, ed abbiamo ottimi cantieri

navali privati; si pensa ai cantieri governativi, ed abbiamo cantieri governativi, fiorenti per operai, per capi tecnici, per scrivani (soprattutto per scrivani), e a tempo avanzato, se i denari avanzano, si pensa anche alla flotta. E perciò abbiamo dei cantieri privati prosperi, dei cantieri governativi pure bellissimi, e non abbiamo flotta. Io preferirei che fosse il contrario.

Ora, questa medesima prevalenza di riguardi è entrata in tutto il rimanente dell'andamento della nostra marina. Quindi, senza dilungarmi sopra tutte le questioni che sono state toccate e che dovranno essere riprese in esame. Ella, onorevole ministro, conosce assai meglio di me, per la lunga esperienza, gli effetti di questa prevalenza delle considerazioni estranee sopra tutto l'andamento della nostra marina militare; e l'invasione delle penne e il dilagamento dell'inchiestro, i non buoni risultati del reclutamento volontario, quale è inteso e praticato tra noi, della educazione dei sott'ufficiali, e molte altre cose sulle quali mi riservo di richiamare la attenzione della Camera in momento più opportuno.

Non ho bisogno di rammentare che il materiale è vivente ed efficace, in quanto ha un'anima negli equipaggi allenati ed affiatati tra di loro.

Non ho bisogno di rammentare (citerò anch'io, poichè tutti l'hanno citata, l'ultima guerra fra la Spagna e gli Stati-Uniti) che l'*Oregon*, benchè armato già da un anno e con le caldaie stanche, ha fatto in battaglia buona figura, quanto navi armate di fresco, perchè il personale era bene allenato, ed in tutta la sua potenza di azione.

Io credo quindi che bisogna attendere con la massima cura anche al reclutamento dei sott'ufficiali, al personale, alla destinazione fissa nella misura del possibile degli equipaggi e degli ufficiali sulle singole navi.

Per me, o signori, il problema fondamentale circa la nostra marina da guerra deve formularsi così: qualunque sia la somma che viene ad essa annualmente assegnata, questa si consacrì tutta esclusivamente ad accrescerne l'efficacia militare, l'attitudine a far la guerra, e a vincerla.

Ora, o signori, quando avremo potuto dare all'amministrazione della nostra marina costume indirizzato, le discussioni sulla maggiore o minore entità del nostro bilancio prende-

ranno un carattere molto meno grave di quello che hanno adesso. Non solo vi è la questione finanziaria, non solo la gente si chiede se le risorse del nostro Paese sono tali da permetterci di consacrare alla nostra marina una somma piuttosto che un'altra, ma la gente si chiede pure se questa somma che noi chiediamo ai nostri contribuenti, qualunque essa sia, sia realmente consacrata in tutta la sua quantità alla difesa del nostro Paese.

Questo è l'argomento che avrei svolto se la Camera si fosse trovata in altre condizioni, e diverso fosse stato lo stadio in cui il bilancio si trova. Ma è una questione che noi riprenderemo in un momento più opportuno, ed intanto prego la Camera di non voler rigettare un provvedimento esclusivamente conservativo, che non pregiudica nessuna questione essenziale, ed impedisce invece che sia pregiudicata la sola questione sulla quale nessuno di noi può essere discorde.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

**Palumbo, ministro della marina.** Riservandomi di rispondere più tardi alle osservazioni fatte dall'onorevole Franchetti, mi affretto a rispondergli subito riguardo all'ordine del giorno.

Io ho sempre pensato e penso che l'ordine del giorno proposto dalla Giunta del bilancio, rifletta il programma di costruzioni navali per l'esercizio presente, senza che ne sia compromesso per nulla l'avvenire...

**Franchetti.** È naturale.

**Palumbo, ministro della marina.** ... perchè solo di questo esercizio è ora questione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

**Pala.** Onorevoli colleghi, io mi sarei volentieri dispensato dal fare poche osservazioni sul bilancio della marina, sia per le condizioni attuali della Camera, sia perchè potrebbe sembrare poco pratico discutere sopra un bilancio le cui cifre sono oramai quasi esaurite: se mi sono deciso a parlare, l'ho fatto unicamente nella fiducia che l'onorevole ministro possa tenere nel debito conto quanto esporrò, in occasione prossima.

Ho notato che quasi tutti i precedenti oratori si sono occupati della questione della riproduzione del naviglio. Ma tutti sanno che la difesa marittima di un paese ha due parti: la mobile e la fissa; e che questa se-

conda non è meno importante della prima. Ne abbiamo l'esempio nell'Inghilterra, la quale è certamente la nazione più forte in mare, sotto il primo aspetto, e non trascura l'altro.

In ordine alla difesa mobile debbo dar lode al ministro di quel che ha potuto fare per la difesa stessa, date le ristrettezze del bilancio; ed aggiungo che se la questione finanziaria non s'impnesse al mio dovere di deputato e di cittadino, sarei disposto a concedere anche più di quanto egli abbia chiesto.

Per quanto però ha attinenza alla difesa fissa, alla difesa delle coste, sono dolente di non potergli tributare eguali elogi. Io ho sentito l'onorevole Farina parlare dei mezzi di rifornimento della flotta; ma io vorrei fare alcune riserve sul valore della nostra difesa, specialmente in riguardo al porto che egli ha nominato. Purtroppo l'esperienza dell'ultima guerra, e gli ultimi esperimenti fatti dalle nostre squadre, danno molto a pensare intorno alla difesa di certi punti sui quali riponevamo fin qui eccessiva fiducia. Non posso perdermi in particolari, che è bene non siano appresi fuori di qui, ma è un fatto che molta della fiducia riposta in passato sulla efficacia difensiva di certi porti, per i quali avevamo speso milioni, oggi è svanita. Io non voglio esser profeta di sinistri eventi per il mio paese; ma è inutile tacere esser opinione di persone competenti che se le nostre squadre avessero bisogno per rifornirsi od altro di appoggiare in certi punti fin qui ritenuti sicuri, certamente brutti fatti potrebbero verificarsi.

Questo dicono non solo i competenti che lo sanno come lo sapete voi, onorevole ministro, ma lo dicono e lo sanno tutti quelli che in Italia si occupano di cose marittime. Di uno di questi punti si è parlato testè qui.

Ci sarebbe da parlare anche dello stretto di Messina le cui condizioni sono migliori sotto questo aspetto. Ma il migliore, il più sicuro, quello che ha richiamato l'attenzione di tutti gli uomini competenti delle cose di mare, è La Maddalena. La Maddalena è il solo punto creato dalla natura per sovrintendere alla difesa costiera italiana. La Maddalena ha tre uscite a decine di chilometri di distanza l'una dall'altra.

La Maddalena è quasi imboccabile, tranne da più squadre potentissime: è difesa da un mare pieno di difficoltà e quasi sempre in

tempesta. Una squadra anche debole che vi sia racchiusa, ha sempre piena e sicura libertà di manovra.

Questo è noto, ed è anche ufficialmente indiscutibile, e ne abbiamo la prova di fatto più autorevole in ciò che il voto del Parlamento e degli uomini più insigni della marina hanno costituito colà un centro di difesa fortificato.

Ma, onorevole ministro, se nessuno più di voi può essere persuaso della utilità grandissima della Maddalena, per la difesa marittima del paese, io chiedo perchè non siete logici, perchè non lasciate di spendere denari per rafforzare altri punti di difesa che non raggiungono il loro scopo? Perchè non completate invece le fortificazioni della Maddalena? Poichè è un fatto che quella è il centro naturale, il più sicuro e il più efficace del rifornimento della nostra squadra in tempo di guerra? Questa è l'interrogazione che io vi faccio, poichè veggo con dolore che nel bilancio attuale, le spese di complemento per la difesa della Maddalena sono notate solo *per memoria*.

Ciò si ripete da un paio d'anni, e questo è male, perchè in voi non si può negare la perfetta cognizione della importanza della Maddalena nella difesa delle coste. Nè parlo solo dei sospesi lavori di fortificazione che devono essere completi per vostra stessa confessione, dal momento che le relative spese sono state in bilancio notate, sia pure *per memoria*, ciò che indica che nel vostro concetto le spese sono necessarie: constato che nulla si è fatto per il rifornimento delle nostre squadre, le quali devono avere colà un conveniente deposito di carbone e di viveri, ed impianti dove risarcire quelle avarie che l'uso normale, o le offese del nemico, possono produrre alle navi che solcano i nostri mari. Orbene nessuna di queste cose esiste nella Maddalena; non vi è un deposito di carbone nè un deposito di viveri, non un solo scalo di alaggio, nonchè un bacino che è necessario non solo in tempo di guerra ma anche in tempo di pace. Spiegherò il perchè. Abbiamo in Spezia il primo arsenale della marina. Orbene nessuno dei bacini della Spezia sarebbe capace di ricevere, per riparazioni, un semplice incrociatore in date condizioni di avaria. Sapete perchè? Perchè non c'è quella quantità di fondo che è necessaria. Se voi volete fare per la Maddalena quello che

la situazione impone, renderete un grande servizio alla marina in questo senso, che voi darete alla marina, anche in tempo di pace, un bacino accessibile in caso di avarie gravi.

Se domani un bastimento avesse un'avaria che ne accrescesse di un metro la pescagione, non potrebbe andare a Spezia perchè non c'è fondale sufficiente, non potrebbe andare alla Maddalena perchè non c'è bacino per riceverlo.

In tali condizioni anche una potente corazzata potrebbe essere preda di un debole incrociatore.

Un'altra osservazione ho da fare. Se la Maddalena deve essere il punto di guardia delle nostre coste, io vi chiedo: perchè non fate là il principale deposito delle nostre torpediniere? È là che devono essere, perchè gli ufficiali si impraticiscano dei passaggi non sempre facili, e vi possano andare di notte e di giorno; perchè essi acquistino la conoscenza pratica di quei luoghi, che devono difendere in caso di guerra. Invece io constato con dispiacere, che il deposito centrale delle torpediniere è in altro sito. Non dico altro; ma, onorevole ministro, confido che la vostra perizia come ministro responsabile delle cose della marina, corrisponda al vostro valore di uomo di mare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Randaccio, relatore.** Alla Giunta del bilancio fu chiesto dal Ministero l'aumento di 4 milioni per la riproduzione del naviglio, recando così il capitolo relativo a 23 milioni.

Qui però è il caso di fare avvertire alla Camera che in realtà questo capitolo è di 40 milioni, perchè vi sono 17 milioni prodotto della vendita della *Garibaldi* e della *Varese*, i quali, per mezzo del bilancio consuntivo, sono stati reintegrati a prò della marina militare. Sono dunque 40 milioni. La Giunta ha chiesto al Ministero, ed ebbe da lui, la dimostrazione dell'uso che intendeva fare di questo danaro, e la Camera ha sotto gli occhi l'allegato n. 2, in cui questo uso è ampiamente dimostrato. Siccome il problema della riproduzione del naviglio è strettamente e inseparabilmente connesso con l'ordinamento militare e amministrativo della marina e con la questione del numero e dell'amministrazione degli arsenali, la Giunta, che non aveva il tempo di imprendere lo studio di così grave problema, giudicò che

non fosse il caso di iniziarlo, tanto più che si trattava di un bilancio già consumato per metà, e rimandando questo studio al bilancio dell'esercizio futuro, propose alla Camera di accordare i quattro milioni domandati.

La Giunta però stimò di fare un avvertimento, non al ministro che non ne ha bisogno, ma a coloro che si interessano delle cose della marina.

Nella sua relazione essa disse che non le pareva troppo fondata la speranza che i fondi assegnati per la riproduzione del naviglio potessero essere nei prossimi venturi anni notevolmente accresciuti: non era questa una affermazione, era invece una semplice previsione e l'accoglienza che la Camera farà alla proposta dell'onorevole Valle, sarà una prova dell'esattezza o della fallacia di questa previsione. Ora mi permetta la Camera che io dica due parole per conto mio. Vi sono dei buoni cittadini amanti della patria e della marina, che vorrebbero una marina italiana molto potente, tanto potente da fronteggiare anche una grande marina straniera.

Essi affermano debolissima la nostra squadra, debolissima la nostra difesa marittima, parlano con terrore della distruzione delle nostre città marittime e del nostro commercio, taluni vedono anche la Sicilia e la Sardegna ingoiate in un solo boccone dal nemico. Queste sono esagerazioni!

Io amo la marina quanto altri mai, ma gli anni e l'esperienza non mi permettono di abbandonarmi a voli di fantasia. Dirò anzitutto che la difesa nostra marittima non è così debole come si dice, e poi, questi troppo caldi amici della marina dimenticano parecchie cose, delle quali ricorderò solo due: la prima è che con una convenzione internazionale, quella di Bruxelles, all'articolo 15 è stato stabilito che nessuna città marittima in difesa possa essere attaccata e bombardata, la seconda è che in una guerra noi non saremo mai soli.

È finito il tempo in cui una nazione sola ha potuto combattere contro quasi tutta l'Europa collegata contro di lei; ora i grandi Stati, anche i potentissimi, hanno sentito la necessità di collegarsi a comune difesa, e l'Europa è ora divisa in due gruppi di alleanze, ad uno dei quali appartiene pure l'Italia. Onde se, non voglia il cielo, scop-

piasse una guerra noi saremo uniti a potenti alleati in terra ed in mare.

**Valle Angelo.** Io conto su me stesso.

**Randaccio, relatore.** Io non dico che questa alleanza ci debba dispensare dalla cura vigilante di avere una buona marina, ed una valida difesa marittima: l'alleanza del debole col forte non sarebbe alleanza ma soggezione, io voglio che non si esageri e che di fronte ai bisogni più o meno gravi della marina si rammenti che stanno i bisogni gravissimi di un popolo schiacciato dalle tasse (*Benissimo*) e delle nostre plebi che versano nella più misera condizione. Ed ho finito. (*Bravo! — Approvazioni*).

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

**Palumbo, ministro della marineria.** (*Segni di attenzione*). Avrei preferito che non si fosse fatta discussione su questo bilancio, che è in corso e che è già mezzo consumato, perchè in questo modo si sarebbero evitate tutte le questioni sulle diverse opinioni in cui è tenuta la nostra attuale marina. Ma poichè questa discussione si è fatta, sono obbligato a dire francamente, precisamente ed esattamente le condizioni in cui si trova la nostra marina.

Due elette intelligenze, alle quali la marina ed il paese dovranno sempre la loro gratitudine, intuirono e mandarono ad effetto la trasformazione della nostra flotta. Questa trasformazione, che riguardava tutti i tipi da essi immaginati, fu completa; si mandarono in costruzione navi di battaglia ed incrociatori di alto mare. Con ciò si mostrava che tutti i tipi di nave atti alla guerra erano stati ideati e messi in attuazione. Così fu costruito il *Duilio*, del quale tanto si parlò come nave da battaglia, e fu costruita pure l'*Italia*, come tipo d'incrociatore d'alto mare per le guerre lontane, e di cui veramente non c'era bisogno. Insomma si è cambiato tutto il sistema antico di costruzione e si sono fatte delle navi di tipo assolutamente moderno.

Questo slancio dato da noi alla marina naturalmente fu imitato dagli altri Stati, non solo, ma essi più ricchi di noi, ed intelligenti come noi, costruirono in gran numero questi tipi nuovi di navi ed apportarono agli stessi anche delle modifiche, sempre in corrispondenza col progresso dell'industria navale. Noi invece, dopo aver fatto quello sforzo

delle grandi costruzioni, dopo avere ripetuto il tipo del *Duilio* con la *Lepanto*, abbiamo dovuto sostare per molto tempo, a causa della riduzione nei bilanci, prima di venire alla costruzione di tipi di nave più moderni, quali sono la *Sicilia*, l'*Umberto* e la *Sardegna*.

E appena ora, proprio in questi giorni, si è potuto mettere in cantiere, direi quasi l'ultima parola del progresso dell'ingegneria navale, che è rappresentata dalle navi *Margherita*, *Benedetto Brin* e dall'incrociatore *Ferruccio*; quest'ultimo riproduce, con qualche modificazione, il tipo della *Garibaldi* e della *Varese*, che hanno dato così buona prova anche in recenti fatti di guerra. In oggi dunque, o signori, la nostra flotta, potrei quasi dire, (come già osservai alla Giunta del bilancio), che è un campionario di navi tutte buone e splendide, ma, sia detto sinceramente, non corrispondenti, per il loro numero, alle esigenze del paese. Le navi più antiche, per quanto buone, mancano della velocità che oggi si richiede nelle nuove costruzioni. I progressi della metallurgica, dell'artiglieria e quelli generali verificatisi in tutte le specie di armi hanno fatto sì che le nostre antiche navi non soddisfacciano più completamente alle accresciute esigenze delle navi moderne.

I concetti oggi imperanti in materia di guerra marittima consigliano un numero ristretto di tipi di navi, che sarebbero navi da battaglia propriamente dette, destinate a formare la grande resistenza, a funzionare, direi quasi, come la fanteria, incrociatori corazzati, torpediniere, cacciatorpediniere e niente altro. Questi sono i tre tipi che oggi maggiormente convengono e che hanno fatta buona prova anche nell'ultima guerra che si è combattuta. Nel nostro caso, volendo attenerci a questo sistema, la nostra flotta combattente è limitata a poche navi: di navi di battaglia ne abbiamo poche e bisogna aumentarle.

Occorre oggi poter contare sopra un numero sufficiente di incrociatori corazzati, essendo questo il tipo di nave su cui si deve fare maggior assegnamento, giacchè ad esso è riservata una grande azione in guerra, rappresentando esso il tipo di nave che va scaglionato, e che deve indurre il nemico allo scontro col grosso delle forze navali, oppure evitare lo scontro medesimo, e tutto ciò sempre combattendo. Di torpediniere

o cacciatorpediniere, che sono presso a poco destinati a rendere lo stesso servizio, a noi non converrà forse di costruirne moltissimi. Però dovremo assolutamente aumentarne ancora il numero di dieci, avendone già ordinati nove. Per questi dieci si darà prontamente la commissione.

In quanto alle altre navi di grossa potenza che abbiamo, quantunque non possano più dirsi navi da mettere proprio in prima linea per formare il gruppo delle navi da battaglia, pur tuttavia io affermo che il loro contributo alla guerra non è certo indifferente, ma deve essere specialmente per la difesa più ravvicinata delle coste.

Il servizio delle coste viene quindi fatto dalle torpediniere attuali, le quali per la loro poca velocità non sono più adatte a fare servizio di squadra, e dalla squadra di riserva, adibendo i cacciatorpediniere, che filano trenta nodi, al servizio di squadra.

Eccovi in breve qual'è la posizione in cui ci troviamo. Non potrò indicarvi il modo di provvedervi dal lato finanziario, perchè in ciò io non posso entrare; mi limito quindi ad indicarvi il modo come provvedere alle costruzioni, premettendo che non c'è d'allarmarsi. Le navi non si fanno come le fotografie, gli equipaggi non nascono istruiti e pratici, ci vuole del tempo, sia per costruire le prime, sia per istruire i secondi. Gli equipaggi di oggi giorno non sono più esclusivamente costituiti da marinai, ma anche da operai congegnatori e da tante altre categorie che debbono diventare poi marinai; il numero dei marinai propriamente detti è ora ristrettissimo. La pratica di costoro deve essere unicamente fatta sulle navi di squadra.

In quanto alle costruzioni, bisogna procedere saggiamente per ricavare dai nostri cantieri, tanto militari che privati, il massimo rendimento, avendo cura però di non eccedere la loro potenzialità, perchè si potrebbe altrimenti andare incontro a conseguenze disastrose. Un tale aumento eccessivo nei cantieri dello Stato porterebbe, appena finito il gran lavoro, un forte aggravio per la finanza, e nei cantieri privati una danosissima crisi; cose che dobbiamo evitare. Il lavoro deve essere continuativo ed accelerato, fatto con entusiasmo, ma con entusiasmo assennato.

I fondi che abbiamo quest'anno, ed ecco perchè accetto perfettamente l'ordine del

giorno della Commissione, sono sufficienti per progredire con la massima celerità nelle costruzioni secondo il prospetto che è in calce alla relazione. Solo provvedendo per quanto è possibile ed al più presto all'incremento della nostra marina possiamo sperare che un giorno, chiamati a difendere la patria, vi si accorra con animo ardente e sereno, avendo per mira non solo la morte gloriosa, ma la vittoria. (*Bravo! — Approvazioni.*)

**Presidente.** Vi sono due ordini del giorno, uno della Commissione, l'altro dell'onorevole Valle Angelo.

Quello della Commissione è il seguente:

« La Camera, prende atto del concetto espresso dall'onorevole ministro della marina in seno alla Giunta generale del bilancio, che egli limiterà l'impostazione di nuove navi in modo che trascorra il minimo tempo possibile tra l'impostazione in cantiere e il completo allestimento di ciascuna delle navi in costruzione o da costruirsi, e confida, che, qualora occorra, ridurrà in ordine al concetto stesso il suo programma di nuove costruzioni. »

Quello dell'onorevole Valle Angelo è così concepito:

« La Camera, ritenendo che, per avere una marina militare corrispondente alle odierne esigenze della difesa del territorio nazionale e della tutela dei nostri commerci ed interessi all'estero, sia necessaria una somma di 150 milioni, invita il Ministero a provvedere. »

Prego l'onorevole ministro della marina di dichiarare se accetta questi ordini del giorno.

**Palumbo, ministro della marina.** L'ordine del giorno della Giunta l'ho già accettato, come prima parte, sempre dichiarando che vale per questo scorcio di bilancio. Quello dell'onorevole Valle Angelo non potrei accettarlo, perchè non saprei come impiegare il denaro che mi vorrebbe dare. (*Si ride*)

**Presidente.** La Giunta accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Valle Angelo?

**Randaccio, relatore.** La Giunta non l'accetta.

**Presidente.** Onorevole Angelo Valle, mantiene il suo ordine del giorno nonostante che sia respinto dal ministro e dalla Commissione?

**Valle A.** Devo fare una dichiarazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Angelo Valle per una dichiarazione.

**Valle Angelo.** L'onorevole ministro ha detto che non accettava il mio ordine del giorno, perchè non avrebbe saputo come spendere il danaro, che io vorrei dargli. Io ho fatto rilevare alla Camera che le costruzioni, che abbiamo adesso in cantiere, non possono richiedere meno di 190 milioni e noi vi destiniamo, nell'attuale esercizio, 23 milioni soltanto. La Camera vede quale differenza vi è...

**Presidente.** Non faccia un altro discorso, dica se lo mantenga o lo ritiri.

**Valle Angelo.** Faccio una dichiarazione, ma se Ella non mi lascia spiegare la ragione per cui ritiro il mio ordine del giorno, non posso andare avanti.

Dunque io respingo ciò che ha detto l'onorevole ministro che non sappia dove spendere i denari, perchè ciò dimostrerebbe una ingenuità, che credo non abbia. Solamente io, considerando la condizione nostra attuale, e che l'esercizio attuale è già per metà compiuto, ritiro il mio ordine del giorno, che ho presentato come massima, più che altro; riservandomi di ripresentarlo al futuro bilancio; poichè è mia ferma convinzione che noi non potremo arrivare mai ad avere una marina atta a difendere le nostre coste, fino a che il nostro bilancio della marina non sia consolidato nella spesa di 150 milioni.

**Presidente.** Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Valle è ritirato. Rimane quello della Giunta, per il quale l'onorevole Luzzatto Attilio ha chiesto la divisione. Insiste nella sua domanda?

**Luzzatto Attilio.** Dopo la dichiarazione dell'onorevole ministro, ritengo inutile chiedere la divisione, avendo l'onorevole ministro dichiarato in che senso accettava quest'ordine del giorno.

**Presidente.** Allora metto a partito l'ordine del giorno della Giunta, accettato dall'onorevole ministro, e di cui dò nuovamente lettura:

« La Camera, prende atto del concetto espresso dall'onorevole ministro della marina in seno alla Giunta generale del bilancio, che egli limiterà l'impostazione di nuove navi in modo che trascorra il minimo tempo possibile tra l'impostazione in cantiere e il completo allestimento di ciascuna delle navi in costruzione o da costruirsi, e confida che, qualora occorra, ridurrà in ordine al concetto stesso il suo programma di nuove costruzioni. »

Chi approva quest'ordine del giorno voglia alzarsi.

(È approvato).

Veniamo ora alla discussione dei capitoli.

**Capitolo 1. Ministero - Personale** (*Spese fisse*), lire 747,950.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

**Santini.** Una sola raccomandazione faccio all'onorevole ministro, e questa riguarda il personale civile dei disegnatori delle costruzioni.

Se non potrà nell'esercizio in corso, spero che egli vorrà col bilancio prossimo portare la sua benevola attenzione sulle tristi condizioni, in cui versa questo personale.

**Randaccio, relatore.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Randaccio, relatore.** Su questo capitolo vi è divergenza tra l'onorevole ministro e la Giunta generale del bilancio, divergenza, che confido possa essere composta.

Tutte le precedenti Giunte del bilancio, con parole sempre più vive, deplorarono l'eccessivo numero dei comandati al Ministero, i quali, al giorno d'oggi costano più di 234,000 lire, e in passato costarono una somma anche maggiore.

Alla Giunta parve venuto il momento di passar dal dire al fare, e propose di diminuire gli stanziamenti dei capitoli, coi quali sono pagate le competenze di questi comandati.

Chiamato in seno alla Giunta, l'onorevole ministro dichiarò di non accettare la proposta. Ebbene, io temo che egli sia caduto in equivoco, che, cioè, abbia creduto che la Giunta volesse diminuire il fondo per l'organico del Ministero. Ora questa non era l'intenzione della Giunta.

Poichè ad essa è noto che egli ha già cominciato ad allontanare dal Ministero alcuni di questi comandati, ove egli prenda impegno formale dinanzi alla Camera di diminuire il numero di questi ufficiali comandati al Ministero, la Giunta ritirerà la sua proposta, e pregherà la Camera di approvare il capitolo, secondo la somma domandata dall'onorevole ministro.

**Palumbo, ministro della marina.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Palumbo, ministro della marina.** Non posso

prendere l'impegno, che desidererebbe l'onorevole relatore, per il motivo che la maggior parte degli ufficiali comandati sono chiamati al Ministero per prestare servizio o all'ufficio di stato maggiore o al comitato di disegno delle navi. La loro permanenza non è dunque continua; talvolta occorre che questo numero sia più piccolo; ma ciò non può stabilirsi *a priori*. Fa quindi d'uopo, che sia stanziata in bilancio la somma necessaria per provvedere al bisogno.

**Presidente.** La Commissione ha proposto una variante allo stanziamento del capitolo primo. L'onorevole ministro l'accetta?

**Palumbo, ministro della marina.** La Commissione vuol diminuire questo stanziamento di 20 mila lire, ciò che io non potrei accettare.

**Presidente.** La Commissione mantiene, o ritira la sua proposta?

**Randaccio, relatore.** La ritira.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo primo nella somma di lire 747,950.

Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 65,000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina - Comitato per i disegni delle navi - Ufficio di revisione (*Spese fisse*), lire 50,050.

Su questo capitolo c'è una discrepanza fra la cifra della Commissione e quella del Ministero: il Ministero propone lire 50,050, e la Commissione propone lire 40,000.

**Palumbo, ministro della marina.** Accetto che le quattromila lire del capitolo terzo tornino al capitolo primo, perchè non si tratta che di un passaggio di fondi.

**Presidente.** Insomma il capitolo terzo in quale somma resta stabilito?

**Randaccio, relatore.** La Commissione mantiene la sua proposta, perchè fu approvata ad unanimità dalla Giunta generale del bilancio.

**Palumbo, ministro della marina.** Io mantengo fermo lo stanziamento da me proposto, e non posso accettare la diminuzione che si propone, di seimila lire.

**Randaccio, relatore.** Se permette il ministro della marina, metterò nei veri termini la questione. (*Segni d'attenzione*).

L'onorevole ministro ha proposto in questo capitolo terzo l'aumento di lire seimila per dare l'indennità di lire 12 mila annue ad un vice-ammiraglio, che intenderebbe di chiamare alla presidenza del Consiglio su-

periore di marina, il quale Consiglio superiore è ora presieduto dal sotto-segretario di Stato.

L'onorevole ministro, con Decreto Reale dello scorso settembre, modificò il preesistente ordinamento, e, invece del sotto-segretario di Stato, nominò un vice-ammiraglio alla presidenza di quel Consiglio: la Giunta domandò ragione di questo provvedimento, e l'onorevole ministro rispose che, dopo che il sotto-segretario di Stato era stato assunto alla presidenza del Consiglio superiore della marina mercantile, novellamente istituito, si trovava troppo distolto dalle sue attribuzioni e non poteva più tenere la presidenza del Consiglio superiore della marina.

Questa ragione non ha persuaso la Giunta generale del bilancio, la quale ha considerato, in ordine alla prima parte delle ragioni del ministro, che il Consiglio superiore della marina mercantile, in virtù della stessa sua istituzione, non si deve adunare che due volte all'anno, e ogni volta che si aduna ha ben poco da fare.

Non pare dunque troppo fondata la ragione che il sotto-segretario di Stato sia oppresso da soverchio lavoro, e non possa attendere anche alla presidenza del Consiglio superiore di marina. Ma v'ha di più: il Consiglio superiore di marina non è più, come disse testè l'onorevole Farina, che un'adunanza di capi servizio del Ministero.

Esso aveva prima tutte le attribuzioni, che si convengono ai Consigli di ammiragliato; ma col Decreto del 13 dicembre 1896, mi pare, furono tolte al Consiglio superiore di marina tutte le attribuzioni principali, riguardanti la marina militare, che furono deferite, invece, al Comitato degli ammiragli istituito con quel Decreto. Indicherò alla Camera le principali questioni attinenti alla mobilitazione; studi relativi alla costituzione di forze navali e loro preparazione organica ed alla difesa marittima; disegni di legge e regolamenti sulla marina; compilazione e programmi delle costruzioni navali.

Venne in ultimo il decreto del settembre ultimo scorso, che tolse al Consiglio superiore le attribuzioni relative alla marina mercantile.

Si dica ora che cosa resta a consigliare al Consiglio superiore di marina?

Semplici inezie; questioni di pura formalità.

Ora alla Giunta pare che una nuova spesa di lire 12 mila per un Consiglio, il quale evidentemente, e ne conviene lo stesso ministro, deve essere soppresso e surrogato da un vero e proprio Consiglio superiore di marina, cui ritornino tutte le attribuzioni, che gli vennero tolte, pare, dico, che questa spesa non sia ammissibile e ad unanimità l'ha respinta.

La Giunta si conformò in questa speciale questione al principio, che tenne sempre fermo, ma che questa volta intende di tenere fermo anche più severamente, di non ammettere spesa alcuna, di cui non sia dimostrata l'assoluta necessità.

La Giunta ha fatto il suo dovere; delibere la Camera.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nobili.

**De Nobili.** Mi ero proposto di non dir parola sopra questo bilancio, ma, poichè vedo che la Giunta del bilancio insiste nell'unica modificazione proposta, non posso trattenermi dal dire la mia opinione in proposito.

Trovo per lo meno singolare che in un bilancio come quello della marina la Giunta, che pure si era riservata ogni apprezzamento alla discussione del bilancio futuro, abbia voluto ferire il capitolo terzo, togliendosi seimila lire per la Presidenza del Consiglio Superiore di marina. Sembrami che, se la Giunta del bilancio intendeva entrare nell'esame delle varie somme stanziare, doveva fare molto di più e non limitare l'opera sua al capitolo terzo.

Anzi, poichè il presidente del Consiglio superiore è già stato nominato...

*Voci.* No! no! Sì! sì!

**De Nobili...** poichè il presidente del Consiglio superiore deve essere equiparato ad un comandante di dipartimento, parmi che niente di irregolare vi sia se a codesto presidente si accordi l'indennità che si concede ai comandanti di dipartimento.

Ma lo stesso onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Farina, se ben ho compreso, ha detto ch'egli intende di regolarizzare l'ordinamento del Consiglio superiore e dargli tutte quelle attribuzioni che sono necessarie ad assicurare un indirizzo stabile alla nostra marina. Quindi, come non mi sembra il caso che la Giunta del bilancio dovesse rilevare questo stanziamento nella sua relazione, così non mi sembra il caso che la Camera pro-

ceda ad una votazione, e pregherei pertanto l'onorevole ministro a non insistere sulla sua proposta. Egli ha detto che provvederà all'organizzazione del Consiglio superiore di marina; allora sarà il caso di stabilire, oltrechè gli attributi di questo Consiglio, anche a quali maggiori spese possa dar luogo.

A questo modo non faremo che informare al desiderio espresso dal ministro. Rinvieremo ad una prossima discussione tutto ciò che è nuovo, e così lo potremo discutere meglio; ma per ora lasciamo impregiudicate tutte le questioni.

La Giunta si è manifestata contraria a questa proposta del ministro; e noi la discuteremo meglio quando dovremo discutere molte altre cose, che sono state affermate dalla Giunta del bilancio.

Quindi prego nuovamente l'onorevole ministro di non insistere nella sua proposta, e l'intesa che la questione non sia pregiudicata, ma, come tutte le altre, rimandata. (*Approvazioni*).

**Palumbo, ministro della marina.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Palumbo, ministro della marina.** Non voglio insistere nella mia proposta. (*Bravo*) Però sento il dovere di ripetere alla Giunta quello, che ho detto l'altro giorno quando ho avuto l'onore di essere chiamato alla sua presidenza. Io ho tolta la presidenza del Consiglio superiore al sotto-segretario di Stato, sostituendovi un vice-ammiraglio, e ho affidato al sotto-segretario di Stato la presidenza del Consiglio superiore della marina mercantile. A questo secondo provvedimento sono stato indotto perchè, essendo questo Consiglio composto di persone ragguardevoli, appartenenti ai diversi rami dell'industria e del commercio, e di alti funzionari dello Stato, mi sembrò conveniente che la presidenza ne fosse tenuta da un funzionario dello Stato più qualificato in grado.

Più importante poi fu la ragione, per la quale tolsi al sotto-segretario di Stato la presidenza del Consiglio superiore: gli affari e le questioni, su cui questo deve dare il suo parere, sono infatti concretati dal ministero unitamente a quegli stessi ufficiali e funzionari che compongono il Consiglio e sono alla dipendenza del ministro; ora quando si tratta di cose mi parve inopportuno, e perciò ho proposto di nominare il presidente del Consiglio superiore in altra persona che

esse il sotto segretario di Stato, salvo poi studiare, come giustamente diceva l'onorevole Farina, più profondamente il modo di formazione di questo Consiglio e le sue attribuzioni; per guisa che possa riuscire utile per l'andamento dei servizi.

Detto ciò, e con la riserva di ripresentare questa proposta, per ora la ritiro.

**Randaccio, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Randaccio, relatore.** Mi permetto di fare osservare che la somma compresa nel capitolo terzo non è più di lire 50,050, come proponeva il ministro, ma, poichè è stata approvata nella sua integrità la somma proposta al ministro al capitolo primo, bisogna sostituire in questo capitolo la somma di lire 4,050.

**Presidente.** Sta bene. Così, se non vi sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo terzo nella somma di lire 44,050.

Capitolo 4. Telegrammi da spedirsi all'estero (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 5. Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 12,000.

Capitolo 6. Spese di stampa, lire 79,000.

Capitolo 7. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 27,000.

Capitolo 8. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creatori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 9. Sussidi ad impiegati invalidi appartenenti all'amministrazione e loro famiglie, lire 60,000.

Capitolo 10. Spese casuali, lire 40,000.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 11. Pensioni ordinarie, lire 4,914,000.

Capitolo 12. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 15,000.

*Spese per la marina mercantile.* — Capitolo 13. Corpo delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 1,131,174.

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

**Palizzolo.** Nel 1890 il ministro della marina bandì un concorso per applicati fra tutti i amanuensi dei porti, i quali avevano tre anni di servizio.

Quel concorso fu fatto, e la maggior parte di quelli che vi presero parte, si trovano oggi in carriera con uno stipendio di 1,500 o 2,000 lire, e ben presto avranno il diritto a poter concorrere al posto di ufficiale (capitano).

Più tardi il ministro provvide agli amanuensi degli arsenali di artiglieria e ai disegnatore: i primi furono chiamati commessi, gli altri messi in pianta organica. Ad altri straordinari si è dato il titolo di operai con cinque lire al giorno e con diritto alla pensione.

Ora ci sono 45 di coloro, che nel 1890 non poterono partecipare agli esami per le ragioni che ho detto, e costoro contano di già otto o dieci anni di servizio, oltre quello prestato sotto le bandiere, e hanno date le migliori prove d'intelligenza e di zelo nel servizio.

Non potrebbero nominarsi applicati di Porto in soprannumero, o commessi, od anche operai, destinandoli agli archivi delle Capitanerie, con economia non lieve d'impiegati di carriera? È ormai tempo che anche per codesti 45 si prenda un provvedimento ispirato alla più grande equanimità; ed io confido nei nobili e noti sentimenti dell'onorevole ministro della mariniera.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della mariniera.

**Palumbo, ministro della mariniera.** Posso assicurare l'onorevole Palizzolo che mi sono sempre occupato dell'avvenire di questi impiegati, che desiderano da molto tempo, un collocamento stabile, e son lieto di dichiarargli che sono in corso di esame i provvedimenti relativi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Buono.

**Del Buono.** Gli amici miei avevano ritenuto fosse il caso che io facessi una larga discussione nella occasione della discussione generale sul bilancio della marina. Ed io mi era iscritto; ma, dopo che l'amico personale onorevole Valle ha fatto una discussione così larga e così minuziosa, ho creduto bene di tacermi nella discussione generale e d'inscrivermi su un capitolo, tanto per fare alcune raccomandazioni, le quali non possono riguardare — perchè quasi esaurito — questo bilancio, ma il bilancio avvenire.

Debbo anzitutto richiamare l'attenzione del ministro sulla necessità di procedere alla

nomina dei titolari degli uffici circondariali e di porto delle capitanerie del regno. Gli uffici circondariali hanno incombenze, che i delegati di porto non possono avere; quindi ci troviamo nel caso che in cinque, sei, sette uffici circondariali non si può procedere a ciò cui si dovrebbe, unicamente perchè manca il titolare. Io capisco che il Governo possa aver desiderio di risparmiare stipendi, ma, di fronte ai diritti ed agl'interessi del pubblico, la questione dello stipendio diventa affatto secondaria; e resta il fatto che tali uffici non funzionano regolarmente, perchè al delegato di porto non sono date le funzioni del capo circondario.

Per esempio, quando si tratta di deliberare su qualche contravvenzione, il delegato di porto non può: ci dovrebbe essere l'ufficiale di porto.

Ebbene, da parecchi anni in Italia abbiamo uffici circondariali in cui manca il titolare e che sono retti da delegati di porto.

Ora, la deficienza degli ufficiali di porto e degli applicati di porto presenta tali inconvenienti da esigere assolutamente che i quadri organici siano al completo.

Ho un appunto, che data da qualche mese, ma credo che le condizioni di fatto non siano oggi molto diverse; e da esso risulta che abbiamo sei uffici circondariali retti da delegati di porto, e abbiamo niente meno che 51 uffici di porto su 58 retti da delegati di porto.

Io questo segnalo al ministro unicamente perchè ne tenga conto nell'esercizio futuro. E in questa occasione mi permetto di raccomandargli il personale delle delegazioni di porto, e di vedere se sia il caso di mettere in pianta stabile questi modesti ma utili funzionari, assegnando loro congrui stipendi, ed in caso diverso di dare incarico di delegati di porto ad ufficiali di dogana o ricevitori o brigadieri, che vengano però dalla marina militare, e siano sott'ufficiali. Questo per ciò che riguarda le capitanerie di porto.

Ho poi da raccomandare al ministro l'unificazione della Cassa degli invalidi; e credo che non dovrò spendere molte parole per dimostrare al ministro che questa diversità di apprezzamento nella interpretazione della legge non va e non corrisponde allo scopo che la legge si è prefisso.

Mi permetto di leggere soltanto un articolo

della legge che stabilisce la Cassa per gli invalidi.

Dice l'articolo 2 di questa legge: « Questa istituzione ha per iscopo di accordare pensioni e sussidi agli invalidi iscritti nelle matricole della gente di mare, che hanno contribuito alla massa, ed alle loro vedove ed orfane, ecc. »

Ora, sta in fatto che coi regolamenti, siamo arrivati a distruggere assolutamente la legge; perchè, invece di dare sussidi e pensioni a coloro, che sono invalidi, li diamo a coloro che sono validi e che stanno benissimo lasciando con pensione del tutto insufficiente coloro, che si ritirano dalla navigazione per impotenza od invalidità qualsiasi.

Per informare precisamente la Camera sull'argomento avrei bisogno di parlare a lungo; ma l'ora incalza, e capisco che non è il caso di tediare la Camera. E poi parlo per l'esercizio futuro, e non pel presente. Ad ogni modo, raccomando la questione al ministro. Ripeto: i regolamenti hanno completamente falsato la legge. La legge parlava di invalidi, ed invece si danno le pensioni e i sussidi (e ne so qualche cosa) non solo a coloro che non sono invalidi, ma a coloro che navigano tuttora. Quando un capitano o un marinaio ha navigato dodici o quindici anni, vale a dire il tempo prescritto da certe tabelle, comincia a prendere la pensione, pur continuando a navigare e guadagnando bene. Non mi dilungo di più; parlo con persona competentissima, che ha molto a cuore non solo l'avvenire della marina militare, ma anche quello della marina mercantile. Onorevole ministro, ci pensi, perchè questa è una cosa molto, ma molto importante.

Dopo la Cassa invalidi, se mi permette, onorevole ministro, faccio due brevi altre raccomandazioni, e finisco.

La Camera ha discusso la legge sugli infortunati del lavoro. Ora è abbastanza strano, (e si potrebbe dire anche qualche cosa di più) che si sia pensato a tutti quanti gli infortunati, fuori che a quelli della gente di mare.

**Palizzolo.** Chiedo di parlare.

**Del Buono.** La legge sugli infortunati del lavoro dice: « La presente legge si applica agli operai addetti all'esercizio delle miniere, cave e torbiere; alle imprese di costruzioni edilizie; alle imprese per produzione di gas

e forza elettrica; alle imprese telefoniche; alle industrie che trattano di materie esplosive; agli arsenali e cantieri di costruzioni marittime. »

Insomma si pensa a tutti, fuori che a quelli che, di sopra un pennone, possono cadere in mare ed affogare.

Non ho bisogno di dire altro. Mi permetto solo di soggiungere (poichè ho sentito che qualcuno ha chiesto di parlare) che io qui rappresento il mio Collegio; anzi, dirò meglio, rappresento una parte della Nazione; ma rappresento anche e più che tutto la classe marittima, di cui ho fatto parte fino a ieri; e ne difenderò gli interessi nei limiti della giustizia, ma contro tutto e contro tutti, e specialmente contro gli armatori, se essi volessero disconoscere i diritti degli equipaggi.

Per ultimo, onorevole ministro, veniamo all'Accademia Navale di Livorno.

Non sarebbe questo il capitolo opportuno per parlarne; ma ne parlo adesso, per non tediare nuovamente la Camera sorgendo di nuovo a parlare su di un successivo capitolo.

Vi sono colà sei scritturali (Ella lo sa, perchè ha presieduto a quella Accademia) ai quali è fatto trattamento diverso da quello che è fatto agli scritturali della direzione dei lavori.

Ora io chiedo al ministro che esamini se non sia il caso di mettere questi disgraziati nel ruolo dei commessi della direzione dei lavori, secondo l'ordine di anzianità; perchè, avendo gli stessi doveri di questi, possano averne gli stessi diritti.

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

**Palizzolo.** Ho chiesto di parlare.

**Presidente.** Prima di Lei deve parlare l'onorevole Santini.

**Palizzolo.** Poichè si è parlato dell'articolo 17, che riflette i sussidi ad Istituti della marina mercantile, domando se debba parlare ora.

**Presidente.** Prima parli l'onorevole Santini.

**Santini.** Io cordialmente mi associo alle giustissime raccomandazioni fatte dall'onorevole Del Buono per quanto riguarda la legge degli infortunati sul lavoro, nel senso che debba estendersi agli operai del mare, i quali sono esposti a disgrazie molto più frequentemente degli altri operai. Ed è veramente a deplorarsi che una Camera, la quale

si è tanto interessata a questa legge sociale, abbia poi dimenticato questi valorosi figli del mare, i quali, forse perchè il loro mestiere li tiene lontani dalla politica e dalle agitazioni rivoluzionarie, sono stati trascurati appunto da coloro, che della protezione degli operai si fanno, a torto, un monopolio.

Delle capitanerie di porto sotto un altro riguardo voglio parlare io pure, ripetendo una preghiera, che da quattro anni rivolgo a tutti i ministri, che si sono succeduti a S. Agostino.

Il servizio delle capitanerie di porto, importante in tempo di pace, è importantissimo, gelosissimo nelle contingenze di guerra: esso deve dunque essere affidato a gente tecnica.

Ora, senza voler far torto alla rispettabilissima e numerosissima classe degli avvocati, noi abbiamo dei capitani di porto col grado di colonnello, che sono solamente avvocati, e di cose di mare sono affatto digiuni, mentre distinti ufficiali di marina, che, per una ragione qualunque lasciano il servizio, potrebbero utilmente venire adibiti a questo ufficio importantissimo.

Io prego l'onorevole ministro della marina che, almeno per l'avvenire, certamente senza un'azione retroattiva, presenti un disegno di legge, per cui gli ufficiali di porto siano tutta gente esclusivamente tecnica e di mare; e questo non solamente nei riguardi della sicurezza dello Stato in tempo di guerra, ma anche per ragioni economiche, perchè noi verremmo così ad economizzare una somma non lieve.

Quando, per esempio, fossero mandati ad occupare quel posto ufficiali di marina in posizione ausiliaria, si diminuirebbero naturalmente gli stipendi, che si danno per intero agli attuali ufficiali di porto non tecnici.

Dunque, ripeto, senza far torto ad una classe rispettabile di funzionari, spero che l'onorevole ministro consentirà meco nella convenienza che il servizio delle capitanerie di porto sia affidato esclusivamente ad ufficiali di marina, che comunque lascino il servizio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo; ma veramente...

**Palizzolo.** Signor presidente, se Ella non mi lascia parlare ora, dovrà poi avere la degnazione di farmi parlare sui relativi capitoli, mentre ora in due minuti mi sbrigherò.

Io fui tra coloro che di gran cuore vota-

rono di dare centomila e più lire per venire in aiuto di quelle Casse della marina mercantile, che si trovavano in sofferenza.

Quella di Palermo nulla ha mai ottenuto, nulla vuole; ma può e deve pretendere di essere trattata con equità e con giustizia. Ora, egregio collega Del Buono, in questi ultimi tempi certe pubblicazioni, alle quali si è voluto dare il carattere di ufficialità o di ufficiosità, ed ora le sue parole cominciano a corroborare certi sospetti, che da me e da molti altri sono divisi, e cioè che si voglia adescarci col miraggio lusinghiero delle economie per mettere avanti la necessità di modificare le tabelle, e venire finalmente a conchiudere col solito ritornello: fondiamo le diverse Casse della marina mercantile.

Modificare le tabelle significa perpetrare la più grande delle ingiustizie. È vero; quelle di Palermo sono più alte di quelle delle altre Casse degli invalidi del Regno. Ma non le approvò sin dal 1868 il Governo, e non è in base ad esse che migliaia di marinari han pagato quella tassa, che costa loro lagrime e sangue? E a sperdere ogni attentato di tal genere non c'è sempre il magistrato?

Egregio collega, io sono con voi; fino a quando mi domandate il mezzo di mettere qualche Cassa in condizione di poter funzionare bene; perchè forse, per colpa non propria, qualcuna bene non funziona. E ricordo che ora mi avete detto cosa, per la quale debbo temere che, se non funziona bene, si è perchè non è bene amministrata, dal momento che mi dite che si danno pensioni ad individui, che navigano. Ma ben altro è stato il sistema della Cassa degli invalidi di Palermo, che oggi dispone di sei milioni, che ogni anno accresce il suo attivo di 150,000 lire, e, malgrado certi calcoli e certe fallaci previsioni di qualcuno, adempie ai suoi impegni, e li adempirà in ogni tempo. Io comprendo, ripeto, che si debba venire in aiuto di quella Cassa; ma in quanto alla fusione, possiamo domandare e pretendere che di fusione non si parli fino a quando tutte le Casse d'invalidi d'Italia non si trovino nella stessa condizione. Oh! sarebbe davvero un bel premio per chi ha saputo bene amministrare, che dovesse coi propri capitali venire in aiuto di quelli che hanno amministrato male!.

**Del Buono.** Ma chi parla di premio? Domando di parlare! (*Rumor*).

**Palizzolo.** Signor ministro, pensi, studi,

venga in aiuto alle classi sofferenti, proponga mezzi ed espedienti per richiamarle all'antica prosperità; ma in quanto alla fusione io confido che, se vi pensasse, ciò che non credo, porterà la questione alla Camera, ove sono rappresentati i più grandi interessi dello Stato; e questo, al quale vanno collegate le sorti della classe marinara, potrà discutersi serenamente e potrà con giustizia essere deliberato.

E perchè non resti per quelle parole una penosa impressione nelle migliaia e migliaia d'interessati ed in coloro che hanno bene amministrato, io chiedo al ministro della marina una risposta la quale tolga ogni dubbio, ogni timore, e ricordi a coloro, che amministrano bene, che dal Governo d'Italia non hanno nulla a temere. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

**Del Buono.** Sarebbe bene che prima il ministro sentisse me per evitargli una seconda risposta.

**Presidente.** Ma come? Vuol parlare prima del ministro? Il ministro ha sempre il diritto di parlare.

**Palumbo, ministro della marina.** Parlerò dopo.

**Presidente.** Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Del Buono.

**Del Buono.** Onorevole presidente, desidero chiarire la discussione, perchè proceda più pacata. Non ha sentito con che tono si è parlato da quel banco? Sembrerebbe che fossimo qui venuti a dar l'assalto alla Sicilia! Debbo dichiarare (non so se si usi dirlo alla Camera) sulla mia parola di onore che io non conoscevo le condizioni della cassa di Palermo. Sarebbe stato meglio che l'onorevole Palizzolo queste deduzioni (non voglio chiamarle insinuazioni) se le fosse risparmiate.

Io ho domandato l'unificazione delle Casse: ho detto all'onorevole ministro che queste Casse non rispondono allo scopo. Se la Cassa di Palermo vi corrisponde, tanto meglio; una tale eccezione anzi avvalora il mio dire. (*Rumori — Interruzioni*).

Se veniamo a fare alla Camera del regionalismo, rinuncio a parlare.

*Molte voci.* Ma che regionalismo!

**Del Buono.** Onorevole presidente, rinuncio a parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

**Palumbo, ministro della marina.** Posso ac-

certare all'onorevole Palizzolo che l'autonomia delle Casse invalidi per la marina mercantile, che hanno amministrazione propria e patrimonio distinto, non è stata in questione neppure quando, per diminuire le spese, si era cercato di affidare il servizio di segreteria delle Casse alle capitanerie di porto. Ora posso dichiarare che, mentre non v'è alcun progetto in corso, l'autonomia consacrata dalla legge fondamentale non corre alcun pericolo, e che non potrebbe recarvi offesa qualunque riforma che tendesse a migliorare gli assegni alla gente di mare. (*Approvazioni*).

In quanto alle osservazioni accennate dall'onorevole Del Buono, saranno da me prese in esame.

**Presidente.** Rimane così approvato questo capitolo.

Capitolo 14. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima, lire 62,120.

Capitolo 15. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 16. Spese varie della marina mercantile, lire 100,000.

Capitolo 17. Sussidi ad istituti della marina mercantile, lire 218,572.

Capitolo 18. Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 25 maggio 1877, n. 3919 (*Spesa obbligatoria*), lire 35,000.

Capitolo 19. Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi e ai velieri mercantili nazionali, stabiliti dalle leggi 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3<sup>a</sup>), 23 luglio 1896, n. 318 - Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (*Spesa obbligatoria*), lire 4,888,000.

*Spese per la marina militare.* — Capitolo 20. Navi in armamento, in riserva ed in disponibilità, lire 5,570,000.

Capitolo 21. Stato maggiore generale della regia marina, lire 3,269,700.

Capitolo 22. Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti), lire 1,295,148.

Capitolo 23. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 908,400.

Capitolo 24. Corpo sanitario militare marittimo, lire 668,510.

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

**Santini.** Brevi parole. Rilevo che questo è l'unico capitolo del personale, che non porta aumento di sorta. Per esempio, ad ogni servizio nell'arsenale di Taranto è preposto un ufficiale col grado di colonnello, e solamente alla direzione dell'ospedale marittimo, che ha una grandissima importanza, è adibito un tenente colonnello. Ora io prego l'onorevole ministro, affinché nel prossimo esercizio voglia provvedere a questa vacanza; e tanto più ne lo prego, perchè (senza fare offesa ad un Corpo tanto pregevole e nel quale conto amici cari ed egregi) rilevo nel Corpo del Genio navale una infinità di ufficiali superiori e generali, con aumento progressivo in ogni esercizio. Ed è singolare che l'aumento di questi ufficiali sia in ragione inversa del numero e della importanza delle costruzioni; perchè le costruzioni navali, purtroppo, ogni anno vengono ridotte, e gli aumenti nei gradi superiori nel Genio navale ogni anno aumentano. Siffatto inconveniente conduce a grandi disparità di carriera.

Quindi prego l'onorevole ministro di far sì che questi continui ed abusivi aumenti abbiano a cessare una buona volta.

Nel Genio navale si raggiunge il grado di ufficiale superiore dopo dieci anni di carriera, ciò che non si avvera neppure nello Stato Maggiore Generale, che dell'Armata è il corpo principale. E le lamentate condizioni di inferiorità e di disparità di carriera emergono specialmente a danno del corpo sanitario, corpo per eccellenza scientifico e a nessuno altro secondo per benemerente. Io quindi invito il ministro a far sì che questi continui ed ingiustificati aumenti nel Genio navale debbano cessare una buona volta. Ci vorrebbe un maggior stanziamento di molte decine di milioni in costruzioni per coonestarli, ciò che con tutta l'anima mi auguro sia fra breve una desiderata realtà.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Palumbo, ministro della mariniera.** Se finora non è stato nominato il direttore medico a Taranto, si è perchè non abbiamo colà un ospedale marittimo completamente nostro, ma ci limitiamo ad occupare una parte dell'ospedale civile: perciò non è sembrato il caso di mettere alla direzione di questo ospedale un colonnello. Appena l'ospedale sarà portato in altro punto e ingrandito, si provvederà alla

nomina del suo direttore, in persona di un colonnello medico.

**Presidente.** Con ciò rimane approvato questo capitolo 24.

Capitolo 25. Corpo reale equipaggi - Competenze ordinarie, lire 12,100,000.

Capitolo 26. Corpo reale equipaggi - Premi e gratificazioni di rafferma, assegni alle masse individuali dei raffermati (*Spesa obbligatoria*), lire 932,550.

Capitolo 27. Ufficiali in posizione ausiliaria, lire 85,000.

Capitolo 28. Personale civile tecnico, lire 1,344,3000.

Capitolo 29. Personale contabile, commessi, scrivani locali e guardiani di magazzino, lire 1,415,000.

Capitolo 30. Carabinieri reali 295,000.

Capitolo 31. Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (*Spese fisse*), lire 166,000.

Capitolo 32. Servizio semaforico - Materiale, lire 185,000.

Capitolo 33. Difese locali delle piazze marittime - Personale (*Spese fisse*), lire 285,090.

Capitolo 34. Viveri a bordo ed a terra, lire 7,400,00.

Capitolo 35. Casermaggio, corpi di guardia e illuminazione, lire 190,000.

Capitolo 36. Giornate di cura e materiale d'ospedale, lire 490,000.

Capitolo 37. Distinzioni onorifiche, lire 12,000.

Capitolo 38. Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione, lire 3,750,000.

Capitolo 39. Materiali di consumo per le regie navi, lire 1,746,000.

Capitolo 40. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina, lire 147,600.

Capitolo 41. Istituti di marina - Competenze al personale militare e spese diverse variabili, lire 305,000.

Capitolo 42. Istituti di marina - Stipendi ai professori borghesi, lire 117,000.

Capitolo 43. Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale e della scuola allievi macchinisti, da versarsi all'erario (*Spesa d'ordine*), lire 115,000.

Capitolo 44. Servizio idrografico - Personale, lire 38,312.

Capitolo 45. Servizio idrografico - Materiale, lire 269,000.

Capitolo 46. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 32,000.

Capitolo 47. Spese di trasferta del personale, missioni, lire 475,000.

Capitolo 48. Spese per trasporto di materiali, lire 125,000.

Capitolo 49. Materiale per la manutenzione del naviglio esistente, lire 7,160,000.

Capitolo 50. Mano d'opera per la manutenzione del naviglio esistente, lire 5,567,100.

Capitolo 51. Artiglieria ed armamenti - Materiale, lire 7,900,000.

Capitolo 52. Artiglieria ed armamenti - Mano d'opera, lire 1,923,025.

Capitolo 53. Conservazione e miglioramenti delle fabbriche, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 2,453,613.

Capitolo 54. Riproduzione del naviglio, lire 23,000,000.

1° allestimento della nave da battaglia di 1<sup>a</sup> classe *Ammiraglio Saint-Bon*, nel regio arsenale di Venezia.

2° Allestimento della nave da battaglia di 1<sup>a</sup> classe *Emanuele Filiberto*, nel regio arsenale di Napoli.

3° Ultimazione nel Regio arsenale di Napoli della nave da battaglia di 2<sup>a</sup> classe *Vettor Pisani*.

4° Allestimento della nave da battaglia di 5<sup>a</sup> classe *Puglia* nel Regio arsenale di Taranto.

5° Costruzione ed allestimento delle navi da battaglia di 6<sup>a</sup> classe *Agordat* e *Coatit* nel Regio cantiere di Castellammare e nel Regio arsenale di Napoli.

6° Costruzione nel Regio cantiere di Castellammare di una nave da battaglia di 6<sup>a</sup> classe, tipo *Agordat*.

7° Ultimazione delle navi da battaglia di 2<sup>a</sup> classe, *Giuseppe Garibaldi* e *Varese* rispettivamente in allestimento nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente e fratelli Orlando a Livorno.

8° Costruzione di nuove navi da battaglia per raggiungere l'organico del naviglio.

9° Costruzione di navi caccia-torpediniere.

10° Costruzione di torpediniere di 1<sup>a</sup> classe.

11° Costruzione di navi sussidiarie e di navi di uso locale.

12° Costruzione di palischermi a vapore.

TITOLO II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 55. Assegni di aspettativa e disponibilità (*Spese fisse*), lire 20,000.

Su questo capitolo è iscritto l'onorevole Colarusso.

Non essendo presente l'onorevole Colarusso, rimane approvato il capitolo 55.

Capitolo 56. Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo 54 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (*Spesa ripartita*), lire 500,000.

Anche su questo capitolo aveva chiesto di parlare l'onorevole Colarusso. Non essendo presente, s'intenderà approvato il capitolo 56.

Capitolo 57. Difesa delle coste (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo 58. Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 59. Acquisto di siluri (*Spesa ripartita*), lire 500,000.

Capitolo 60. Fondo di scorta per le regie navi armate, lire 3,000,000.

Capitolo 61. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 3,278,522.38.

Così sono esauriti i capitoli.

Metto ora a partito lo stanziamento complessivo di questo bilancio (*Spese reali*) in lire 108,319,124.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1899, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Trattandosi di un articolo unico sarà votato a scrutinio segreto nella seduta successiva.

### Interrogazioni.

**Presidente.** Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza.

**Miniscalchi, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per sapere se facendo seguito alla di lui ec-

cellente circolare sui regi Commissari nei Comuni, voglia provvedere all'istituzione di un *Ispettorato amministrativo comunale*, unico mezzo per prevenire e reprimere i disordini amministrativi nei Comuni del Regno.

« Mancini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri per sapere se conosca e possa comunicare le cause per le quali la Convenzione monetaria della Lega latina presentata dal Governo alla Camera francese fino dal 14 novembre prossimo passato, dopo essere stata già approvata da tutti gli altri Stati, non siasi portata ancora alla discussione dalla Camera stessa.

« Schiratti. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se non intenda di non prorogare la legge di sopratassa sui trasporti ferroviari.

« Vischi. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della guerra sulla opportunità di trasferire nella città di Cosenza la sede di un reggimento di fanteria. Sarebbero in tal modo esauditi finalmente i voti di quelle patriottiche popolazioni, pur facendo cosa lodevole dal lato strategico.

« Giunti. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, delle finanze e dei lavori pubblici per sapere con quali mezzi intendano venire in soccorso delle popolazioni agricole della provincia di Trapani, ed in ispecie dei paesi litoranei, danneggiati dallo scirocco del mese di maggio, che ne distrusse, in tutto, le messi ed in massima parte il prodotto della vite.

« Pipitone. »

« Il sottoscritto chiedo d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio sui provvedimenti presi e che intende prendere il Governo, in soccorso della popolazione di Zafferana Etnea, in ordine ai danni enormi prodotti dalla tempesta di stanotte, fra cui la grande distruzione di vigneti.

« Giuseppe Majorana. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Governo sulle ragioni del ritardo da esso frapposto a mettere la Giunta delle elezioni nella possibilità di deliberare sulla situazione dei Collegi elettorali di Milano (V), di Ravenna (I) e di Firenze (III).

« Bissolati, Bertesi, Costa Andrea. »

**Presidente.** Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

### Risultamento della votazione segreta.

**Presidente.** Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

*(I segretari numerano i voti).*

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1898-99:

Presenti e votanti . . . . .	218
Maggioranza . . . . .	110
Voti favorevoli . . . . .	177
Voti contrari . . . . .	41

*(La Camera approva).*

**Presidente.** L'onorevole Conti ha ripresentato una proposta di legge per una lotteria a favore del Comitato per l'erezione di un monumento nel cimitero di Musocco, chiedendo che sia ripresa allo stato di relazione. Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

**Canevaro, ministro degli affari esteri. Pregherei**

la Camera di voler deliberare che sia iscritta nell'ordine del giorno della tornata di lunedì il disegno di legge per il prestito di un milione di lire in oro al Governo provvisorio dell'isola di Creta.

**Presidente.** L'onorevole ministro degli affari esteri propone che sia iscritto nell'ordine del giorno della tornata di lunedì il disegno di legge per il prestito di un milione di lire in oro al Governo provvisorio dell'isola di Creta. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

La seduta termina alle ore 18.45.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì.*

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Marescalchi Alfonso per modificazioni all'articolo 6 della legge 6 agosto 1891 sulle rivendite dei generi di privativa.

3. Discussione del disegno di legge: Prestito di un milione di lire al Governo provvisorio di Creta. (54)

4. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1898-99. (12)

5. Svolgimento di interpellanze.

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**  
*Direttore dell'ufficio di revisione.*

Roma, 1898 — Tip. della Camera dei Deputati.