

CXXXV.

1^a TORNATA DI MERCOLEDÌ 21 GIUGNO 1899

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Disegno di legge:

Bilancio della marina (*Seguito della discussione*) Pag. 4661

Oratori:

ARLOTTA 4675

FARINA E. 4661

La seduta comincia alle ore 10. .

Costa Alessandro, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri, che è approvato.

Seguito della discussione del bilancio della marineria.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione per la spesa del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario 1899 900.

Come la Camera rammenta, ieri è stata chiusa la discussione generale. Per conseguenza dobbiamo passare ora allo svolgimento degli ordini del giorno, alcuni dei quali sono già stati svolti come quelli degli onorevoli D'Ayala-Valva, Angelo Valle, De Martino e Placido. Darò ora facoltà di parlare ai sottoscrittori dei successivi ordini del giorno perchè li svolgano.

In primo luogo darò facoltà di parlare

all'onorevole Farina Emilio, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a far eseguire dagli Arsenalì di Stato tutto il lavoro di cui sono capaci, serbando all'industria privata solamente ciò che non può eseguirsi negli Arsenalì di Stato. »

L'onorevole Farina Emilio ha facoltà di parlare.

Farina Emilio. Per isvolgere un ordine del giorno sull'indirizzo da darsi alle nostre costruzioni, sia nei cantieri di Stato, sia nei cantieri privati, è necessario di fare una digressione, che procurerò sia la più breve possibile; ma, per il modo riassuntivo e troppo breve col quale si è svolta la discussione generale di un bilancio che implica non solamente un indirizzo militare, ma anche un indirizzo industriale ed economico della più alta importanza, e che per le questioni che racchiude in sè può forse dirsi il bilancio più difficile del nostro Stato, io credo che dovrò eccedere un pochino, e quindi prego la Camera di volermene essere indulgente.

Furono accennati i coefficienti principali sui quali deve regolarsi la forza marittima di uno Stato; e prima di entrare a parlare del modo con cui la parte principale di questa forza, cioè quella che si riferisce alle costruzioni, debba esplicarsi, mi si permetta di accennare quali siano i coefficienti, economici e politici, dai quali si dovrebbe de-

durre la somma da destinarsi sul nostro bilancio alla marina da guerra.

I coefficienti economici, ai quali si deve riportare la spesa che il Paese destina per la marina, sono non già quelli di cui tante volte ho sentito parlare in questa Camera, per esempio lo sviluppo delle coste: se si dovesse misurare la forza di una marina dallo sviluppo delle coste, basterebbe allora misurare le isole Lipari e la Pantelleria, e si avrebbe uno sviluppo superiore a quello delle coste del golfo di Napoli, e quindi quelle piccole isole richiederebbero uno sviluppo di marina superiore a quello che richiedono le coste del golfo di Napoli; la misura di un *fiord* della Norvegia darebbe uno sviluppo di coste pari a quello del Tamigi su cui vive una popolazione che è superiore tre volte almeno a quella di tutte le grandi città italiane messe assieme e su cui si ammassano ricchezze straordinarie.

Lasciamo dunque da parte tutti questi falsi criteri: il fatto vero è che di tutte le forze economiche che entrano nella vita di un paese, quelle che debbono influire sul suo sviluppo navale militare, sono precisamente quelle manifestazioni della ricchezza e della vita pubblica che più richiedono diretta protezione dalla marina da guerra: verrebbero in prima linea il commercio marittimo col'estero e lo sviluppo della marina mercantile, poi l'impiego di capitali all'estero in lontane regioni, le colonie e soprattutto le colonie militari che richiedono dalla marina da guerra difesa e protezione.

Ora, bisogna riflettere bene ad una cosa. Si parla sempre di una marina esclusivamente difensiva. Ora, quando si rifletta che la difesa di un Paese bisogna sempre considerarla dal punto di vista offensivo; una marina esclusivamente difensiva non può esistere e non la si comprende. La prova l'avete negli Stati i quali, rivolgendo le loro cure esclusivamente alla propria difesa, non sviluppano la loro marina da guerra. Prendete il Belgio.

Il Belgio, paese ricchissimo, paese che se ha poco più di 6 milioni di abitanti, ha una ricchezza totale, paragonabile alla nostra; paese che ha una costa non estesissima ma ricchissima; ebbene il Belgio si affida per la sua difesa all'esercito, e ad un esercito non numerosissimo, ma pel quale spende largamente, al quale non lascia mancare nulla, e che in

continue esercitazioni acquista un valore tale che all'occasione potrà dare risultati pratici molto alti in confronto del numero dei suoi componenti: il Belgio, non ostante una non indifferente espansione di capitali all'estero, appunto perchè Stato esclusivamente dedito alla difesa, non spende nulla per la propria marina da guerra.

Prendete l'Olanda. L'Olanda è un paese che ha uno sviluppo di coste estesissimo, che ha colonie importantissime, che ha un commercio internazionale che oltrepassa i sei miliardi, qualche cosa da fare sbalordire per la piccolezza del paese, eppure non spende che 30 o 35 milioni per la propria marina.

Sono soprattutto i popoli conquistatori quelli che più fortemente sviluppano la loro marina da guerra.

Prendiamo ad esempio la Germania; nazione nuova nella marina da guerra. La Germania, prima di applicare la propria energia allo sviluppo della marina da guerra, ha voluto sorprendere il mondo con lo sviluppo della propria forza industriale; essa prima si è creata una marina mercantile di una importanza straordinaria, superiore per la qualità a quanto potrebbe apparire dal suo già importantissimo tonnellaggio; la Germania, nella marina mercantile, ha acquistato un tale sviluppo ed una tale importanza, che realmente non si poteva prevedere. Non vi è che lo sviluppo industriale della Germania stessa, che possa essere paragonato al grande sviluppo che quella nazione, quando si lanciò nel campo marittimo, seppe raggiungere in pochi anni. La Germania pochi anni fa, aveva impiegato all'estero circa 15 miliardi di capitale!

In Africa, in Asia, in America, dappertutto vi sono capitali germanici; e si capisce che una nazione, che ricorda tante glorie militari, e si manifesta all'estero con un movimento di conquista pacifica, possa un giorno credersi in dovere ed in diritto non solamente di tutelare i propri interessi, ma anche di piantare la propria bandiera con la conquista territoriale, laddove ha portato commercio, industria e civiltà. Essa, diventata potenza di conquista prima, ha poi pensato alla propria marina da guerra; eppure questa nazione spende in proporzione di ciò che destina agli altri servizi pubblici meno di quanto vi destina l'Italia; di fronte ad una marina mercantile più che tripla e ad un

commercio internazionale quadruplo o quasi di quello dell'Italia, essa non spende che una volta e mezza ciò che l'Italia spende per la marina da guerra!

La Nazione che sta alla testa di tutte nello sviluppo della propria marina da guerra è l'Inghilterra; e furono fatti molti confronti fra quello che spende l'Italia, di fronte al proprio bilancio, e quello che spende l'Inghilterra. L'Inghilterra destina circa il trenta per cento del proprio bilancio alle spese della marina da guerra, e parlo del bilancio depurato dal servizio dei debiti. L'Italia, del proprio bilancio, depurato pure dal servizio dei debiti, arriva circa all'undici per cento. È un confronto che a prima giunta sembra sfavorevole all'Italia, e che può portare alla conclusione, che l'Italia spende poco per la propria marina; ma dobbiamo tener conto degli altri coefficienti, e vedremo che mentre l'Inghilterra ha una fortissima spesa navale spende in proporzione molto meno di noi. Anzitutto nel bilancio inglese figurano in piccolissima parte, quelle spese per l'istruzione pubblica, per lavori pubblici, sicurezza, ecc., che ingrossano tanto il bilancio del nostro paese, ed in Inghilterra gravano i bilanci locali e non il bilancio nazionale. Per cui, quando si venisse veramente a fare un serio confronto, si vedrebbe che l'Inghilterra non spende il trenta per cento, in confronto all'undici per cento che spende l'Italia. Ma che cosa sono sei o settecento milioni, che spende l'Inghilterra per la propria marina, quando l'Inghilterra ha una marina mercantile, che è più di venti volte quella della marina mercantile italiana a tonneggio, e che per efficacia sarà venticinque o ventisei volte la marina italiana? Che cosa sono sei o settecento milioni che destina l'Inghilterra, di fronte ad un commercio internazionale che, comprese le colonie che deve proteggere, oltrepassa i 28 miliardi?

Che cosa siamo noi in confronto, noi che abbiamo un commercio internazionale marittimo che non arriva ai 2 miliardi? La cifra del nostro commercio internazionale è superiore a questa, ma una gran parte, la parte forse più ricca, è fatta per terra. Che cosa sono i capitali che ha impiegato l'Italia all'estero? Le statistiche ci dicono che il capitale inglese impiegato all'estero supera i 50 miliardi, ma l'Italia dove ha capitali in-

piegati all'estero? L'Italia non ha capitali impiegati all'estero. Purtroppo il nostro stato economico, la mancanza di iniziativa, la mancanza di ricchezza, fanno sì che l'Italia figura ancora oggi fra quegli Stati che sono importatori di capitale estero, non esportatori; ed anche in quelle scienze in cui abbiamo il primato teorico, e che quasi quasi possiamo dire per gloria nostra che sono scienze più italiane che degli altri paesi, come ad esempio l'eletticità, quando andiamo alle applicazioni industriali ci troviamo, anche nei centri più popolosi e più ricchi di denaro e d'iniziativa, tributarii dell'estero; prova ne siano le nostre tramvie, l'illuminazione elettrica nelle principali città, cominciando da Genova, dove siamo serviti dal capitale estero.

Se poi tanto in Inghilterra che in Germania ed in Francia, confrontiamo la spesa della marina da guerra con la ricchezza pubblica e coi frutti dell'industria navale, come per esempio le costruzioni di navi e macchine navali, come per esempio la pesca, troveremo che anche in ciò l'Italia spende più di tutti questi paesi.

La Francia destina alla propria marina da guerra, quasi il triplo di ciò che noi destiniamo alla nostra, ma il suo commercio internazionale è più che triplo del nostro ed essa possiede oltre alle colonie Mediterranee, colonie lontane di prima importanza; colonie che richiedono difesa e truppe speciali la cui spesa figura sul bilancio della marina.

Il relatore del bilancio in Francia, parlando dell'aumento di 100 milioni, avvenuto in questi ultimi anni, diceva che esso è la conseguenza delle colonie in regioni extra europee.

In questo stato di cose, noi non abbiamo coefficienti economici tali che persuadano in un modo qualsiasi a dover dedicare forti somme per la marina da guerra, ed in proporzione di essi spendiamo più delle nazioni di cui ho parlato e di qualsiasi altra. Diversa sarà la conclusione quando verremo a considerare gli elementi politici.

Come elemento politico noi fino ad ora non abbiamo avuto quegli obiettivi sicuri, fermi che palesano un Governo che abbia un concetto esatto della missione della propria marina, e ne deduca i criteri che debbono regolare lo sviluppo. Se tali criteri fossero stati compresi dagli uomini che hanno tenuto il governo della marina, avrebbero dato

non solo alla nostra flotta, ma alle nostre istituzioni militari marittime, quella omogeneità che loro manca affatto. E noi manchiamo di omogeneità non solo per le ragioni che Ella, onorevole ministro, ha detto, cioè pel progresso delle costruzioni navali, pel mutamento delle artiglierie, pei nuovi meccanismi elettrici e per tutti quei cambiamenti che con tanta energia si sono imposti nelle nuove costruzioni.

Questi cambiamenti possono produrre una differenza di efficacia nelle navi, ed un più rapido invecchiamento di quelle già costruite.

Ciò non porta alla mancanza di omogeneità in una flotta, ma farà sentire più presto che in passato il bisogno di sostituire le navi antiquate.

Le costruzioni navali possono svolgersi sui dettati di concetti fondamentali prestabiliti e costanti ed allora si ha l'indirizzo sicuro e l'omogeneità; possono invece applicarsi criteri variabili, ed allora si ha la disomogeneità, e si rendono molto più sensibili le differenze che sarebbe naturale esistessero nelle produzioni marittime quando si fanno a sei, a sette, a otto, a dieci, a dodici anni di intervallo. Che cosa è che deve avere in vista la nostra marina? Mi si permetta di dire, che non è un'ipotetica difesa delle coste, che per quanto forti fossimo, non potrebbe mai farsi altro che molto imperfettamente quando non avessimo acquistato il dominio del mare; poichè, onorevoli colleghi, il dire: possediamo una flotta che assalirà e distruggerà il nemico che attaccherà Napoli; un'altra che farà lo stesso a Palermo; un'altra che farà lo stesso a Genova, è il proporci un problema che anche con la forza dell'Inghilterra, e più, non potremmo mai risolvere; e il paese bisogna che sappia bene quali sono le conseguenze di una marina da guerra; sono, che in un momento di guerra, prendendo noi parte ad una azione qualsiasi, le nostre città saranno fatalmente esposte agli attacchi dei nemici, ed è follia il pensare che la marina possa difenderle; è bene che questa idea entri nel paese, poichè se una collisione disgraziatamente avvenisse, è bene che non comincino le popolazioni marittime a pretendere che si immobilizzino le navi alla difesa dei loro porti, delle loro case, dei loro interessi commerciali e mercantili, è bene che il paese sappia che in una guerra

navale, ed è bene che lo sappiano soprattutto le popolazioni marittime che sono le prime esposte, è bene che sappiano che le guerre portano con sè le conseguenze che debbono portare le azioni militari, e che case, fabbricati, industrie, tutti gli interessi che sono sulle coste non potranno mai essere validamente ed efficacemente difesi da una flotta, per quanto forte sia, che saranno difendibili solo quando si avrà il dominio del mare che li circonda.

Passo sopra alla questione di impedire sbarchi di importanti forze nemiche sulle nostre coste. Per quanto vitale ed importante (nel momento della guerra) possa essere il fine principale della flotta, esso non è ancora la ragione prima e generale che costringe l'Italia ad avere una marina da guerra.

Ma allora si dirà: quali sono gli obiettivi politici di una flotta, per l'Italia?

E, giacchè ieri l'onorevole ministro citò Cavour, si permetta a me pure di ricordare quell'uomo che, volere o no, nel nostro indirizzo nazionale e nel nostro indirizzo politico, è stato il solo che abbia visto chiaramente come gl'interessi dell'Italia siano soprattutto interessi mediterranei. Tale concetto si deve aver presente quando si disegnano navi, quando si organizzano arsenali e punti di appoggio, quando insomma si dà un indirizzo qualsiasi alla nostra marina, perchè insieme all'esercito, la marina è quella che assicurerà l'esistenza nazionale. La nostra marina deve essere tale da permetterci di fronteggiare gli avvenimenti nel Mediterraneo

Nel Mediterraneo dobbiamo essere forti, e non permettere mai che se ne muti l'assetto all'infuori del nostro concorso.

Il Mediterraneo è il vero campo d'azione cui mirano tutte le grandi potenze, che oggi cercano di invadere il mondo; quali, per esempio, l'Inghilterra da una parte, e la Russia dall'altra.

Parlavamo or ora delle forze dell'Inghilterra. Essa ha un impero che oltrepassa i 400 milioni di abitanti; ultimamente vi ha aggiunto una piccola cosa soltanto, l'Egitto; il quale potrà diventare un paese ricchissimo e potentissimo sotto la direzione di un potere onesto e fermo come quello che sanno ordinare gli inglesi nelle loro colonie; un paese tale e così importante che, unito agli altri possessi dell'Inghilterra, la quale ha già le

chiavi del Mediterraneo col canale di Suez e con lo stretto di Gibilterra e si mantiene in posizioni solidissime con Malta e Cipro, darà a quella nazione una temibile preponderanza nel Mediterraneo.

Da qualche anno in qua, il nostro problema si è reso quindi ancora più difficile di prima nel Mediterraneo, perchè l'Inghilterra, che è la più forte delle potenze marittime e dei potentati del mondo, ed è un paese che ha il sentimento della conquista radicato negli animi di tutti i suoi cittadini, è venuta a stabilirsi nel Mediterraneo, non solo con idee commerciali, ma con idee di vera conquista.

Abbiamo poi la Russia, che da secoli ambisce Costantinopoli; le razze slave e germaniche cercano di prendere l'eredità della Turchia; mentre dall'altra parte c'è la Francia che, per colpa della nostra mancanza di indirizzo sicuro e fermo nella politica estera e di concetto sicuro nella nostra azione militare marittima, ci ha, in questi ultimi anni, serrato in una cerchia di ferro così stretta, che ci sarà molto difficile senza grandi sforzi, assicurarci la esistenza e la indipendenza nazionale. Con tutto ciò, di tutte le potenze che vogliono agire nel Mediterraneo, la meno pericolosa è certo la Francia, perchè non ha quella forza di minacciosa espansione all'estero, e quella energia d'iniziativa che ha dimostrato di avere l'Inghilterra, iniziativa ed espansione nelle quali ha rivale la Germania.

Di fronte a queste forze invadenti, per assicurare la nostra indipendenza, ci è necessario avere una marina sia pure con sforzi sproporzionati ai nostri mezzi economici, e tale da poter far sentire la nostra influenza nel Mediterraneo.

Anche ultimamente abbiamo visto che cosa avvenga ai popoli deboli, quando, non sapendo rivolgere le loro già scarse energie e le loro forze a risolvere quelle questioni che interessano la loro esistenza, vanno in lontane contrade in cerca di allori e col pericolo di non ritrarne che umiliazioni.

Quando nel Mediterraneo si discusse l'ultima questione tra la Francia e l'Inghilterra, quando avvenne un altro trattato del quale ancora non conosciamo bene le conseguenze, ma che certo è tutto a nostro danno, noi, pur non avendo una marina adattata e fornita di bastimenti tali da poter portare la guerra in lontane regioni, privammo la nostra marina dei migliori incrociatori, e lasciando qui le

corazzate mancanti del necessario corredo di navi minori disseminammo le nostre forze navali, parte in America e parte in Asia.

È questo dislocamento dannoso, questo dislocamento cieco delle forze navali, ha anche distratto la nostra attenzione. Mentre correvamo dietro alle code dei mandarini cinesi, sognando facili glorie e conquiste, non ci siamo avveduti di ciò che accadeva intorno a noi, non abbiamo difeso, come era nostro dovere, la posizione nostra nel Mediterraneo, permettendo quel trattato che non avrebbe dovuto compiersi senza il nostro intervento. (*Commenti*).

Ed ora, dopo un periodo nel quale ci siamo compiaciuti di lodi esagerate per il nostro naviglio, nel quale abbiamo udito decantare le nostre navi come migliori di quelle francesi ed inglesi, ora ci si viene a dire che non abbiamo più nulla; che tutto di un colpo la nostra grande, sconfinata forza navale è scomparsa; che non abbiamo che nove navi da guerra. Mi permetta l'onorevole relatore di dirgli che sono nove, ma che se altre due non le abbiamo non è colpa del bilancio della marina, è colpa di quella... chiamiamola politica, che ci ha portati a vendere due delle nostre migliori navi; ma non è colpa del bilancio della marina, perchè in base al bilancio ne avremmo undici. E se avessimo undici buone corazzate con tutto il corredo di navi minori non vi sarebbe affatto da essere malcontenti, e potremmo dire d'aver fatto il dover nostro in proporzione de' mezzi di cui possiamo disporre.

Adesso si viene a dire da certa stampa e da certi individui che la nostra marina, è in abbandono; che da qualche tempo noi andiamo decadendo e che diminuiamo le somme destinate alle nostre navi; ma tutto questo non è vero! Si prendano pure i bilanci della marina, se, da essi si tolgono le somme destinate ai grandi impianti che ora, più o meno bene, sono fatti; se si tolgono cioè le somme destinate agli arsenali, se si tolgono quelle destinate alle fortificazioni, alla difesa delle coste, ed un anno anche a Massaua (5 o 6 milioni mi pare), e si prendono le somme che veramente si dedicano allo stato maggiore, agli equipaggi, ai viveri a terra e a bordo, ed agli armamenti, ecc., cioè alla vera marina, si vedrà che un progresso vi è stato sempre.

È vero, come ha detto l'onorevole Franchetti, che insieme a questo progresso di spese

utili c'è anche un progresso di spese inutili; ma se ci sono spese parassitarie, che il ministro ci ha rassicurato di togliere, non vuol dire che le spese vive della marina sieno state diminuite.

Certo è che paesi molto più ricchi e più forti di noi sono andati aumentando a dismisura i loro bilanci, ed è certo che noi non possiamo seguirli per questa strada; perchè, per quanto la nostra marina debba superare in proporzione alle altre i nostri mezzi economici, certo non possiamo metterci a paragone nè della Francia, nè dell'Inghilterra, nè della Germania, nè della Russia, ma dobbiamo fare ciò che si può e meglio che si può.

Però, appunto questa limitazione di mezzi di fronte ai grandi interessi politici, c'impone grandi doveri.

Vi sono paesi come il Belgio, l'Olanda, e la Spagna, dopo che ha abbandonato le proprie colonie, che non si vedono minacciati nella loro esistenza. Ma noi siamo circondati da potenze enormi per le quali ingoiare una nazionalità anche di 30 o 40 milioni non pare cosa impossibile. Infatti l'Inghilterra ha ingoiato due o tre nazionalità nell'India, che fra tutte danno un complesso di 300 milioni d'uomini e la Francia in pochi anni ha saputo crearsi nell'Asia una colonia superiore per estensione all'Italia, e che ha 22 milioni di abitanti: Concincina, Tonkino e Annam. Considerando quindi di che cosa son capaci i nostri vicini mediterranei, comprenderete che noi dobbiamo dedicare alla nostra marina tutte le nostre cure, perchè quelle somme che il paese può destinare ad essa siano spese con indirizzo sicuro dal lato tecnico e politico, e con parsimonia, tale che la nostra amministrazione possa ascrivere tra le migliori di Europa.

Dissi testè che in passato si è esagerato nelle lodi del nostro naviglio facendoci credere che le nostre navi avessero un valore superiore a quelle degli altri paesi.

La mia opinione non è isolata, ma può essere appoggiata da una autorità indiscussa. L'ammiraglio Racchia di venerata memoria, nel 1894, in occasione di una grande festa (perchè la nostra marina alle feste non manca mai) a Genova combattè in mezzo agli inni di gloria questo sistema di esagerazione. Egli disse allora:

« La marina militare nostra possiede un buon materiale navale e, senza accettare le

esagerazioni da parte di certa stampa, che troppo sovente si lascia trasportare a troppi entusiasmi, esagerando la qualità delle nostre navi di battaglia, in confronto di quelle marine estere, a me piace riconoscere che il nostro materiale, in complesso, è soddisfacente. »

Se il povero ammiraglio Racchia vivesse oggi, arriverebbe alla stessa conclusione, dicendo ai pessimisti, come allora diceva agli ottimisti: asteniamoci da queste esagerazioni le quali non possono avere che tristi conseguenze, giacchè facendo comparire dinanzi al paese le cose peggio di quello che sono, lo scoraggiano da qualunque spesa per la marina, privandolo dell'arma migliore per proteggere la propria indipendenza e per assicurare la sua egemonia nazionale.

Nella relazione è esposto un lungo stato del naviglio nostro costruito dal 1880 in poi. E di fronte al valore di costo attribuito alle singole navi, sono ricordate le somme che il bilancio della marina ha destinato alla riproduzione del naviglio. Il concetto fu buono. Si arrivò ad una differenza di 50 milioni e si disse che, con ragioni più o meno plausibili, il ministro aveva giustificata la spesa di 34 o 35 milioni e che perciò vi erano sempre 14 o 15 milioni, che non si sapeva come fossero stati spesi.

Ma, onorevole relatore, crede Ella in coscienza, misurando l'effetto che queste parole possono produrre in tutto il paese, di essere autorizzato a lanciare una parola che può essere malamente interpretata specialmente data la corrente delle idee dominanti?

Randaccio, relatore. Non c'è nella relazione quello che dice Lei.

Bettòlo, ministro della marina. C'era, ma poi fu cancellato. *(Si ride)*.

Farina Emilio. Io non so quante edizioni si siano fatte della relazione; ma in quella che ho qui dinanzi c'è precisamente l'osservazione che ho riferito.

Lojodice. Sarà la prima edizione.

Farina Emilio. Allora non si sa più che conti fare. Ho piacere che, in quest'epoca di rimangiamenti, questa parte della relazione sia stata rimangiata. Solo mi dispiace che, prima di essere stata rimangiata, sia stata sparsa nel pubblico. Perchè certi apprezzamenti e giudizi è giusto che siano fatti solamente quando si ha lo scopo di correggere i mali cui si riferiscono: si possono esporre

tutti gli errori che si vogliono, ma non si deve gettare la disapprovazione su quegli uomini che sono alla testa dei servizi e dai quali noi attendiamo tutto quello che si può sperare di meglio per il bene del nostro paese. Se si dovevano fare correzioni, non bisognava far conoscere quella relazione al paese.

Randaccio, relatore. Non è così.

Farina Emilio. Ad ogni modo, giacchè su questo punto non si insiste, passiamo oltre, perchè il tempo è breve e veniamo al punto essenziale.

Il denaro che abbiamo speso, lo abbiamo speso bene? Amministrativamente, la marina ha risposto a quello scopo che il paese si proponeva?

Ella, ieri, ha ragionato in modo da far ritenere che in parte vi abbia corrisposto ed in parte no; cioè, parrebbe, secondo Lei, che tutto ciò che è venuto dai cantieri privati, abbia corrisposto, e ciò che è venuto dai cantieri di Stato, non abbia corrisposto.

Ed io, su questo punto, me lo permetta, non sono d'accordo con Lei.

Ella, molto giustamente, ha detto che la somma che si spende per la mano d'opera dei nostri arsenali, e che, secondo Lei, arriva a 16 milioni, ma che, secondo i calcoli che ha dato il ministro precedente, e secondo qualche informazione di medie di paghe, che ho io, arriverebbe solamente a 13 (mettiamo che arrivi a 16; non cambia per questo la questione generale), questa somma basterebbe per tutto: basterebbe cioè, non solamente per costruire tutti gli scafi che furono costruiti nei cantieri privati e nei nostri arsenali di Stato, non solo per fare tutti gli allestimenti nei nostri arsenali, ma, se fosse benè impiegata, basterebbe anche per fare i meccanismi fornitici dai cantieri privati.

Onorevole ministro, io sono perfettamente della sua opinione e tra poco la avvalorerò con cifre, ma non tratte dalla Francia, che ha un'amministrazione nella quale pure, sebbene forse in proporzioni minori, si manifestano molti degli inconvenienti che noi lamentiamo nella nostra: perchè tutto il mondo è paese, ed il male c'è da per tutto.

Onorevole ministro, Ella diceva che un terzo dei lavori sono fatti nei cantieri dello Stato, e due terzi dall'industria privata; e nel totale, i nostri bastimenti non costano più di quel che dovrebbero costare. Ma, Ella

vede, che siamo in una aperta contraddizione perchè, se la mano d'opera dei nostri arsenali vale e basta per far la spesa di tutto il lavoro, i cantieri privati, per quanto si limitino, la mano d'opera non ce la regaleranno. Dunque bisognerà pagare quella dei nostri cantieri; poi bisognerà pagare, per due terzi del lavoro, quella dei cantieri privati. Da questo si arriva all'evidente conclusione che una parte del danaro non è spesa bene. Ella avrà creduto, come ministro, di non sbilanciarsi troppo, ed avrà creduto di tendere una mano protettrice verso i suoi predecessori. Ella ha fatto bene; ma a noi, che non abbiamo quest'obbligo, è permesso di dire che dalle sue stesse parole tragghiamo evidente la conclusione che l'insieme della nostra amministrazione non ha proceduto con quella regolarità con cui avrebbe dovuto procedere.

E giacchè fu citata da qualche oratore (mi pare dall'onorevole Santini) l'Inghilterra, e giacchè ho udito anche parlare ieri del Consiglio di Ammiragliato inglese, ho preso, fra ieri ed oggi, alcuni dati, che credo abbastanza esatti. Ora, attenendoci ai sedici milioni esposti dal ministro, la media della nostra mano d'opera arriverebbe a circa 945 lire per uomo, mentre la media della mano d'opera inglese è di lire 1,799; circa il doppio. Questo vuol dire che sommando da una parte le spese di mano d'opera dell'Inghilterra e dall'altra quelle dell'Italia, dovrebbe risultarne che, in proporzione della corrispondente spesa di mano d'opera, le spese di materiale sono molto maggiori in Italia, che non in Inghilterra; tanto più che i materiali in Inghilterra costano molto meno che da noi: perchè i dazi che abbiamo su tutti gli elementi primi dell'industria navale sono non alti, ma addirittura enormi. Ebbene che cosa trovo? Trovo che l'Italia, aggiungendo alla mano d'opera le spese generali degli arsenali stessi, come sarebbero i capi tecnici, il personale degli scritturali, i carabinieri, e via discorrendo, spende 17,888,000 lire di mano d'opera, ed il materiale consumato negli arsenali di Stato, secondo le indicazioni che ci diede il suo predecessore, non sarebbe che di 13 milioni e 600 mila lire; dunque maggiore spesa di mano d'opera, che di personale.

Andiamo in Inghilterra, dove la mano d'opera è tanto più cara, ma dove il materiale è molto più a buon mercato. Troviamo

che su 2 milioni e 330 mila lire sterline di mano d'opera, comprese tutte le spese generali degli arsenali, si ha una spesa di materiale di 2 milioni e mezzo di lire sterline: e questa differenza porta alla conclusione che nei nostri arsenali la mano d'opera non è così utilmente sfruttata, come dovrebbe essere.

Mi si dirà da qualcuno: ma l'operaio inglese produce di più. Ebbene io confesso che tutte le volte che ho voluto fare un confronto fra l'operaio inglese e l'operaio italiano, sono arrivato ad una conclusione confortante per una parte e sconcertante per l'altra; cioè che l'operaio inglese mette nel suo lavoro tanta più coscienza, tanta più attenzione che non ne metta l'operaio italiano; ma che, per compenso, l'operaio inglese, quantunque molto più pagato, non ha la intelligenza e la grande facilità di imparare dell'operaio italiano.

L'Armstrong diceva: le costruzioni che io faccio in Italia, mi costano a confronto di quelle fatte in Inghilterra, molto più per tasse e per i materiali più cari, ma costano meno per mano d'opera; tutto compreso, i lavori fatti qui non mi costano più dei lavori fatti in Inghilterra. Cito questo parere autorevole per venire ad un altro confronto fra la nostra e la marina inglese. Ella, onorevole ministro, bene a ragione diceva che nel confronto delle navi è bene di non rimontare ad un'epoca troppo antiquata, perchè i tipi cambiano. Ebbene io son partito dal 1880 ed ho fatto la somma delle navi e del tonnellaggio costruito in Italia; poi ho fatto la somma degli stanziamenti che la marina inglese ha dati al proprio bilancio, e degli stanziamenti che la marina italiana ha dati al suo, e ho visto che il risultato non è molto incoraggiante. L'Inghilterra avrebbe costruito 182 navi con un tonnellaggio di 908 mila tonnellate e l'Italia ne avrebbe costruite 30 per un tonnellaggio di 125 mila tonnellate; quindi l'Inghilterra avendo speso in questi 11 anni una somma che è all'incirca cinque volte quella, che abbiamo davanti a noi nel nostro bilancio, avrebbe fatto tante costruzioni per sette volte. Questo è il lato doloroso.

Se poi guardiamo i bastimenti in costruzione, sui quali vi sono già degli anticipi che gravano sui bilanci in corso, troviamo una differenza ancora maggiore, che risparmio alla Camera per non recarle noia inutile.

L'Inghilterra ha in costruzione trentatre navi, di cui quindici figurano come corazzate, una forza, come vede la Camera, tremenda; invece l'Italia non ha che cinque navi in costruzione. Mentre il tonnellaggio inglese arriva a 860 mila tonnellate, il nostro non arriva che a 43 o 44 mila: con 28,000 operai che l'Inghilterra aveva nel 1897 sparsi nei suoi cinque arsenali, nei numerosi depositi all'estero (Malta, Gibilterra, Honk-hong, Trincomali, Bermud, ecc.) cioè con una volta e mezzo il numero di operai che abbiamo noi, ha provveduto alla manutenzione di una flotta che è, nella sua parte utile, circa sette volte la nostra, ed ha costruito in undici anni nei soli cantieri di Stato corazzate per 220,000 tonnellate: mentre noi fra cantieri di Stato e privati abbiamo costruito per sole 78,658 tonnellate: in altri termini, l'Inghilterra, con una volta e mezzo il numero dei nostri operai, ha fatto un lavoro totale utile più che triplice del nostro.

Queste fortissime differenze ci fanno sentire vivo il bisogno di spendere bene, per vedere di non impiccolirci troppo davanti a queste forze smisurate che ci presenta lo sviluppo marittimo di quel paese. In una relazione di questi ultimi giorni ho trovato che l'Inghilterra fa un conto strano che non manca però di una certa importanza: si sommavano cioè da una parte le somme che la Russia, la Francia e la Germania insieme destinano alla loro difesa terrestre e marittima, e mi pare che si arrivi a 111 milioni di lire sterline; si sommavano d'altra parte le somme che vi destina l'Inghilterra, e la somma che vi destina non è più di 42 milioni, e poi si aggiunge: l'Inghilterra, che dal proprio popolo non esige che 42 milioni per la difesa nazionale, ha una popolazione che è più del doppio di quella di tutti quegli altri tre grandi Stati messi insieme (con le colonie); ha una estensione di territorio che è spaventevole, e dove essa ha stabilito colonie ha la possibilità di *exploiter* industrie e ricchezze naturali tali che si sente nella sua forza economica più di tre volte gli altri tre Stati messi insieme.

Ad ogni modo queste cifre mostrano abbastanza che ciò che si è speso da noi non si è speso con quell'indirizzo severo e giusto con cui si è speso in Inghilterra. Ed in questo mi accosto al relatore. Ma la relazione (in questo temo non avrà cambiato) fa giudizi

abbastanza crudi sui nostri arsenali che si riferiscono non solo al passato ma che quasi quasi intaccano anche il futuro (poichè quasi vorrebbero mostrare che i nostri arsenali anche ben diretti non potranno raggiungere quel coefficiente di rendimento utile che veramente si ha diritto che possano raggiungere) dice che effettivamente nei nostri arsenali le spese di materiale devono essere maggiori, quelle di mano d'opera devono essere maggiori, e conchiude, come rimedio, per la soppressione dei due arsenali e con proporre poi di diminuire al possibile la costruzione di scafi negli arsenali militari, limitandone il lavoro all'allestimento delle navi costruite altrove ed alle riparazioni ad esse occorrenti.

Cioè in poche parole dice: togliete agli arsenali di Stato e date all'industria privata. Ora in questo punto noi non siamo punto d'accordo; perchè io credo che i danni che ha portato l'industria privata alla nostra marina siano molti e molto più gravi di quelli che vi ha portato la non buona organizzazione dei nostri arsenali.

Si è parlato dell'industria di Terni. Ebbene precisiamo la posizione di Terni e vediamo che cosa Terni abbia costato allo Stato. E prima di tutto dichiaro che il conto non si può fare in tutto il suo complesso ma solamente sotto un punto di vista limitato, perchè Terni è una delle cause principali del gran costo della costruzioni nei nostri arsenali. Lo sanno tutti quelli che vivono in posti d'arsenali; tutti i momenti manca il materiale, i fornitori sono spesso in ritardo con la consegna, e gli operai stanno colle mani in mano aspettando che il materiale arrivi.

Orbene, di tutti i fornitori privati, quello che ha dato luogo a continui ritardi, tanto che io credo di poter dire senza esagerazione che non v'è nave la quale non abbia dovuto subire ritardi dalla consegna del materiale, è precisamente il cantiere di Terni. *(Bene!)*

Ma vediamo un po' la storia di questo cantiere. E qui vorrei pregare un momento di benevola attenzione, perchè per un breve tratto escirò dal campo puramente marittimo per entrare in un campo più generale. Ebbene nel 1881, con un rogito fatto a Roma, si fondava una società la quale, liquidando gli affari della società « Luckowik » di Terni andata a male e quasi fallita, si costituiva in società sotto altro gerente e sotto altra direzione; però il capitale della nuova società

non si formava con versamento di denaro, ma era formato da ciò che era dovuto ai creditori della società andata a male. Caduta cioè la Società Luckowik, si formava la nuova società, e soci erano i creditori che non avevano potuto dalla prima essere pagati.

In questa società il capitale immobiliare di stabili figurava per 252 mila lire, il capitale in materiale, macchine, ecc. per 425 mila lire.

Siccome però vi erano alcuni debiti da pagare, rimaneva come capitale una somma di lire 482,000, mentre il capitale nominale era di 800,000 lire. Questa nuova Società, che si dedicava alla fusione dei tubi, e che non esercitava, perchè erano assolutamente inesercitabili, gli alti forni, (ricordiamoci che a Terni l'esercizio degli alti forni, è impossibile, perchè di sole spese di trasporto ferroviario, il materiale fuso verrebbe a costare quanto quello che si può avere dalla Scozia o dal Belgio), questa Società, dico si limitava semplicemente alla fusione di tubi e gli affari non andavano bene.

Allora che cosa accadde? Il 10 aprile 1884 le azioni di questa Società sono tutte nelle mani della Società Veneta e dei suoi amministratori o collegati e dipendenti, e si forma una riunione per dichiarare di fondersi in una nuova Società nella quale quegli stessi immobili che tre anni prima erano stati valutati 252,000 lire, sono valutati due milioni e 400,000 lire, capitale nominale: somma che si dice essere il capitale versato corrispondente di tre milioni estensibile a sei milioni.

Queste cifre le dico perchè in quel tempo io aveva occasione di vedere spesso lo stabilimento di Terni, e so che, precisamente in quell'epoca, non c'era altro capitale, altro impianto che quello meschino della fonderia dei tubi e niente altro, e che non poteva valere più 250 o 300,000 lire.

Questa è dunque una di quelle operazioni che in America chiamano *watering* ed hanno lo scopo di far figurare grandi i piccoli capitali: tantochè i fondatori, pure emettendo solamente una metà o un terzo delle azioni anche a prezzo di scapito, si rimborsano ampiamente di ciò che hanno versato, e così i fondatori si salvano anche se l'impresa va male, perchè ad ogni modo il capitale versato lo hanno ripreso; se l'impresa va bene guadagnano col capitale-azioni avuto *gratis*.

Appena avvenuta la fusione, cioè fatta questa nuova Società degli alti forni e fonderia di Terni (e questi alti forni erano una maschera, perchè non hanno mai funzionato) poco tempo dopo la Società fa un atto di sottomissione al Ministero della marina e con un coraggio, con una audacia che supera l'immaginabile, questa Società che fondeva solo tubi di ghisa offrì al Ministero di fornire 8,600 tonnellate di corazza, dichiarando di avere un capitale nominale di sei milioni che non ancora aveva deliberato: tanto è vero che in una nuova riunione di soci fu dichiarato pochi giorni dopo di portare il capitale nominale a sei milioni. S'intende sempre che di versato c'era niente (*Si ride*). Il capitale era sempre costituito dalle famose pretese lire 2,400,000.

Il Ministero un mese dopo (guardate come si fanno a vapore le cose) accetta il contratto delle 8,600 tonnellate; e questo Stabilimento che aveva il valore che ho detto adesso, di 252,000 lire, riceve dal Governo un anticipo di 3,200,000 lire.

E con questa somma di 3,200,000 lire, siamo sempre al 1884, credete voi che la Società abbia fatto gli impianti per le corazze? La Società ha cominciato i propri lavori per fare l'acciaieria che è cosa del tutto separata. Queste corazze dovevano essere consegnate al 1886, 1887-1888 ed erano stabilite molte abbastanza gravi nel caso di mancanza della consegna all'epoca stabilita. Venuta l'epoca della consegna, si capisce che la Società non consegnò e non poteva nulla consegnare. Allora che cosa succede? Il Ministero non applica le multe, non si impadronisce del locale; non dice a questa Società: tu hai impiegato il mio denaro ed io prendo gli stabili. Invece il Ministero fa un nuovo contratto. Questo nuovo contratto del 15 dicembre 1887, dichiara che non è stato consegnato niente, neppure una tonnellata di corazza. Però aumenta la fornitura a 11,800,000 tonnellate ed il Governo fa un altro anticipo di 5,200,000 lire, e si dice che questo anticipo è per eseguire nuove opere complementari ed impianti di meccanismi.

Santini. Ministero paterno e fraterno.

Farina Emilio. Molto fraterno. Anche questi 5,800,000 uniti ai 3,200,000 non bastarono. Ma qualche cosa bisognava pur fare, perchè il Ministero della marineria, il Consiglio di Stato, la Corte dei conti, per quanto invigilassero male, qualche cosa avrebbero po-

tuto dire. Ed allora la Società di Terni consegnò, non le vere corazze, ma 1600 tonnellate di corazze da ponte che, come tutti sanno, sono le più facili a costruire, ed hanno un valore molto minore delle altre.

Consegnate, nel luglio 1888, queste corazze che possono costruirsi senza il gran maglio e senza grandi impianti, il Ministero torna nuovamente a correggere i prezzi, ed accorda un nuovo anticipo, portandolo così a 12,000,000, stabilendo che si debbono spendere 1,327,000 lire per completare gli impianti. Dunque gli impianti non erano ancora finiti.

A questo punto succede una cosa stranissima. Come vi ho detto, la società, al dicembre 1887, riceve un anticipo di lire 5,800,000, un altro di 3,200,000 lo riceve al luglio 1888. Invece succede che mentre nel bilancio della società chiuso il 31 dicembre 1887, troviamo il valore degli impianti portato a trenta milioni, e mentre la società ha ricevuto gli altri nove milioni per completare gli impianti, alla fine del 1888 porta in bilancio il valore degli impianti, che dovrebbe essere di 38 milioni, a soli 19 milioni.

Ora, senza ammettere che vi siano state operazioni di borsa, ammettendo una amministrazione strettamente regolare, da tutto ciò si trae la conseguenza che in quell'anno la società ha guadagnato tanto da pagare gli interessi dei propri debiti, e da avere ancora circa 20 milioni da destinare all'ammortamento del capitale!

E se questo è, ciò costituirebbe un guadagno enorme ed in contrasto collo scarso interesse del 2 per cento sul capitale di cui parlava ieri l'onorevole ministro, mentre poi lo stesso ministro parlava di un debito di 58 milioni mi pare.

Bettolo, ministro della marineria. Dissi 56.

Farina Emilio. Sia pure 56, di cui sarebbero ammortizzati 44. Ma io faccio osservare all'onorevole ministro che se la società di Terni avesse ammortizzato tutta quella somma, cioè 44 milioni...

Bettolo, ministro della marineria. Dissi che la società ha ancora debiti accesi, che deve a diversi creditori per 12 milioni che non ha ammortizzato.

Farina Emilio. ...avrebbe fatto utili rilevanti anche pagando il solo 2 per cento sul capitale. E ciò dato che realmente avesse spesi i 56 milioni.

Ma questo potrà importare agli azionisti,

non allo Stato. Quello che allo Stato importa sono i suoi rapporti e la sua posizione rispetto alla Società. Dalle cifre che io vi ho citate e dalle altre considerazioni che io ho fatte risulta chiaro che l'impianto del macchinario per le corazze fu fatto coi denari anticipati dallo Stato, che le corazze furono fornite con grandi ritardi, e che la Società non ha mai pagato multe. Ma risulta anche chiaro che noi paghiamo alla società di Terni prezzi che, secondo quello che dice il ministro, sono uguali ai prezzi della Francia ed a quelli del cantiere Krupp, ma che io credo invece di alquanto superiori, perchè noi abbiamo più alti quei numeri in coda della tariffa che rappresentano le corazze più facili a costruirsi, e che sono pagate quasi 2000 lire, mentre all'estero si pagano 600 o 700 lire la tonnellata.

Bettolo, ministro della marineria. No, no!

Farina Emilio. Ciò risulta chiaro dallo elenco dei prezzi fornito alla Giunta del bilancio dal suo predecessore e stampati nella relazione.

Il confronto è facile, vedi pagine 43 e 45 della Relazione; pei numeri 5 e 6 i prezzi di Terni sono 2357.50 e 2095 e quelli di Krupp 470 e 1161, e 473.

E adesso veniamo ad altro argomento che è più importante. Perchè si pagano tanto care le corazze e si arriva al prezzo di due o tre lire al chilogrammo? Si arriva a questi prezzi perchè nessuno Stato, mai, nemmeno l'Inghilterra, ha fatto contratti per 22 mila tonnellate, perchè 22 mila tonnellate impegnano l'avvenire, del quale nessuno può essere sicuro. Noi oggi sappiamo, e tengo a dichiararlo, perchè dopo d'aver censurato l'andamento delle relazioni di quello stabilimento col Ministero, mi è caro dover dire ciò che è giusto, che, cioè, le corazze di Terni sono buone, oggi, ma, domani, può venire un cambiamento e queste corazze possono non esser più buone. Chi è mai che si vincola per 22 mila tonnellate? L'Inghilterra, ogni due o tre bastimenti al massimo, fa un'asta; allora che cosa accade? I concorrenti si presentano all'asta, i concorrenti si assumono il rischio dell'esecuzione, se le corazze riescono male rimangono a loro carico e sono essi che anticipano il capitale. Invece da noi, se le corazze fossero riuscite male, chi perdeva era lo Stato.

Ma vi è un'altra considerazione da fare: per la fornitura di queste corazze bisogna

fare impianti, impianti costosi e specialissimi che ad altro non servono, i quali pesano sul prezzo delle corazze per una cifra enorme. Supponiamo che da un piccolo impianto di sei milioni siano state fornite tremila tonnellate di corazze; voi avete due lire a chilogrammo per spese d'impianto da ammortizzare, cioè duemila lire la tonnellata; se il prezzo è di tremila lire, voi avete mille lire per il prezzo delle corazze e duemila lire per ammortizzare l'impianto. Ora quando questo ammortamento grava sopra la somma di ventiduemila tonnellate e se per tremila tonnellate era di due lire, per ventiduemila tonnellate diventa di trenta centesimi la cifra d'ammortamento; quindi il prezzo da tre lire dovrebbe scendere a lire 1.30. Ecco in che cosa consiste l'esagerazione dei prezzi da noi pagati.

Mi fermo su questa cifra di lire 1.30 per dire all'onorevole ministro che vi sono dati, che egli non può ignorare, che non sono solamente quelli che il suo predecessore ha fornito alla Giunta del bilancio, e nei quali si troverebbero confronti meno favorevoli di quelli di cui egli parlava, ieri, ma vi sono le relazioni fatte dalle potenze estere o dai loro legali rappresentanti, come, per esempio, dagli Stati Uniti d'America e dalla Francia. Quando, in America, vigevo quel bel regime del sindacato del ferro, che vige tuttora in Italia da tanti anni, allora, l'America pagava le corazze da 2,80 a 3 lire il chilogrammo. Ma in America accadde che i fabbricanti, dopo essere andati d'accordo per molti anni, ruppero l'accordo fra loro e così noi troviamo detto nella relazione del direttore generale dell'artiglieria della marina, che l'onorevole ministro non può certamente ignorare, che le corazze dell'*Alabama*, del *Kentucky*, dell'*Illinois*, ecc. furono pagate dollari 300, cioè, lire 1.50 il chilogrammo. Vedete che differenza da lire 1.50 alle 3 lire che paghiamo noi.

Ma ciò non ostante l'America trovò che questo prezzo era caro, perchè quando uno Stato vuole una grande marina e si decide ad impiantare uno stabilimento coi propri denari, o pubblico o privato, per le corazze, procura di pagare il meno possibile, ed allora ecco il Carnegie, il famoso re del ferro, il quale offre le corazze agli Stati Uniti d'America al prezzo di lire 1.20 al chilogrammo. Ecco perchè mi ero fermato sul prezzo di lire 1.30. Certamente il Carnegie è un uomo

che non vuol perdere; non ha mai perduto, tantochè ha fatto miliardi; ha sempre guadagnato ed anche questa volta non avrà voluto certo perdere.

Io mi sono limitato a questi esempî per non abusare della pazienza della Camera...

Voci. Parli! parli!

Farina Emilio... e per non andar troppo per le lunghe, perchè se si dovesse discutere fornitura per fornitura di tutti gli stabilimenti privati, si dovrebbero ripetere le stesse cose, cioè, da una parte eccessiva e straordinaria tolleranza nelle imperfezioni di lavoro, e dall'altra parte risultati spesse volte non soddisfacenti, perchè non è in tutti i casi che si possa dire quello che si può dire di Terni, cioè, che i risultati sono veramente buoni; non sempre sono buoni, e questo poi ci porta alla dolorosa delusione di bastimenti che vanno all'estero con la tabella che indica la loro velocità di 19 e di 20 miglia, e poi, quando si trovano a confronto di bastimenti esteri che portano un'etichetta di velocità minore, sono da questi oltrepassati: sicchè questa grande velocità, la quale fu, con molta ragione, spesso ricercata dai nostri ministri nelle costruzioni, non sempre poi è raggiunta. E in questo difetto non ci ha a che fare l'industria dei cantieri di Stato; questo è tutto a carico dell'industria privata.

Ora io non voglio minimamente censurare l'andamento che si è prefisso l'onorevole ministro della marineria, perchè noi non abbiamo ancora visto dove egli miri, e speriamo che miri proprio a quello che corrisponde al bene del paese ed abbia le doti necessarie per raggiungerlo. Ma io credo che, se veramente si vogliono correggere i difetti delle nostre costruzioni, sarà più facile correggere quelli dei cantieri dello Stato, che quelli dei cantieri privati. La differenza è grande. I cantieri di Stato, data l'applicazione di quel principio di responsabilità personale, a cui alludeva, ieri, l'onorevole ministro, data la unicità di indirizzo (perchè credo che sia unico il caso di una marina che abbia due direzioni della costruzione per ogni bastimento, come abbiamo noi, perchè quella d'artiglieria finisce poi per essere, da noi, un'altra direzione di costruzioni e bisogna cercare che questi organi, e al Ministero, e negli arsenali non possano fondersi e formare un ente direttivo unico) credo che se non vanno bene oggi, possano però esser migliorati, quando si correggano i principali

difetti; e per raggiungere questo scopo spero nell'opera del ministro. Ma per correggere questi difetti nei cantieri privati ci vuole ben altro! Le influenze dei cantieri privati (parliamoci chiaro) sono enormi, sono forti qui dentro e (mi si permetta che dica una cosa cruda) sono queste influenze non troppo confessabili che, l'anno passato, per favorire l'industria privata, hanno indotto l'amministrazione a vendere le navi. (*Bravo!*)

È un tasto doloroso che non avrei voluto toccare, ma a cui sono trascinato dalle parole che ha detto, ieri, l'onorevole ministro. L'onorevole ministro ha detto, ieri, che la vendita delle due navi non si giustifica solamente con l'interesse dei cantieri privati, ma che si giustifica anche col fatto che la vendita di quelle due navi ci ha permesso di affrettare la costruzione del *Saint-Bon* e dell'*Emanuele Filiberto* e ci ha permesso di ordinare i *destroyers*, che saranno pronti quanto prima.

Francamente, onorevole ministro, in una parte la debbo contraddire. L'acceleramento dell'*Emanuele Filiberto* e del *Saint-Bon* si convertiranno in un ritardo, perchè Terni non può fornire le piastre di corazze in tempo. (*Movimenti di diniego del ministro della marineria*) Sissignore, permetta a me di contraddirlo. Le maggiori forniture, che Terni ha dovuto fare all'estero per le navi vendute, hanno ritardato le piastre per le nostre navi.

Dunque la vendita delle due navi porta un ritardo nell'allestimento delle altre. E, del rimanente, dal conto del bilancio risulta che mentre le somme per quelle due navi erano tutte impostate, salvo cinque milioni, nei bilanci passati, che finiscono fra pochi giorni e perciò dovevamo avere le navi finite; le somme per i *destroyers* sono impostate nei bilanci futuri: così noi non abbiamo nè i *destroyers*, nè le due navi. Sarebbe una magra consolazione se, invece di avere due navi potenti potessimo averne due piccine di piccola importanza, perchè i *destroyers* non hanno tutta quell'importanza che è loro attribuita nell'immaginazione di taluni; taluni credono chi sa che poteri misteriosi abbia questa nave: il *destroyer* non è che una torpediniera più veloce e maggiore delle altre, niente di più; è una torpediniera molto apprezzabile, ma i suoi effetti non si possono confrontare con quelli di una nave di battaglia. Ma, oggi, noi non abbiamo i *destroyers* e non abbiamo

le due navi. Dunque nessuna anticipazione nella costruzione dei *destroyers* e ritardo nella costruzione dell'*Emanuele Filiberto* e del *Saint-Bon*: e prima che si abbiano quelle due navi si vedrà che il ritardo è maggiore dei 14 o 15 mesi, che il ministro di allora annunciava alla Camera. Dunque come si giustifica la vendita di queste due navi?

Non si giustifica che per una cosa, e lo dico chiaro perchè fu detto tanto forte dal ministro d'allora, ossia che si faceva per favorire l'industria privata. Ella, ieri, onorevole ministro, ha citato il conte di Cavour. Sì, è vero, il conte di Cavour pensava che un paese, per quanto piccolo come era allora il Piemonte, doveva favorire la marineria, ma egli non ha mai favorito i cantieri privati ..

Bettolo, ministro della marineria. Allora non c'erano.

Farina Emilio. Eh! se c'erano! Ci fossero ancora tutti! Tutta la nostra riviera era un solo cantiere. (*Interruzioni*) Si sa, l'industria si è trasformata, oggi, non si costruiscono più le navi come si costruivano allora, si lavora il ferro e non il legno; ma l'industria navale c'era allora e fiorente. Ma il conte di Cavour come ha aiutata l'industria marinara? Egli non ha mai presentato al Parlamento subalpino, una legge per dare premi alla marina; egli ha lasciato intera libertà, non ha dato quelle protezioni che rovinano l'industria, che la sfasciano, che la condannano a perire, e la storia nostra insegna che tutte le marinerie mercantili sovvenzionate vanno in decadenza sempre maggiore; il conte di Cavour ha dato al Piemonte ciò che risveglia le energie e prepara occasione di lavoro, tutto quello che si poteva dare onestamente, cioè, ha dato il libero scambio, urtando contro le tradizioni, contro i sentimenti, contro i pregiudizi di casta, contro tutto, ed ha saputo assicurare al Piemonte un momento di vera prosperità che, purtroppo, fu di breve durata.

Or dunque, per concludere sugli arsenali, mi pare che questa vessata questione non si possa più oggi sostenere, lo dico francamente che se venti anni fa, prima che si aprissero tanti arsenali, prima che si facessero tanti impianti, prima che si radunasse tutta quella folla non solo di operai, ma anche di impiegati e di ufficiali i quali lavorano per lo Stato, si fosse posto il problema industria di Stato o industria privata,

avrei detto francamente: industria privata, non altro.

Il fatto è che l'industria privata per essere forte, per vivere rigogliosa, ha bisogno della concorrenza, non del monopolio come si fa oggi per lo stabilimento di Terni e per altri. (*Bravo!*) Monopolio per monopolio, per me è sempre meglio quello dello Stato, perchè se non altro, non eccita sospetti, non spinge a corruzioni, non è così invadente come quello privato.

Quando all'industria privata si toglie la spinta continua della concorrenza, che la obbliga a produrre meglio ed a lavorare nell'interesse del consumatore, e le si accorda protezione solamente perchè vi sono dei capitalisti che debbono prendere dei dividendi maggiori anche su capitali non versati, mentre non adempiono a nessuna funzione sociale, allora non è più industria privata, è industria di Stato. E tale industria non può, senza alcun controllo di spesa, lasciarsi esercitare da cantieri privati.

Io sto al ragionamento che ha fatto l'onorevole ministro della marina, e dico che il numero dei nostri cantieri è sufficiente anche per il lavoro dei macchinari; ed io non chiedo che per questo lavoro vengano impiantati nei nostri cantieri dei nuovi meccanismi, chè assolutamente sarei contrario ad ogni nuovo esercizio di Stato, ma chiedo soltanto che si faccia fare ai nostri cantieri quello che onestamente essi possono fare. E dico « onestamente » per questo. Vi sono due modi per far morire un individuo (*Interruzioni*). Voi un individuo lo potete far morire di un colpo oppure di anemia (*Interruzioni*); così anche per i cantieri. Volete far morire un cantiere di Stato? Screditateglielo, ed esso dovrà morire per anemia.

È proprio quello che succede in questi giorni. Vi è un cantiere di Stato che, non esito a dichiarare, è quello che ha dato i migliori risultati in Italia, ed è il cantiere di Castellammare. Ebbene, che cosa s'immagina per screditarlo? Si è capaci di procurarsi le lamiere e di mandarle dal cantiere di Stato ad un cantiere privato a poca distanza perchè possano essere bucate e tagliate; perchè, si dice, mancano gli operai, mentre gli operai sono troppi. (*Approvazioni* — *Interruzioni*) Lo ha detto Lei, onorevole ministro... Ma dunque perchè anche per quella operazione elementare della bucatatura si va

a cercare l'ausilio del cantiere privato? Perché si preferisce pagare e tenere inoperosi i nostri operai e far lavorare invece un cantiere privato?

Ma qui, veda onorevole ministro (non so se l'ha fatto Lei o il suo predecessore), ma qui è proprio, direi, il cantiere di Stato che si vuole screditare per renderlo inutile, ed ottenuto questo scopo non occorrerà la parola di disapprovazione nei discorsi del ministro o nella relazione del bilancio, la disapprovazione verrà dal pubblico; quando le operazioni le più facili, le più semplici non si facciano più in quei cantieri che hanno sempre lavorato bene, e si facciano fare in altro cantiere, per far guadagnare un industriale privato. (*Bravo!*)

L'inutilità dei cantieri di Stato sarà provata e la loro morte si sarà preparata e resa necessaria!

Dunque, restando nei limiti dell'ordine del giorno, raccomando vivamente al ministro (e spero che mi vorrà concedere quello che io gli domando perchè è di una evidenza luminosa) raccomando al ministro di far lavorare i nuovi cantieri di Stato, e di non diminuire troppo rapidamente gli operai, perchè veda che cosa accade. Si fanno visite dei medici; i medici trovano che il tale operaio non è più perfettamente valido; ma in fatto che cosa accade? Che molti operai vecchi, che non sarebbero abili per altri lavori, sono però sempre abilissimi per il lavoro che hanno eseguito per tutta la loro vita; e quindi non è sufficiente il parere del medico per mandarli via. Ci vuole anche il parere di quello che ha sorvegliato il lavoro il quale dica: quest'uomo non è più valido per la sua macchina. Togliendo tanti operai di una categoria che cosa accade? Quelli di un'altra categoria rimangono inoperosi, perchè manca il completamento dei lavori, in causa degli operai che abbiamo soppresso, e quindi nuovamente si accrescono le spese inutili degli arsenali di Stato; e, accrescendo queste spese, si mostra ogni giorno con le statistiche, che il lavoro degli arsenali non risponde all'utilità a cui deve corrispondere. Ecco perchè io mi sono permesso di usare la parola « onestamente. » Veda, per esempio, un caso che credo sia ancora in corso. Glielo accenno: fu fatto un arganello per le funi d'acciaio dal *Flavio Gioia*, e vi erano destinati parecchi operai. Questi operai dovevano andare a bordo a

stabilire l'arganello; dopo venti giorni che l'arganello era fatto, questi operai chiedevano ed aspettavano sempre un pontone, perchè prendesse l'arganello per portarlo a bordo; e durante quei venti giorni, essi impiegarono il loro tempo a guardare l'arganello fatto.

Si dice che il lavoro degli arsenali non procede bene, e certo non può procedere bene con questi sistemi. Nell'Amministrazione della marina, non bisogna badare solamente agli arsenali, ma bisogna dare un indirizzo più sano e più vigoroso, perchè tutte le amministrazioni procedano bene.

L'onorevole Franchetti l'altro giorno parlò del carbone. Questo inconveniente io l'ho accennato nel 1894, ed il ministro di allora promise che vi avrebbe portato rimedio. Il carbone si riceve ora un po' meglio, ma non siamo ancora giunti a ricevere il carbone come lo farebbe un privato. Quella storia del crivello del polverino che si applica in tanti modi; quella storia del carbone cascato in mare, e che poi si paga un tanto per ripescarlo, è uno scandalo giornaliero che dovrebbe essere soppresso, ed invece si tollera. E dirò ora, se mi permette l'onorevole ministro, una cosa che non è contenuta nell'ordine del giorno. Si è parlato degli equipaggi fissi. Su questa questa questione degli equipaggi fissi, è tanti anni che batto e ribatto, ed ho un'opinione che si è fatta una certa strada. Non è forse l'opinione del relatore, come appare dalla sua relazione, ma credo che sia l'opinione di tutti quelli che vogliono vedere la marina andar bene, perchè senza equipaggi fissi non è possibile che una nave possa andar bene.

Su questo punto, in questi ultimi anni, si sono sentite opinioni diverse, si sono pubblicati articoli scritti anche da ufficiali della marina, e fra questi articoli che ho letto, mi ricordo di averne letto uno che risolve la questione veramente bene, e la risolve senza bisogno di ricorrere allo assoldamento straordinario, senza bisogno cioè di ricorrere alle truppe all'inglese che sono truppe non nazionali; noi, seguendo il nostro sistema di reclutamento nazionale, che corrisponde non solo ad una legge, ma ad un principio larghissimo di libertà e di nazionalità stabilito nelle nostre leggi, e che è nel cuore di tutti gli italiani, vogliamo che le truppe non sieno truppe stanziali, ma sieno truppe veramente nazionali, e noi anche con questo sistema

possiamo arrivare agli equipaggi fissi e veramente bene organizzati.

Finora, da tanti anni che se ne parla, che cosa si è fatto in favore degli equipaggi fissi? Una cosa sola e molto semplice, una cosa buona e fatta bene, ma che per il tempo che se ne parla è poco, ed è quella di avere stabilito l'amministrazione a bordo e averla tolta da terra. È questo un fatto lodevolissimo, ma è poco. Bisogna fare di più. Le altre marine arrivano alla perfezione degli equipaggi fissi; legano l'individuo all'arnese che dovrà maneggiare in guerra, non lo muovono, non lo cambiano per anni ed anni, e fanno sì che arrivi a conoscere la propria arma in guisa tale che al momento del pericolo nessuna commozione, nessuna agitazione possa distoglierlo dall'usarla come la userebbe in un campo sperimentale.

Dirò ancora poche parole, per fare una raccomandazione. Si è parlato di mettere in posizione ausiliaria due ammiragli, poichè il numero ne era troppo grande. Questa misura non fu adottata per l'ispettore del genio navale, pure in soprannumero, perchè per gli ispettori del genio navali...

Bettolo, ministro della mariniera. È la Giunta che fa la proposta.

Farina Emilio. La Giunta si modellò sulle sue conclusioni, onorevole ministro, me lo permetta; se Ella avesse insistito, avrebbe trovata la Giunta condiscendente.

È doloroso questo, che un ufficiale al quale ci riserbiamo di affidare poi gli incarichi più gelosi e più difficili, arrivato al sommo della sua carriera si veda per una casualità che non dipende nè dalla sua condotta, nè dai suoi demeriti, ad un tratto cacciato in una posizione che è stabilita dalla legge, ma che è eccezionale, una posizione che suona morte e suona biasimo.

Onorevole ministro, io vorrei che per quella riorganizzazione della marina che è nell'animo di tutti noi, per raggiungere questo scopo altissimo, si raccogliessero in fraterna unione tutti gli alti impiegati, tutti coloro che cuoprono le cariche più importanti della nostra marina. E per questo le rivolgo una calda preghiera, di non avere solo riguardo alla persona A o alla persona B, e di modificare invece quella legge fatta l'anno passato sull'avanzamento degli ufficiali, legge che negli alti gradi si traduce nel rendere ognuno nemico dei suoi compagni.

Tolga, modifichi quella legge, si ispiri ai sentimenti che hanno ispirato l'esercito nel fare la propria, ed Ella avrà reso alla marina il più grande di tutti i servigi, quello non solo di togliere le divisioni e le disunioni, ma di affratellare fra di loro coloro che coprono le alte cariche e ai quali saranno affidati nel momento del bisogno i più gelosi e i più difficili incarichi. (*Bene! — Vice approvazioni — Molte congratulazioni*).

Presidente. L'onorevole Arlotta ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera convinta che il Governo debba equamente ripartire il lavoro fra gli arsenali e cantieri di Stato attualmente esistenti, passa alla discussione dei capitoli del bilancio. »

Ha facoltà di svolgerlo.

Arlotta. Se già fin da ieri molti dei miei colleghi dovettero fare appello alla vostra benevolenza prima di imprendere a parlare su questa questione, quanto più urgente sarà per me la necessità di rivolgermi questo appello, venendo in un terreno già mietuto da molti valorosi oratori, e dopo che l'onorevole ministro con la sua parola competente e smagliante ha riassunto tutto il problema della nostra marina da guerra. E prima di tutto non vi dolga e non vi sorprenda, se noi deputati del Napoletano ci siamo iscritti in numero piuttosto grande a parlare in questa discussione del bilancio della marina, o, per essere più sinceri, su quella parte di esso che più davvicino riguarda un vitale interesse della regione che rappresentiamo. Voi sapete, che in generale noi siamo schivi dall'abusare della parola, nè potete farci il torto di supporre che una volgare cupidigia di popolarità ci spinga a parlare.

Dovete quindi ritenere, che qualche cosa di veramente anormale si sia verificato in questo momento, ed abbia prodotto questo fenomeno di tanti oratori iscritti sullo stesso argomento; questo qualche cosa di anormale non è soltanto la preoccupazione angosciata di circa 6,000 operai, trepidanti per il loro avvenire e per quello delle 30 mila persone che compongono le loro famiglie, ma qualche cosa di assai più alto. È la grande voce di una città di 600 mila abitanti, anzi di una intera regione, che si sente ferita, più che nei propri interessi materiali, in un alto interesse morale, decisa oramai a difenderlo con tutti i mezzi di cui dispone.

La questione sollevata in modo così inatteso, e, mi si perdoni la parola, anche in modo così inopportuno, dall'onorevole relatore del bilancio, non è semplicemente una questione regionale, limitata al Napoletano; essa è stata intesa con eguale intensità in tutte quelle località dove sono interessi marittimi già stabiliti. Io ho qui un indirizzo del Comitato permanente degli operai dell'arsenale di Spezia, i quali, benchè il loro arsenale non sia stato minacciato in alcuna guisa dalle proposte del relatore e neppure da quelle della Commissione generale del bilancio, con lodevole esempio di solidarietà lavoratrice e con lodevole previggenza scrivono queste parole: « Dovendosi in questi giorni discutere alla Camera il bilancio della marina, questo Comitato, memore dell'interessamento dalla S. V. dimostrato per il miglioramento degli operai, si pregia invocare la sua autorevole patrocinazione, affinché venga scongiurato il pericolo di soppressione di Regi arsenali, e di diminuzione dei lavori da affidarsi loro. »

Quindi la questione che si solleva non riguarda questo o quell'arsenale, ma riguarda piuttosto tutti gli arsenali dello Stato.

Unica voce discordante, mi duole il dirlo, ma l'alta stima e l'amicizia che ho per lui mi obbligano a non tacergli il mio pensiero, è quella dell'onorevole D'Ayala-Valva, deputato di Taranto, il quale ieri, in nome degli interessi che rappresenta, ha chiesto la soppressione dell'arsenale di Napoli. Ora io non so intendere come il nostro onorevole collega, con quella equità di giudizio, che è una delle più belle doti del suo carattere, non abbia visto che attaccare l'arsenale di Napoli, o, in genere, uno degli arsenali di Stato, significava rendere il peggior servizio che per lui si potesse agli interessi che voleva difendere. Giacchè l'onorevole amico D'Ayala-Valva sappia, che la questione che oggi si agita non è tanto quella che riguarda la soppressione di questo o quell'arsenale, quanto quella del dualismo, latente da un pezzo, e che oggi si manifesta alla luce del giorno, fra l'industria privata e quella di Stato. Questi sono i veri termini della questione. Già vi hanno accennato alcuni degli oratori che mi hanno preceduto, ed è inutile dissimularselo più a lungo. Qui ci troviamo di fronte a due tendenze ben piverse.

Ora, io non vorrei che fosse frainteso ciò che sono per dire sull'industria privata: ho io stesso nelle vene troppo sangue di industriali e di commercianti, per poter diffidare dell'industria privata; ma ogni cosa ha dei limiti; e, quando ci troviamo di fronte a grandi, vitalissimi interessi dello Stato, abbiamo il dovere di guardare bene in viso i problemi che quegli interessi racchiudono, e le conseguenze, quali che possano esserne, se poi non vogliamo, dopo un certo numero di anni, venire a ripetere, su per giù, lo stesso discorso che, un momento fa, ci faceva l'onorevole Farina, a proposito di una fra le più considerevoli manifestazioni dell'industria privata, cioè della fabbricazione delle corazze a Terni.

Onorevoli signori, io sono, in massima, favorevole al principio che lo Stato ricorra alla industria privata, in tutte quelle cose in cui una concorrenza è possibile: cioè a dire, che acquisti quegli oggetti per cui la concorrenza spontanea che si produce fra industriali ed industriali lo assicuri che esso possa procedere alle sue provviste al giusto prezzo; ma là dove necessariamente, inevitabilmente, questa concorrenza è impossibile, io non posso che associarmi completamente alle considerazioni fatte dall'onorevole Farina: è preferibile che lo Stato agisca da sé, in luogo di sottoporsi al monopolio di industriali che vengano ad acquistare un vero diritto di imporgli la loro merce, al prezzo che essi credano più conveniente.

In fatto di costruzioni navali, non è possibile una vera concorrenza fra industriali privati, se non a patto che lo Stato ricorra anche all'industria estera: perchè, allora, stabilendo un prezzo di confronto fra la produzione estera e quella nazionale, si può avere, se non altro, un freno alle esigenze dei cantieri nazionali. Ma chi oserebbe di consigliare in questa Camera, di ricorrere all'industria estera, per le ingenti somme che ci costa il nostro naviglio? Sarebbe, ogni anno, un'esportazione aurea che noi dovremmo fare verso altri paesi; quindi il nostro impoverimento metallico crescerebbe, di anno in anno. E, senza stare nel campo astratto delle teorie, ma venendo alla pratica delle cose, abbiamo visto, poche settimane or sono, quando si vociferò dell'acquisto di un incrociatore da farsi in Inghilterra, quale unanime grido di sdegno, quale resistenza si manifestò da parte

di tutti, perchè, ad un tempo, vedevamo compromessi gli interessi operai delle nostre classi lavoratrici, e giudicavamo pure essere un pessimo affare, sotto il punto di vista economico, il mandar fuori dieci o dodici milioni in oro, quando invece abbiamo tanto bisogno di importare della moneta aurea e non già di esportarla.

Ed allora, scartata la concorrenza della industria navale estera, resterebbero i soli cantieri nazionali capaci di fornirci un naviglio di guerra. Questi cantieri per necessità di cose non possono essere in numero illimitato, ma devono essere e sono in numero ristrettissimo, due o tre al massimo. Ora noi siamo in un'epoca in cui i sindacati industriali e commerciali sono all'ordine del giorno; i paesi più grandi e più fortemente organizzati ce ne danno l'esempio. Abbiamo visto i sindacati del rame, del ferro, del petrolio, ed anche del carbon fossile; e questi sono articoli d'uso generale e di prima necessità, pei quali sembrerebbe quasi impossibile, che associazioni industriali o commerciali potessero imporre i prezzi che vogliono. Ma fra intraprese industriali, aventi per iscopo di fabbricare dei meccanismi così complessi come sono le navi da guerra moderne, questo monopolio si organizzerebbe per forza stessa di cose, e lo Stato finirebbe per essergli soggetto in modo, da doverne subire la legge senza speranza di scampo.

Ma vi è un'altra questione di industria privata, che non è stata ancora toccata nella nostra Camera, e che io ho il dovere di esaminare per la regione che mi riguarda. Non è vero che nel Napoletano non esista industria privata navale; a Napoli invece se ne è venuta formando una sufficientemente larga, ma come ausilio dell'industria navale di Stato. In altri termini, se da noi l'industria privata non crea bastimenti interi, crea molte delle parti indispensabili ad una nave; ed io cito a ragion d'onore prima di ogni altro lo stabilimento Guppy, che è arrivato a produrre gli apparati motori più perfetti che abbiano avuto le nostre navi in Italia; abbiamo anche il Pattison, altro stabilimento industriale rispettabile, capace di produrre piccole navi, oppure molti pezzi accessori; abbiamo gli stabilimenti del De Luca, del Golono ed altri, i quali vivono quasi esclusivamente fabbricando pezzi di rame, di bronzo, ed altri accessori per le navi. Quindi

tutta un'industria già florida, che vive intorno all'arsenale ed al cantiere, coi quali forma un tutto unico, ed alla quale oggi si verrebbe a dare un colpo mortale, perchè probabilmente le sue condizioni sarebbero tali da non poter più esistere se l'arsenale fosse distrutto. Tutto ciò in nome di un'industria privata ipotetica, di là da venire, che noi non sappiamo quale essa sia!

Ma l'onorevole ministro, mi piace di riconoscerlo, ci è stato largo di assicurazioni, dicendo che egli era pienamente convinto, che nelle condizioni attuali l'arsenale di Napoli non potesse sopprimersi. Egli ha circoscritto le ragioni di questo suo convincimento unicamente a ragioni di ordine pubblico: in questo io posso dissentire da lui, ma in fin dei conti accetto e prendo atto delle conseguenze ultime alle quali anche egli giunge, cioè a dire che l'arsenale per ora, e chi sa per quanto tempo ancora, non si potrà sopprimere.

Egli però ha voluto accompagnare questa sua dichiarazione con un brillante miraggio, dicendo: se una potente industria privata navale potesse un giorno sorgere, allora il meglio che si potrebbe fare sarebbe di sopprimere l'arsenale, o per meglio dire, trasformarlo in questa nuova industria.

Onorevole ministro Bettolo, mi consenta di ricordarle che questo suo brillante miraggio non è nuovo.

Bettolo, ministro della mariniera. Chi l'ha detto, che è nuovo?

Arlotta. Anzi per il cantiere è molto vecchio.

Bettolo, ministro della mariniera. Io non ho detto che è nuovo.

Arlotta. Ed io soggiungo che è molto vecchio.

La questione di questo arsenale e del cantiere si dibatte da ben ventisei anni. Sorse nel 1873, si rinnovò nel 1882, poi venne di nuovo in campo nel 1894-95, ed ora ce la troviamo nuovamente fra i piedi per l'iniziativa dell'onorevole Randaccio.

Ora, in questi ventisei anni, ogni volta che si è agitata la questione della soppressione, si è parlato pure di questa possibilità di un'industria privata; ma, per quanto si sia studiata e si siano cercati tutti i modi possibili per attuarla, questa industria non ha potuto mai essere messa in atto. Perchè v sono ragioni potenti di organizzazione industriale, che la rendono difficile, per non dire addirittura impossibile. Quindi, onorevole

Bettòlo, se volessimo ancora cullarci nell'illusione di questa industria privata di là da venire (e che potremo sempre discutere il giorno, in cui fosse presentata in forma concreta), se volessimo cullarci in queste illusioni si prolungherebbe indefinitivamente per gli arsenali e per la marineria uno stato di cose, che tutti conosciamo dannoso, e dal quale dobbiamo quindi fare ogni sforzo per uscire.

E qual'è questo stato di cose? Si è che l'arsenale di Napoli non rende e non produce, per difetto di organizzazione, quanto dovrebbe produrre.

Ma Ella, onorevole ministro, ci ha detto nel suo discorso di ieri che i mezzi del bilancio non permettono di alimentare tutti gli arsenali.

Comprendo che, secondo il suo ragionamento, per quanto mi abbiano fatto una seria impressione i rilievi, che a questo ragionamento per la parte contabile ha fatto l'onorevole Farina, tutti gli arsenali nel momento presente non possono dare il massimo della produttività.

Ma Ella, dal canto suo, non può disconvenire, con la sua alta competenza, che, se si procede ad una migliore organizzazione del servizio in questi arsenali, cercando soprattutto di specializzare ciascuno di essi in datissimi del servizio, certamente si avranno risultati di gran lunga migliori di quelli, che oggi si ottengono.

Così è evidente che il migliore scopo, al quale possono corrispondere gli stabilimenti militari e marittimi del golfo di Napoli, sarà quello delle costruzioni nel cantiere di Castellammare e dell'allestimento nell'arsenale di Napoli; come si potranno anche specializzare i lavori negli altri arsenali: quello di Taranto e quello della Maddalena potranno destinarsi...

Pala. Che Maddalena! Non parliamo di questo!

Arlotta. Non ne parliamo se le dispiace. Concluderò allora queste mie parole col porre un quesito. Ella ieri ci ha fatto un quadro completo e brillante di ciò, che dovrebbe essere la flotta italiana quando le esigenze del bilancio non ne impedissero il completo svolgimento; e nessuno degli oratori che hanno parlato (nè credo che altri ne possano sorgere) ha contraddetto questa necessità urgentissima, dell'aumento progressivo della nostra flotta.

Poichè ci troviamo alla vigilia di questo progressivo svolgimento appena le condizioni del bilancio permetteranno maggiori assegnazioni, e nonostante i segni di diniego del-

l'onorevole relatore, io domando all'onorevole ministro: sarebbe mai prudente di sopprimere una parte di questo patrimonio, che serve alla costruzione delle navi, e di cui abbiamo sperimentato l'utilità e la bontà, unicamente perchè oggi non possiamo dare a questi stabilimenti tutto il lavoro, di cui sono capaci?

Riassumo quindi le mie modeste parole in questo modo: noi della deputazione napoletana prendiamo atto delle dichiarazioni esplicite, franche, fatte dall'onorevole ministro della marineria, con le quali ci ha assicurato che senza che venga presentata una legge speciale non si potrà mai attentare alla vita dei due stabilimenti marittimi del nostro golfo, e neppure tentare quella graduale trasformazione, alla quale si allude nell'ordine del giorno della Commissione; trasformazione che, mi si perdoni, con tutto il rispetto possibile, mi sembra parola senza significato, od almeno senza significato chiaro ed esplicito, quale è quello che deve darsi ad ogni proposta, che si riferisce ad un così alto interesse.

Noi non possiamo accettare l'ordine del giorno della Commissione, che, sono sicuro, dopo l'ampia discussione fatta, la Commissione stessa vorrà ritirare, perchè assolutamente perturbatore, e ci associamo all'ordine di idee espresse dall'onorevole Farina, al quale sono lieto di porgere un tributo di grazie, perchè, pure non essendo della nostra regione, ha parlato in favore dei suoi interessi, spintovi certo da quell'onesto convincimento, che ispira tutte le sue parole. Noi esortiamo l'onorevole ministro della marineria a curare la ripartizione del lavoro fra i vari arsenali in modo più equo e più razionale, industrialmente parlando, che non si sia fatto finora; affinché questi arsenali, che non possono essere distrutti e che non saranno distrutti, diano il maggior frutto possibile all'industria navale italiana. (*Approvazioni*)

Voci. A domani! a domani!

Presidente. L'ora essendo tarda e in ossequio alle indicazioni della Camera, il seguito di questa discussione è rimesso ad una prossima seduta antimeridiana.

La seduta termina alle ore 11.50.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione