

CXXXVII.

1ª TORNATA DI GIOVEDÌ 22 GIUGNO 1899

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Disegno di legge:

Bilancio della marina (<i>Seguito della discussione</i>).	Pag. 4721
Oratori:	
BETTÒLO	4729
BOVIO.	4729
DELLA ROCCA	4721
DE NOBILI.	4731

La seduta incomincia alle ore 10.

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

Seguito della discussione del disegno di legge:
Stato di previsione della spesa del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario 1899-1900.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario 1899-1900.

Continuando nello svolgimento degli ordini del giorno, viene la volta di quello dell'onorevole Della Rocca, che è il seguente:

« La Camera, convinta:
che l'arsenale di Napoli ed il cantiere di Castellammare — antichi e reputati opifici di Stato — debbano per l'avvenire, come

per lo passato, concorrere adeguatamente ai lavori d'interesse della marineria nazionale confida:

che il Governo del Re vorrà perfezionare il congegno e rendere migliore l'efficienza degli stabilimenti stessi conferendo ad essi commissioni di lavorazioni in eguale misura e con parità di trattamento in rapporto agli altri opifici appartenenti anche essi allo Stato. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato da trenta deputati.

(È secondato).

Essendo secondato, l'onorevole Della Rocca ha facoltà di svolgerlo.

Della Rocca. Non rincresca alla Camera che io sorga quinto tra i deputati per Napoli a trattare ancora la vessata questione, che periodicamente si riproduce, dell'arsenale di Napoli e del cantiere di Castellammare, dappoichè la gravità dell'argomento, e la sua attinenza agli alti interessi dello Stato, ed a quelli di città e provincia nobilissima, giustifica la molteplicità degli oratori. Se non che avendo io largamente espresso il mio pensiero nella discussione che due anni or sono ebbe luogo pur nel mese di giugno in occasione del bilancio della marineria, in contraddizione di quattro valenti colleghi, ed avendo i valentuomini che mi hanno preceduto esaurito eloquentemente la disputa di cui trattasi, o, meglio, mietuto il campo, a me non resta che esporre poche idee, e lo

farò, come suol dirsi, in istile telegrafico, giacchè comprendo che *ruit hora* e che bisogna venire ormai ad una conclusione.

Il chiarissimo ministro per la marineria, nel suo splendido discorso dell'altro giorno, trovò giuste le nostre deduzioni per quanto si riferiscano alle considerazioni politiche, alle considerazioni morali ed anche ai riflessi sociali.

Dissenti da noi relativamente ai riflessi tecnici, militari ed economici.

Io non posso ora discutere ampiamente le dichiarazioni e le argomentazioni del prelodato signor ministro; non è il momento; però egli mi permetta che io faccia una riguardosa riserva intorno a quelle sue dissenzioni, le quali sono ispirate unicamente ad un pensiero nobile e dirò anche notevole, quale è quello di giovare all'industria privata, pensiero che veramente io commendo, ma non accetto onninamente, giacchè debolmente opino che l'opificio di Stato non deve essere immolato alla grandezza ed alla prosperità dell'opificio privato.

E qui mi cade in acconcio di fare un ricordo che giova tener presente: è il caso di dire *meminisse juvabit*.

La venerata memoria di Quintino Sella, allorchè fu ministro delle finanze e del tesoro, che allora formavano un solo Ministero, ebbe occasione di manifestare il suo divisamento intorno a questa questione degli stabilimenti marittimi militari della provincia di Napoli: ed egli espresse l'alto pensiero che vi debba essere un tratto d'unione tra il diritto dello Stato ed i legittimi interessi della Provincia e della città di Napoli. Di maniera che egli, che ebbe una domanda di concessione da parte di un signor Curti il quale offriva sei milioni per comprare l'arsenale di Napoli ed il cantiere di Castellammare, egli, il Sella, non volle adottare alcuna deliberazione, senza avere udito prima il Consiglio comunale di Napoli, il quale, a maggioranza, si pronunziò contrario a questa concessione; e l'onorevole Sella non dette seguito alla cosa.

Questo esempio memorabile di quell'uomo di Stato, di cui non si lamenterà giammai abbastanza la perdita, dovrebbe servire di norma e di ammaestramento a coloro i quali sono al Governo: giacchè prova luminosamente che certe idee moderate, talune fiato,

furono più democratiche di talune democrazie da etichetta!

Ormai è fuori di dubbio che l'arsenale di Napoli e il cantiere di Castellammare sono opifici di Stato e che non vi fu mai pregiudizio in nessuna proposta, in nessun atto del Governo, a questa definizione, a questa entità di quegli stabilimenti militari.

Si parlò dello schema di legge del 1872; ma tutti sanno che quello schema fu ritirato dal Governo, appena incominciata la discussione innanzi alla Camera, perchè la spesa di sei milioni, proposta dal Governo del tempo (allora era ministro della marineria il fu valoroso ammiraglio Riboty), fu dalla Camera aumentata a 24 milioni; e non avendo l'onorevole Sella voluto accettare questo aumento, il Gabinetto presentò le sue dimissioni, che non furono accolte, ed il Gabinetto stesso fu autorizzato a ripresentarsi alla Camera col Regio Decreto per il ritiro del disegno di legge.

Così non si giunse alla discussione della proposta che indirettamente riguardava l'arsenale di Napoli ed il cantiere di Castellammare, che era inclusa nell'articolo 3 di quel disegno di legge che venne ritirato.

Nel 1882 molto meno, perchè allora vi fu una proposta fatale per questi due stabilimenti, ma anche quella proposta fu formalmente ritirata dinanzi alla Camera.

Questi precedenti ed altri che per brevità tralascio, dimostrano che ognora codesti stabilimenti sono stati considerati come stabilimenti militari di prim'ordine.

Essi però ebbero la fatalità di non incontrare le simpatie dell'Amministrazione, per quanto avessero resi importanti servizi allo Stato; imperocchè l'Amministrazione li considerò quasi come un peso, come un fardello, una passività, una cosa inutile, come cosa, in fine, di cui avrebbe dovuto disfarsi; di maniera che, da molti anni in qua, questi stabilimenti sono stati quasi messi in vendita, all'incanto; il regio Governo è andato, con la lanterna di Diogene, in cerca di chi volesse farne compera magari a rotta di collo, come suol dirsi! L'è un caso e fenomeno strano che un proprietario discredita la cosa sua, e si affatica a renderla improduttiva, inutile!

Ciò, si comprende di leggeri, ha deprezzato molto il valore di questi stabilimenti, perchè quando si mette in vendita una cosa, c'è l'offerta e non la domanda, onde questa

cosa svilisce. Così si è dato questo caso: che, mentre nel 1873 quel signor Curti offriva 6 milioni per questi stabilimenti, adesso abbiamo udito ripeterci su tutti i toni che nessun industriale li avrebbe acquistati neanche per un soldo; anzi qualcuno ha detto che bisognava per soprappiù fornire dei milioni per mettere questi stabilimenti in istato di produttività. Quindi merce offerta e non accettata, merce svilita. Non so se ciò sia consentaneo agli interessi dello Stato, che è proprietario di questi stabilimenti: ciò che posso affermare è che non si è mai visto un proprietario che cerchi di deprezzare la cosa che gli appartiene nella guisa in cui praticò l'amministrazione della marineria per gli stabilimenti di cui trattasi!

Ora, in questo stato di cose, ha rincarato la dose la Giunta generale del bilancio; perchè la gran proposta sua suona così: si vendano, ovvero si cedano codesti stabilimenti. Così rincarando la dose e congiurando contro lo sviluppo di questi stabilimenti, non credo si facciano bene gli interessi della pubblica Amministrazione.

Ma non basta. La pubblica Amministrazione ha voluto tutto da questi stabilimenti, ma non ha speso nulla perchè essi fossero posti in condizioni uguali a quelle di altri, e perchè avessero potuto funzionare secondo i progressi dell'ingegneria navale e della scienza ed alla stregua di un adeguato coefficiente di rendimento.

Essi sono rimasti tali quali erano nel 1860; e lo dice la Commissione nella sua relazione, a pagina 9:

« Nell'Arsenale di Napoli e nel cantiere di Castellammare non fu eseguita opera alcuna considerevole: vennero solamente compiuti, coi fondi stanziati nella parte ordinaria del bilancio, i lavori necessari alla trasformazione delle antiche officine, per adattarle ai lavori navali moderni. »

Ecco quello che si è fatto: un semplice adattamento delle antiche officine, ma non impianti di macchinari, nulla di quello che è stato fatto per altri stabilimenti. E per soprassello quel coraggioso ministro per la marineria, cui allude l'onorevole Randaccio, un bel giorno mandò da Napoli a Taranto tutti i caldaia in modo che non vi fu per qualche po' di tempo la mano d'opera nell'arsenale di Napoli per accomodare le caldaie!

E con queste deficienze ed abbandoni,

con mezzi così limitati, i medesimi due stabilimenti si può dire che hanno fatto miglior figura di altri ed hanno resi eminenti servigi allo Stato. Ed infatti io ho letto con piacere ciò che disse quel rinomato costruttore navale che fu alla testa della marina Britannica, Mister White; egli disse che il cantiere di Castellammare era uno dei migliori d'Europa per potenzialità e per valore. E poi la statistica dei lavori eseguiti negli stabilimenti di Napoli e di Castellammare, ci è di guida e di conforto. (Veggasi allegato alla fine del discorso).

Io non voglio leggerla partitamente per non prolungare troppo il mio discorso, e prego l'onorevole presidente di permettermi di allegare questa statistica al mio discorso. Da questa statistica risulta che dal 1877 fino al 1898 gli stabilimenti di Castellammare e di Napoli hanno costruite e completate 25 navi, mentre i lavori di altri stabilimenti anche di primo ordine, riuniti insieme, non raggiungono questa cifra nello stesso periodo di tempo. Del pari maggiore fu il tonnello del ferro lavorato, e minore il prezzo della mano d'opera. A questo proposito mi piace di ricordare quanto scriveva un pregiato scrittore di cose navali, il Pennino, in un suo libro intitolato *Marina Militare*, nel quale riporta anche quanto aveva detto alla Camera dei Deputati l'ispettore generale del Genio navale Pullino. Permetta la Camera che io legga quanto pubblicava il Pennino:

« È risaputo da tutti i tecnici che gli operai ed i capi d'arte del secondo dipartimento sono migliori, e per costante e lunga tradizione, e per bontà di costumi, e per essere infine più docili, meno brontoloni e rifuggenti dalle sètte, più che non sieno i loro colleghi del settentrione.

« La verità di quest'asserzione è corroborata dai fatti: mai un disordine è avvenuto in un arsenale anche davanti le più serie agitazioni della città, e d'altra parte i lavori compiuti nel secondo dipartimento sono stati riconosciuti ottimi, preferibili a quelli degli altri due.

« Dal 1860 ai nostri giorni sono stati fatti a Castellammare più di venti vari di navi importanti e per dislocamento e per armamento, e nell'arsenale di Napoli, tutte codeste navi sono state allestite ed armate, dando nelle prove pel collaudo ottimi risultati.

« Tutti i prototipi delle navi moderne

sono stati costruiti a Castellammare ed armati a Napoli: così il *Duilio*, l'*Italia*, il *Lauria*, il *Re Umberto*, l'*Etna*, il *Flavio Gioia*, il *Tripoli*, la *Partenope*, la *Folgore*, la *Vettor Pisani*, per non parlare che delle sole navi moderne, che sono state riprodotte chi in due, chi in tre, e chi perfino in otto unità (*Partenope*), sono creazioni del secondo dipartimento.

« Tutte queste navi, che sono le originali, sono state costruite in tempo più breve delle loro copie, ed alle prove hanno dato risultati migliori, tanto per solidità che per stabilità in navigazione, costando all'erario meno di quelle costruite negli altri arsenali e nei cantieri privati.

« Questa affermazione viene corroborata dal discorso dell'ispettore generale del Genio navale Pullino, fatto alla Camera dei deputati, quando nella relazione Bettòlo era portato al cielo il lavoro dell'industria privata come più perfetto e meno dispendioso.

« Il predetto ingegnere dimostrò il contrario, citando ad esempio il cantiere di Castellammare e l'arsenale di Napoli, i quali, sebbene tenuti dal provvido Ministero sprovvisti di quelle macchine, che diminuiscono il costo della mano d'opera, produssero lavoro migliore e a più buon mercato di quello fornito dall'industria privata. Quest'ultima, secondo il Pullino, cura molto la forma esterna, per illudere i dilettanti, e tira via in ciò che riguarda le divisioni interne, la solidità di costruzione e le genuinità del metallo da adoperarsi.

« È logico adunque che tali stabilimenti debbano essere conservati e migliorati, essendo quelli che danno ottimo lavoro ed a prezzo più basso, che hanno reso tanti servizi allo Stato, che si trovano nella più grande città d'Italia; città che ha nei suoi dintorni un territorio fertilissimo, e che, con le immense risorse e provviste di cui dispone, potrebbe approvvigionare di viveri, di combustibile e di materiali da guerra, non una, ma dieci squadre, anche dato il caso che i magazzini dell'arsenale fossero vuoti, ovvero distrutti da un incendio ».

Dunque io non posso non esprimere un sentimento di grande dispiacere, nel vedere che stabilimenti di questa importanza, stabilimenti che vincendo tante difficoltà hanno dato risultati così splendidi, debbano essere tenuti in non cale. Ogni giorno si afferma il proposito di volerli vendere anche, come

si dice, ad ossa rotte! Eppure, è lo Stato il proprietario di questi stabilimenti; e come va che lo Stato non pregia e non cura questa sua proprietà? Non è in questo modo che esso si dimostra un buon proprietario. Tutto ciò io dico nell'interesse generale. Però quello che fa impressione e che ne impone a taluno, è questa questione di volere alimentare l'industria privata.

Or bene, l'onorevole ministro per la marineria sa, che io sono uno dei partigiani dei progressi e della prosperità dell'industria navale. Lo dimostrai quando, nella relazione che ebbi l'onore di presentare alla Camera a nome della sotto-Giunta (della quale faceva degnamente parte l'onorevole Bettòlo), della sotto-Giunta del bilancio per la marineria per l'esercizio 1898-1899; poichè in nome di essa ed in nome mio manifestai propositi e pensieri molto favorevoli all'industria privata.

Se lo ricorderà anche l'onorevole Dal Verme, che era allora, meritamente, come lo è ancora, presidente della sotto-Giunta del bilancio per la marineria e per la guerra. Anzi in quella relazione fui autorizzato dalla Commissione a lodare i risultati ottenuti, la mercè dei premi per la marina mercantile. E per avvalorare quanto affermo che presi parte anche alla discussione della legge dei premi per la marina mercantile; per la quale legge tutti sanno che la marineria mercantile ha ricevuto 4 milioni all'anno di premio (e mi si annuncia che si andrà, forse fra non molto, a 10 o 11 milioni). dei quali il Mezzogiorno non ha visto che forse un 50 mila lire; di modo che la Camera ed il Ministero comprenderanno come io parli proprio disinteressatamente. A noi si vorrebbe lesinare un milione, o un milione e mezzo per l'Arsenale di Napoli ed il Cantiere di Castellammare, mentre per la marina mercantile si concede tutto senza limitazione. Ciò non dico per avversione, tutt'altro; lo dico per invocare un poco di giustizia distributiva e di parità di trattamento! Adunque io lodai, sostenni ed approvai ogni sorta di aiuti e d'incoraggiamenti all'industria privata; ma soggiungo che ogni cosa deve avere un limite. Come si vuole che questa industria debba prevalere sui Cantieri e stabilimenti militari!?

E, in generale, io mi permetto di esprimere alla Camera un opinamento mio, che è diviso da parecchi, vale a dire, che quando

si tratta di provvedere alla difesa dello Stato, questo servizio di provvedimenti per la difesa dello Stato deve essere servizio di Stato; perchè vi possono essere, per esempio, i segreti della costruzione; e come si potrebbe con successo affidare all'industria privata taluni lavori riservati quando nell'industria privata vi sono anche i capitalisti esteri? Come volete affidarvi a questi che possono appartenere anche alla Nazione che potrà essere in guerra con voi? C'è poi la questione degli scioperi, e tante altre questioni, per le quali pare chiaro che i lavori di difesa dello Stato debbano essere fatti direttamente dallo Stato stesso, salvo che l'industria privata non dia forniture complementari e specializzate.

L'industria privata dovrebbe essere ausiliaria, complementare, ma non dovrebbe essere essa il mezzo principale per provvedere alla difesa e all'armamento dello Stato.

Attualmente questa industria privata si adopera sufficientemente, lo ricordi l'onorevole ministro della marineria, per molte incombenze ed anche per provviste di mezzi bellici, e quindi già partecipa convenientemente all'erogazione di questo bilancio per la riproduzione e la manutenzione del naviglio! A Napoli, per esempio, vi sono Ditte ed opifici privati spettabili che forniscono gli stabilimenti e le costruzioni militari di molti e rilevanti oggetti, macchine, ecc., inservienti all'armamento, alla locomozione, alla difesa; alla offesa, qualora ciò occorra.

Ciò posto, il volere andare oltre, ed il pretendere che l'industria privata prevalga notevolmente sopra gli stabilimenti militari, a me parrebbe cosa non molto encomiabile nè raccomandabile.

Non dico di più perchè, ripeto, su questo argomento parlò maestrevolmente l'onorevole Farina ieri, e non posso aggiungere altro alle sue considerazioni.

Viene poi la questione del pericolo per Napoli. Siamo molto riconoscenti all'onorevole Randaccio delle patriottiche preoccupazioni intorno ai pericoli cui andrebbe soggetta Napoli, a suo dire; siamo gratissimi a lui di tutte queste cure amorevoli per la città di Napoli...

Una voce. Troppa grazia!

Della Rocca ... però non possiamo esimerci dal rivolgergli alcune semplici domande: in caso di guerra, il Mezzogiorno deve essere abbandonato al furore ed al libito del nemico?

È forse nei concetti del Governo e della Commissione che la difesa dello Stato debba farsi solamente nella valle del Po?

Questo io domando come ultimo cittadino dello Stato. Ed un'altra domanda: crede la Commissione e crede il Ministero che effettivamente una flotta nemica verrebbe a Napoli per impadronirsi dell'arsenale di Napoli che il ministro disse essere un arsenale larva? È chiaro che una flotta nemica non verrebbe a sparare neppure una cannonata per impadronirsi di un arsenale larva, verrebbe per ben altre ragioni; la storia e l'esperienza ce lo insegnano! Ma lasciamo andare questa questione: d'altronde se questo argomento potesse valere, dovremmo preoccuparci anche di altre città, dovremmo impensierirci della superba e magnifica Genova, che essendo città fortificata inciterebbe il nemico a scagliarsi contro di essa: bisognerebbe dunque abbattere le sue fortificazioni per allontanare il pericolo! E che cosa si direbbe di Livorno, dove vi è il grande stabilimento Orlando? Siccome Livorno potrebbe andar soggetta a bombardamento da parte di colui che si volesse impadronire dello stabilimento Orlando, così si dovrebbe sopprimere questo stabilimento. Dove andremo con questi ragionamenti?

La medesima onorevole Giunta del bilancio ha compreso, come ben rilevò l'onorevole Afan de Rivera, che questo ragionamento non andava con le gambe dritte, tanto vero che non ha trovato un pericolo pel golfo di Napoli la conservazione del cantiere, e la permanenza di un arsenale privato sostituito al governativo, e faciente le sue veci.

Quello pure sarebbe un richiamo di bombardamenti! E poi non si fa caso che all'arsenale di Napoli verrebbe sostituito un altro arsenale privato che funzionerebbe da arsenale governativo per il completamento dei lavori che si fanno a Castellammare; e tutto questo dimostra ancora una volta quanto sia fallace il principio da cui è stata mossa la Commissione in quel suo apprezzamento.

Non entro nella questione tecnica, perchè fu brillantemente trattata da due valorosi uomini, ed io profano non ardisco di mettermi su questa via. Si è fatto un paragone con la Francia e l'Inghilterra. Lasciamo andare questo paragone, poichè i termini sono diversi. Un arsenale inglese vale tre volte uno dei nostri; e l'Inghilterra ne ha sette per la Gran Bretagna e dieci per le Colonie; la Francia

ne ha sei per la Francia, ma poi uno a Biseria e altri nelle Colonie, e sono arsenali grandiosi; mentre i nostri quattro valgono appena uno o due di quelli; non vi è dunque confronto possibile.

Non mi indugiero sulla effimera economia che dalla cessione o soppressione dell'arsenale in parola si vorrebbe far derivare. Imperocchè gli abolizionisti fanno un conto allegro, cioè pongono innanzi all'attenzione nostra soltanto ciò che si spende per l'arsenale, ma non calcolano ciò che si seguirebbe a spendere sul fondo pensioni o sopra i ruoli degli altri arsenali conservati pel conseguente e necessario incremento di operai; ma, ciò che è più, non calcolano l'attivo fondato sul molto che produce e rende l'arsenale sul dippiù che potrebbe rendere e sulle possibili riduzioni e risparmi di spese figuranti nel passivo!

Sopra molto altro io non interloquisco ulteriormente, giacchè non intendo venir meno alla concisione prefissami, e vengo ora ad un'ultima e delicata nota, o meglio ad un ultimo ricordo; ed è il colpo datoci dai fratelli tarantini. Non bastavano tutte queste difficoltà mosse agli stabilimenti militari di Napoli, ci voleva anche la contraddizione coi tarantini: e la onorevole Giunta ha portato questa contraddizione all'ultimo stadio di acutezza! Essa, difatti, ha scritto: se a Taranto volete che si spenda un soldo, bisogna che aboliate Napoli, di maniera che ai tarantini ha posto questo dilemma: *vita tua mors Neapolis*. Questo è il gran regalo che ci ha fatto l'onorevole Randaccio; e naturalmente l'elegante e garbato nostro collega D'Ayala-Valva, preoccupato, e per giunta stimolato dai suoi egregi elettori...

Una voce. Ha parlato dell'interesse generale.

Della Rocca. ... tarantini, è venuto alla Camera ad esprimere sentimenti di una voracità che certamente non corrisponde alla sua eleganza ed alla sua garbatezza; egli vorrebbe fare ingoiare a Taranto l'arsenale di Napoli, anche a rischio di fare una grande indigestione. Ora, mi perdoni l'onorevole D'Ayala-Valva, perchè le mie parole non sono dirette a lui, ma ai desideri dei tarantini, tutto ciò mi sembra poco corretto, perchè i signori tarantini dovrebbero ricordare che fautori caldi del loro arsenale furono i napoletani, i quali lo propugnarono per obbedire ad un alto sentimento di italianità; nè fu mai in mente loro la possibi-

lità, che in tal modo avrebbero scavato la fossa al loro arsenale per provvedere ad un grande interesse di Stato. I signori tarantini, in ricambio di tutto questo, vengono oggi e dicono: « morite voi perchè vogliamo ingrandirci noi sulle vostre spoglie! » Questo non mi pare conforme alla nobiltà d'animo che è propria dei rispettabili abitanti dell'antica città, e molto meno a' delicati sentimenti del loro simpatico rappresentante.

Nè si venga a ripetere la stereotipata frase che trattasi d'interessi generali; giacchè niuno potrebbe dire sul serio che l'esistenza dell'arsenale di Napoli sia incompatibile col porto militare di Taranto. Eppoi i legittimi interessi da noi caldeggiati sono pur essi generali, siccome abbiamo dimostrato.

D'altronde faccio considerare ai signori tarantini, che potrebbe darsi il caso che, mentre noi ci bisticciamo, venisse un terzo a godere delle nostre rovine: anche ciò è tra le probabilità.

Tanto premesso noi avremmo desiderato che si fosse una buona volta risolta questa vessata questione che dura da trenta anni ed ogni due anni si rinnova; ma non giova nelle fata dar di cozzo, e per ora ci contentiamo, il che prova la nostra grande remissività e la nostra somma rassegnazione evangelica, di una dichiarazione, che cioè non si potrà innovare nulla a Napoli e a Castellammare senza una legge. Tutto questo il degnissimo signor ministro per la mariniera sa che è conforme alla legge di contabilità; nonpertanto di codesta semplicità noi pur ci appaghiamo. Vede, onorevole ministro, di che tempra remissiva siamo noi!

Però nel generale interesse noi scongiuriamo l'onorevole signor ministro a rinnovare e perfezionare i congegni, il macchinario le officine de' due stabilimenti militari di Napoli e di Castellammare, che si uniscono, e si completano a vicenda! Solamente così la produzione sarà maggiore, migliore, più sollecita, più economica!

Ma ormai noi abbiamo il diritto di dire che bisogna pronunziare ad alta voce un *basta* a questa continua persecuzione degli interessi di Napoli, che è stata privata di tanti e tanti stabilimenti senza che noi fiatassimo, perchè si considerò che si trattava di sacrifici necessari da fare sull'ara dell'unità della patria.

Siamo giunti alle colonne d'Ercole, e penso che ci si possa consentire che ripetiamo a

fronte alta: basta! L'Italia, l'alma e grande nostra madre, deve essere madre amorosa per tutti, non già madre e madrigna; per noi finora è stata un po' madrigna, speriamo che diventi madre e madre affettuosa. Noi ci siamo afferrati a quest'ultimo avanzo di lavoro, che non ci venne dai tempi moderni, ma ci fu trasmesso dal tempo antico; ci siamo afferrati a questo avanzo di lavoro e lo difendiamo *unguibus et rostris*, perchè pur troppo soffrimmo e subimmo grandi spostamenti di interessi, perchè ci sono migliaia e migliaia di operai che chiedono lavoro e non possono averlo. Perchè ci si vuol togliere anche questo avanzo di lavorazione? Ciò mi pare troppo. Del resto noi confidiamo ancora nella giustizia e nel

patriottismo della Camera, e confidiamo nel senno e nel buon volere dell'onorevole ministro della marineria, perchè i voti di Napoli possano essere esauditi alla fine con sagge risoluzioni, e con essi siano esauditi i voti di buone e laboriose popolazioni, le quali, con esempio raro, sono state tutte concordi, in tutte le classi della cittadinanza, in questa grave questione nella legittima e profonda aspirazione e nel proposito di non subire quest'altra spoliazione, quale al certo sarebbe la minacciata soppressione o trasformazione dell'arsenale di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Che il cielo secondi questi giustissimi voti! (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

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

« La Camera, convinta che gli arsenali e i cantieri dello Stato solo per legge speciale possono essere soppressi o trasformati, delibera che per legge sia altresì provveduto al trattamento ed alle pensioni degli operai degli arsenali e de' cantieri. »

L'onorevole Bovio ha facoltà di svolgerlo.

Bovio. Se l'onorevole presidente volesse lasciar prima parlare il relatore, mi farebbe cosa grata.

Presidente. Siccome vi sono molti altri ordini del giorno da svolgere, sarà meglio che il relatore parli dopo che saranno stati svolti.

Bovio. Chiedo venia alla Camera, ma dopo i discorsi egregi dell'onorevole nostro Afan de Rivera, dell'onorevole Della Rocca e di altri colleghi di Napoli, che hanno svolto degnamente questo argomento interessante, non ho da aggiungere se non poche parole, per dimostrare che anche questa estrema parte della Camera stima che certi gelosi servigi dello Stato è meglio che siano esercitati dallo Stato medesimo. Niente più che questo. Ed aggiungo che mi affidano le parole del ministro, il quale promise alla Camera di non sopprimere alcun arsenale ed alcun cantiere, se non dopo una legge dello Stato.

E mi pare che a queste parole si sia commesso l'onorevole amico Della Rocca, chiudendo il suo discorso.

Perciò, intorno all'arsenale ed ai cantieri, non ho da dire altre parole. Soltanto voglio raccomandare alla benevola considerazione, ed equa del ministro, gli operai degli arsenali, i quali, avendo dato tutta la loro vita al lavoro in servizio dello Stato, non possono e non debbono essere collocati a riposo, con la vecchia legge: perchè il differimento, l'indugio a presentare una legge nuova non fu colpa di nessuno, qua dentro. Il relatore, onorevole Casale, ha già pronta la relazione...

Casale. L'ho già presentata.

Bovio. Meglio; il disegno di legge è, dunque, nell'ordine del giorno. Basta questo, perchè l'onorevole ministro debba indugiare il collocamento a riposo di questi poveri operai; non parendo giusto a nessuno che essi siano collocati a riposo alla vigilia di una nuova legge che promette di migliorare la loro sorte.

Le parole dell'onorevole ministro alla Camera suonarono speranza per quei poveri operai, che non sarebbero licenziati senza godere il beneficio della nuova legge sulla loro pensione. Ora, onorevole ministro, questo raccomando a Lei: che nessuno sia collocato a riposo (malefico e non desiderato riposo, questo), se non sia in grado di godere dei benefici della nuova legge e quindi ch'ella non faccia nessun collocamento prima che la nuova legge sia stata pubblicata.

Ella ha detto che gli arsenali e i cantieri dello Stato non sono opere di beneficenza, di carità; ma sono grandi servigi dello Stato. Però, essi non debbono essere neppure opere di iniquità, come sarebbe se, dopo un lungo lavoro reso allo Stato, proprio alla vigilia della nuova legge, questi operai fossero mandati via. Ma già, torno a dire, le buone parole del ministro mi affidano che questi operai godranno dei benefici della nuova legge che è già iscritta nell'ordine del giorno.

Ed ecco, onorevole Ungaro, il mio lunghissimo discorso. (*Bene! Bravo!*)

Ungaro. Benissimo!

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

Bettolo, ministro della marineria. Io desidero rettificare alcune affermazioni fatte ieri dall'onorevole Farina, che mi duole di non veder presente, in ordine ai rapporti che lo Stato ebbe con l'industria privata navale, e all'imputazione che la vendita delle navi abbia potuto ritardare l'allestimento delle nostre costruzioni navali. Anzi, prima di toccare la censura più grave, dirò due sole parole per quanto si riferisce a quest'ultimo appunto, che la vendita delle navi abbia potuto ritardare le nostre costruzioni navali.

La Camera ricorderà che per detta vendita lo Stato ha recuperato 20 milioni circa: ma quello che forse non saprà si è che di questi 20 milioni, 14 furono spesi nell'esercizio in corso; e, come dissi, questi 14 milioni furono impiegati per pagare la prima quota dei *destroyers* e per accelerare l'allestimento dell'*Emmanuel Filiberto* e del *Saint-Bon*. Oggi poi, avendo meglio verificata la cosa, aggiungo che servirono altresì a far fronte ad impegni, cui altrimenti non sarebbe stato possibile soddisfare.

Ma comunque, non pare a voi, o signori, che se 14 milioni si sono spesi, a questa spesa

debba corrispondere in qualche modo un incremento di produzione e di materiale?

E vengo alla parte veramente più importante: cioè alle gravissime censure che furono fatte in ordine ai rapporti che lo Stato ebbe coll'industria privata.

La Camera comprende come io, trattando siffatto tema, non possa essere sospetto di parlare per me che da trenta giorni ho l'onore di coprire questo posto; ma mi piace soprattutto che le memorie care all'armata e che hanno onorato l'Italia non siano offuscate. (*Bene! Bravo!*)

E vengo all'argomento.

L'impianto di Terni costò diecine di milioni. I denari ci volevano, e non è certo colla conversione di titoli che non avevano valore sostanziale, che si sarebbero potuto creare quelle maestose officine che hanno destato la meraviglia di coloro i quali le hanno visitate pochi mesi dopo l'impianto.

Terni approntò alle nostre navi le corazze migliori, che non hanno mai dovuto, concedetemi l'immagine, arrossire di fronte alle produzioni estere; Terni, recentemente, produsse una corazza che è superiore a quanto in simil genere si è prodotto sino al giorno d'oggi; Terni ci dà le corazze a prezzi minori di quelli che potete avere da altre industrie estere. (*Segni di denegazione dal banco della Commissione*).

Ai segni di denegazione rispondo subito con dati e documenti di fatto. Ieri non ho potuto produrli perchè non li avevo presso di me.

L'onorevole Farina Emilio affermava che in America si pagano le corazze come quelle di Terni ad un franco e venti il chilogramma, mentre noi le paghiamo due e novanta o tre franchi, secondo la classe che le caratterizza per la più semplice o più complessa fabbricazione.

Prima di tutto, l'affermazione dell'onorevole Farina fece in me sorgere una spontanea sorpresa, ed io mi sono domandato: come è possibile che in America si trovino corazze che, a parità di qualità di quelle prodotte in Europa, siano vendute ad un franco e venti il chilogramma? Ed in tal caso come si potrebbero sostenere i prezzi più alti di altre Ditte, compresa quella di Terni? Era questo un problema che non riuscivo a capire, perchè, la concorrenza dell'America, data simile differenza di prezzo, avrebbe dovuto fare ab-

bassare il livello dei prezzi delle altre fabbriche.

Questa fu l'impressione prima, destata in me dall'affermazione dell'onorevole Farina. Ma ho voluto procurarmi veramente degli elementi di fatto, ed ho trovato al Ministero, in una corrispondenza intervenuta al principio di quest'anno fra il nostro addetto navale a Washington ed il Ministero della Marina, una lettera in data del 3 marzo, della quale riporto le testuali parole:

« Il *Departement* vuole per le navi corazze di prima qualità dell'ultimo sistema Krupp, e chiede quindi che per esse venga pagato il prezzo minimo richiesto dalle Case costruttrici, cioè: dollari 545 per ogni tonnellata, che equivalgono a 3052 franchi in oro.

« Il Senato ha accordato solo dollari 400 per tonnellata e la Camera soltanto 300. Finchè Camera e Senato non saranno d'accordo, la questione resta sospesa: e per ora una Commissione di membri dei due rami del Parlamento discute, studia e cerca di venire ad un accomodamento. »

Dunque, il 3 marzo 1899 la questione delle corazze non era stata risolta in America.

Ma vi è qualche cosa di più. Il giornale *Army and navy Gazette* del 17 giugno 1899 (data recentissima) scrive: « Il Governo americano si trova in impicci per le corazze delle sue nuove navi e la costruzione di queste verrà ritardata » (ieri si affermava che corazze pagate lire 1.20 al chilogramma coprono i fianchi delle corazzate americane, invece noi apprendiamo che la costruzione di queste corazzate non è stata nemmeno incominciata, per quanto si riferisce alla applicazione delle corazze); « la colpa è del Congresso; infatti il prezzo, autorizzato dal Congresso, per le corazze delle nuove navi, già in costruzione, fu di 400 dollari per tonnellata per una ordinazione di 10 mila tonnellate, mentre per le navi che si debbono costruire il Congresso ha stabilito il prezzo di 300 dollari a tonnellata, che è il minimo, di cui si sia sempre parlato, cioè lire 1.70 al chilogramma per circa 14 mila tonnellate. Ora benchè la direzione tecnica di artiglieria sostenesse che questa riduzione non avrebbe incontrata difficoltà, tanto la ditta Carnegie quanto la ditta Betthelemy hanno dichiarato che le qualità, richieste per contratto, delle corazze sono tali che costringono a fabbri-

carle col sistema Krupp, il che importa una spesa molto maggiore. Un'altra ditta ha fatto delle offerte, ma oltre che la sua potenzialità non risulta provata, essa domanderebbe cinque anni per consegnare le corazze. » Dunque le corazze non sono ancora provvedute. « La questione è sospesa in attesa delle decisioni del Congresso, e gli ufficiali di artiglieria credono che non sarà possibile definirla, se il Congresso non aumenta i prezzi o non stabilisce una officina governativa per fabbricarle, benchè quest'ultima parte sia combattuta dal contrammiraglio direttore generale di artiglieria, il quale è d'avviso che non sia possibile alla marina americana di ottenere le corazze di qualità superiore che le occorrono ad un prezzo inferiore a quello che i Governi esteri pagano per le corazze di quella qualità. »

A me pare dunque che la questione sia con questi dati di fatto, esaurientemente finita ed anche sepolta; ma concedetemi, o signori, che io aggiunga due sole parole. Io credo che si possono sostenere gli arsenali di Stato, e che l'arsenale di Stato si possa rendere più produttivo, disciplinandovi meglio il lavoro; ma per sostenere il concetto dell'arsenale di Stato, è forse necessario screditare l'industria privata? È forse necessario screditarla oggi che incomincia a far capolino per potere acquistare qualche mercato estero? (*Bene! Bravo!*)

Signori, concedete che dall'animo mio erompano le parole: ciò non è patriottico! Ho finito. (*Benissimo! Bravissimo!*)

Arlotta. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole De Nobili.

« La Camera, affermando la necessità di completare la difesa marittima del Paese, invita il Governo ad attenersi nella riproduzione del naviglio ad un programma che sia strettamente in relazione col compito assegnato alla flotta, ed a procedere ad una sollecita riorganizzazione degli arsenali in modo da renderli maggiormente produttivi. »

Onorevole De Nobili, ha facoltà di parlare per isvolgere il suo ordine del giorno.

De Nobili. Onorevoli colleghi, due anni or sono, prendendo per la prima volta a parlare in quest'aula, io segnalai, esponendole analiticamente, come già aveva fatto l'onorevole mio amico Angelo Valle, le miserevoli con-

dizioni nelle quali era ridotta la nostra flotta. Si gridò all'esagerazione, parve che le mie parole fossero mosse da sentimento di interessi particolari, i più benevoli si limitarono a dire che molto si doveva perdonare alla nessuna mia competenza sulla materia.

Pure, non è trascorso molto tempo che quanto sembrava frutto di artificioso pessimismo è stato dimostrato, nella più autorevole forma, verità indiscutibile, dall'onorevole Palumbo prima, quando ancora era ministro della marina, dall'onorevole Randaccio poi, nella sua qualità di relatore della Giunta del bilancio.

Certamente deve essere stato questo un ben brusco risveglio per tutti coloro che pensosi dell'avvenire della Patria si allietavano già sognandola forte sui mari e con orgoglio...

Branca. Chiedo di parlare.

De Nobili. ... volgevano lo sguardo alle bandiere issate sulle nostre navi senza assicurarsi se quelle navi potevano affrontare il fuoco nemico.

Ma meglio così, molto meglio così: il Paese almeno cesserà dal cullarsi in illusioni che avrebbero potuto riuscirgli fatali. Quelle illusioni, oggi, non sono più possibili: la nostra debolezza marittima è stata proclamata ufficialmente.

È inutile, quindi, soffermarsi ancora una volta a dimostrare la deficienza del naviglio e per il numero e per la modernità e per la omogeneità. Piuttosto parmi possa essere fecondo di salutare ammaestramento l'indagare per quali cause noi ci troviamo ridotti in questa disgraziata condizione di cose.

Queste cause, secondo me, si possono riassumere così: incertezza di programma, insufficienza di stanziamenti, impiego poco produttivo delle somme stanziare.

Incertezza di programma. Questa incertezza soprattutto si è rivelata nella formazione e nello sviluppo del nostro naviglio; si direbbe quasi che non sempre si sia avuto un concetto chiaro, preciso, costante della funzione organica della flotta nella vita del Paese, del compito, cioè, che le sarebbe assegnato in caso di bisogno.

Il compito della flotta varia da nazione a nazione a seconda della configurazione geografica, a seconda della maggiore o minore espansione coloniale, a seconda della maggiore o minore potenzialità economica. Il compito

della flotta inglese, a mo' d'esempio, è certo molto differente da quello della flotta tedesca: la flotta potrà concorrere, ma non è necessaria, per garantire la integrità del territorio germanico, mentre, invece, non è così per l'Inghilterra.

Ora non è difficile comprendere (anche senza esser tecnici) quale sia il compito assegnato alla flotta italiana.

L'Italia non ha dominî in mari lontani, quindi non guerre lontane; le nostre condizioni economiche sono tali da non poterci permettere di rivaleggiare per potenza navale con le altre nazioni e aspirare a riconquistare il primato sui mari, quindi, non guerre offensive.

Ma le nostre coste sono indeterminate, sono senza ripari, e ad esse e alla loro difesa bisogna provvedere. Quindi compito difensivo, essenzialmente difensivo.

Ma anche per questa parte bisogna proporzionare le nostre forze militari alle nostre forze economiche, e sarebbe una illusione la nostra se sperassimo di poter impedire che un'armata nemica danneggi taluna delle nostre città marittime. La nostra flotta dovrà necessariamente cercare d'impedirlo per quanto è possibile; ma, ripeto, sarebbe follia sperare di poterlo, assolutamente, impedire, poichè, per poterlo, bisognerebbe avere una flotta altrettanto forte quanto quella nemica.

Vi è un compito però difensivo più limitato, più ristretto, ed è quello d'impedire un'invasione per la via del mare. E, signori, è questo tale obbiettivo che da noi può essere raggiunto, poichè tutti i competenti ne convengono, date le difficoltà delle operazioni di sbarco, data l'azione delle nostre torpediniere, dati i punti strategici, di rifugio e di rifornimento che possediamo, anche con una forza inferiore della metà a quella del nemico, noi possiamo impedire lo sbarco di un corpo d'esercito.

Se dunque noi, per le nostre condizioni economiche, non possiamo pensare a guerre lontane, ad azioni offensive, se dobbiamo restringere l'azione della nostra flotta ad un compito difensivo limitato, la costruzione delle nostre navi avrebbe dovuto essere subordinata a questo concetto. Invece sembrerebbe, mi si lasci dirlo, che questa finalità molte e troppe volte si sia perduta di vista.

Dice benissimo il Roncagli in una sua recente pubblicazione: In Italia il problema

militare marittimo impostato un quarto di secolo fa, fu in breve fuorviato in modo da diventare il problema della nave.

Così è, o signori: l'ingegnere prese il sopravvento sull'uomo politico militare.

Inorgoglit dai primi successi riportati, quasi non abbiamo avuto di mira altro che nuovi progressi dell'architettura navale. Mentre avevamo bisogno di una flotta omogenea, avevamo bisogno di navi tutte da battaglia, ma nel senso vero della parola, non in quello usato dall'Annuario militare, siamo andati di tentativo in tentativo, abbiamo cercato di creare nuovi tipi che potevano essere utili ed erano forse necessari per altre nazioni, ma che per noi erano superflui, superando la stessa Inghilterra nei tentativi.

Così invece di una flotta omogenea, abbiamo ora quello che un ministro della marina chiamò un campionario di tipi; invece di continuare nella costruzione di corazzate abbiamo creato navi di altro tipo, che l'onorevole relatore dice che non si potrebbero portare al fuoco contro il nemico. Invero, varati il *Dandolo* ed il *Duilio*, si è costruito l'*Italia* e la *Lepanto*, che l'onorevole Palumbo nello scorso dicembre diceva destinate a guerre in mari lontani, e di cui, soggiungeva, non avevamo alcun bisogno; mentre si costruivano i tipi *Doria* e *Sardegna*, si aumentava la nostra flotta di tutti quegli altri incrociatori protetti che l'onorevole Bettolo sin dal 1893 chiamò deplorabile strappo al programma a cui si sarebbero dovute informare le nostre costruzioni navali.

E, o signori, si tratta di somme enormi, considerevoli, che sono state spese per queste navi, che in caso di bisogno non sarebbero utilizzabili.

L'*Italia* e la *Lepanto* complessivamente sono costate circa 80 milioni, altrettanto sono costati gl'incrociatori protetti; sono quindi circa 160 milioni coi quali si sarebbero potute avere 5 grandi corazzate, che, certo, potrebbero rendere ben maggiore la nostra potenzialità marittima.

Ora tutto questo, che, come vede la Camera, ha fatto sì che quasi un terzo dei 600 milioni impiegati per le costruzioni navali, sia stato inutilizzato, tutto questo non è inutile ricordare, perchè se è vero che in Italia da molti e molti anni si dice che non si ha bisogno altro che di corazzate e di *destroyers*, pare

poi che in pratica questo concetto fondamentale lo si dimentichi.

Ed in vero si è continuato nelle costruzioni degli incrociatori protetti: anche l'anno scorso fu varato il *Puglia*; pochi mesi or sono il ministro della marina ci proponeva l'acquisto di un altro di codesti incrociatori, ed io ricordo che egli giustificava questa spesa, che ascendeva a circa 11 milioni, dicendo che avrebbe potuto essere utile in guerre lontane, mentre un altro ammiraglio (l'onorevole Franchetti lo ha sentito come me), un altro ammiraglio giustificava quell'acquisto, dicendo che in caso di guerra si sarebbe potuto lanciare (parole testuali) quell'incrociatore nell'Oceano, per dare la caccia alla flotta mercantile della nazione nemica.

Ora tutto ciò ci dimostra come non sempre si ebbe e si ha di mira il programma, dal quale non dovremmo discostarci mai. Anche in questi giorni si parla di trasformazione dell'*Italia* e della *Lepanto*. Io non conosco il progetto, ma temo che qualunque trasformazione si operi sopra queste navi, non si potranno rendere vere unità di combattimento. Saranno pur sempre navi indifese...

Bettòlo, ministro della marina. In legno?

De Nobili. ... Intendo dire navi facilmente esposte ad essere incendiate o per lo meno debolmente difese.

Bettòlo, ministro della marina. Ma no!

De Nobili. Si evitino gli errori del passato, e si eviti di spendere milioni per navi che ben difficilmente potranno rappresentare vere unità di combattimento.

Bettòlo, ministro della marina. Non si eviterà nulla, perchè credo utile questa trasformazione. Ella non conosce i progetti.

De Nobili. Ho già detto che non li conosco.

Bettòlo, ministro della marina. Glieli manderò.

De Nobili. Sia pure, ma mi lasci credere per ora esser ben difficile che dell'*Italia* e della *Lepanto* si possano fare delle vere e proprie unità di combattimento. Ad ogni modo l'onorevole Bettòlo, che così limpidamente nella sua relazione già citata espose il programma al quale si dovrebbe informare la formazione del naviglio, faccia sì che non una lira, non un soldo sia speso in navi, che nei giorni del bisogno non possano rendere utili servizi alla patria.

Seconda causa delle condizioni nelle quali

ci troviamo è l'insufficienza degli stanziamenti.

L'onorevole Farina ieri accennò che negli stanziamenti della marina, invece che una diminuzione, si è avuto un continuo progresso. Ma le cifre sono cifre. Mentre per la riproduzione del naviglio negli anni 1891-92 erano stanziati 27 milioni, siamo scesi a 19, per risalire solo ora a 23.

È evidente che se queste riduzioni non fossero avvenute, la nostra flotta possederebbe maggior numero di unità. E tanto più gravi sono le conseguenze di codeste riduzioni, in quanto che sono venute in momenti nei quali le altre nazioni davano uno sviluppo straordinario alle loro flotte, e mentre una trasformazione avveniva negli armamenti navali.

Ora il bilancio della marina, checchè si dica, così ridotto, è un controsenso, perchè abbiamo creato un organismo che non può muoversi che a disagio entro così stretti confini; tutti i servizi ne risentono, e ne debbono risentire necessariamente un danno.

Tanto meno poi è sperabile, mantenendo gli stanziamenti nella misura attuale, di poter rimediare agli errori del passato, e di poterci formare quella flotta che è assolutamente indispensabile.

Vedasi, ad esempio: per la riproduzione del naviglio sono fissati 23 milioni, ossia 230 milioni in un decennio. Di questi 230 milioni, secondo un calcolo certamente al di sotto del vero non meno di 30, cioè 3 milioni all'anno, saranno assorbiti per la rinnovazione del naviglio torpediniere, per la costruzione di navi onerarie e di tante altre navi necessarie ai vari servizi della marina. Restano perciò 200 milioni. Ma possiamo ritenere che verranno impiegati effettivamente alla riproduzione del naviglio?

Già lo rilevai in altra occasione: il fondo per la manutenzione è assolutamente insufficiente.

Presso tutte le nazioni si calcola che per la manutenzione del naviglio è necessaria una somma che rappresenti il 6 per cento in relazione al valore del naviglio stesso.

Ammettiamo anche che questa percentuale sia esagerata e che basti il 5 per cento; pur nonostante ne siamo ben distanti.

La somma stanziata per la manutenzione è di 12 milioni e mezzo. Ora questo v'è di curioso, che mentre il valore del nostro na-

viglio nel 1889 era di 289 milioni, per la manutenzione erano stanziati 17 milioni; nel 1893 il valore del naviglio sale a 243 milioni, e per la manutenzione da 17 si scende a 13 milioni; nel 1897 il valore del naviglio è di 425 milioni e la manutenzione discende a 12 milioni.

Ora che il valore del naviglio risulta di 445 milioni e che con le nuove navi che presto andranno a far parte della flotta ascenderà a mezzo miliardo, come ho detto, la somma stanziata per la manutenzione è soltanto di 12 milioni e mezzo.

Questa somma rappresenta appena una percentuale del due e mezzo per cento. E si noti che in Italia purtroppo vi è abuso di riparazioni e modificazioni; si noti che nella nostra flotta vi sono numerose navi che da anni ed anni battono il mare, fra le quali le famose cinque corazzate francesi che datano dal 1863.

Ora è evidente che codesta somma di dodici milioni e mezzo è assolutamente insufficiente. Così tutte le volte che occorrono i denari è dal capitolo della *Riproduzione del naviglio* che si attinge.

Questa non è un'affermazione alla quale si deve giungere solo per induzione, ma è cosa ammessa e dichiarata dallo stesso ministro della marina.

Nella relazione del bilancio 1897-98 l'onorevole Brin, allora ministro, dichiarava che, essendo insufficiente il fondo per la manutenzione, si era dovuto continuamente attingere al capitolo della riproduzione del naviglio.

Si pensi dunque: se per la manutenzione è necessario il cinque per cento almeno, occorrerebbero invece di dodici milioni e mezzo, ben 25 milioni. Ma ammettiamo pure che non si spenda una tal somma, certo sono al di sotto del vero, quando calcolo che cinque milioni all'anno dalla riproduzione del naviglio siano spesi per la manutenzione, ciò che in un decennio forma 50 milioni.

Dei 200 milioni disponibili non ne restano dunque che 150. Ora con 150 milioni, l'ho già detto, noi non possiamo avere altro che cinque corazzate, fra dieci anni, quando cioè il *Dandolo*, il *Doria*, il *Lauria* ed il *Morosini*, già deboli ora, non potranno considerarsi più come vere e proprie navi da battaglia.

Ecco come fra dieci anni, mantenendo il bilancio nei confini nei quali è attualmente,

ci troveremo su per giù nelle stesse identiche condizioni di ora, avremo speso circa un miliardo per la marina, e sentiremo l'onorevole Randaccio, che sarà ancora relatore del bilancio, venirci a dire: Signori, noi non abbiamo marina!

Tutto ciò deve impensierire la Camera, perchè è inutile spendere un centinaio di milioni all'anno se non abbiamo la speranza di poter uscire da questo stato di impotenza.

Ma si dirà: i mezzi? E ritengo che a questo proposito l'onorevole Branca abbia domandato di parlare. Dove si attingono i mezzi?

Io francamente non sono tra coloro che disperano delle condizioni economiche del nostro paese. M'ingannerò, ma parmi che una nuova vita economica si stia svolgendo tra di noi; parmi scorgere un risorgimento economico che affermandosi già nel settentrione d'Italia ed irradiandosi, comincia ad accennarsi anche nelle regioni del mezzogiorno. Sì, io ho fede assoluta e profonda nell'avvenire economico d'Italia.

Convengo però che appunto se vuoi raggiungere la mèta non debbasi questo nostro risorgimento tormentarlo in sul nascere con maggiori balzelli.

E se perciò non vi ha speranza che nelle attuali condizioni venga accolta l'idea di un prestito, lanciata già altre volte, per provvedere alle urgenti necessità della flotta, non c'è che un mezzo solo: affrontare decisamente il problema della difesa della Patria, in tutta la sua interezza.

Io non comprendo perchè esercito e marina debbano considerarsi quasi due organismi distinti: per me, non sono che un solo organismo, che ha uno scopo solo: la difesa nazionale. Io vorrei che, meno che per gli effetti amministrativi, non si dicesse: spese per l'esercito e spese per la marina; ma si dicesse: spese per la difesa nazionale. Affrontisi il problema, e le somme che la nazione può destinare alla sua difesa, si ripartiscano, a seconda delle assolute necessità, fra queste due parti dello stesso organismo, fra l'esercito e la marina.

Un tempo, quando l'esito delle guerre dipendeva quasi esclusivamente dalla forza degli eserciti, si poteva dare alla marina una secondaria importanza; ma continuare, oggi, in questo concetto sarebbe fatale.

Le deficienze della marina sono deficienze

dell'esercito, come quelle dell'esercito le sarebbero della marineria. Che vi fareste voi dell'esercito il più potente e il più agguerrito, quando il nemico potesse invadere le nostre isole, potesse invadere per la via del mare il territorio nazionale? Quindi, quando anche da una parte si dovesse togliere per aggiungere all'altra sarebbero sempre somme destinate allo stesso scopo. Ed il Governo che osasse porre il problema in questi termini, che osasse affrontarlo e risolverlo, davvero potrebbe dirsi benemerito della patria, alla quale forse avrebbe risparmiato così giorni ben dolorosi. (*Approvazioni*).

Terza causa delle condizioni nelle quali ci troviamo è l'impiego poco produttivo delle somme stanziato per la marineria.

Naturalmente non basta avere i denari, bisogna anche spenderli bene ed ottenerne il massimo rendimento. Con questo, però, lo dichiaro francamente, non divido il pessimismo, a cui si informa la relazione dell'onorevole Randaccio. Inconvenienti ve ne sono nell'Amministrazione della marineria, come in tutte le altre Amministrazioni, ed è all'energia e alla sagacia di coloro che seggono a capo delle cose della marineria, che spetta di eliminarli per quanto è possibile. Ma davvero io non trovo nè utile nè vantaggiosa cotesta tendenza a far parere l'Amministrazione della marineria quasi un baratro senza fondo, nel quale, senza alcuna giustificazione, si vanno a perdere i milioni dei contribuenti. Io non trovo utile nè vantaggioso, e lo rilevava opportunamente anche l'onorevole ministro, questo discutere continuamente le lire e i soldi e perfino le stoviglie e le suppellettili dei nostri ufficiali di marineria. Ma, signori, non bisogna dimenticare che a questi uomini, nel giorno del bisogno, la patria avrà diritto di domandare il sacrificio della vita; non bisogna dimenticare che essi, dopo tutto, non percepiscono che quanto per legge è loro assegnato; non bisogna dimenticare che, mentre tutti gli altri stipendi sono stati aumentati, invece gli assegnamenti per gli ufficiali della marineria hanno subito notevoli diminuzioni; non bisogna dimenticare anche che i nostri ufficiali sono meno pagati di quelli di tutte le marine estere. E cosa dovranno dire costoro a vedersi continuamente discussi, a vedere su di loro proiettata una luce antipatica, quasi fossero dei parassiti del bilancio?

Parimenti, non convengo neppure con quel sistema di andare a foraggiare fra i capitoli, in cerca di economie per le economie. Le economie devono partire da un concetto organico e non è ammissibile un'economia, se non se ne ottenga un risultato utile. Vi sono economie insignificanti che non compensano del malcontento che producono; vi sono altre economie che, invece di un effetto utile, producono un difetto dannoso.

Io ricorderò un esempio. Anche alcuni anni or sono, per la smania di fare economie ad ogni costo, si pensò di trovare la maniera di limitare il fondo destinato alle riafferme dei sott'ufficiali, e si posero condizioni tali per avere il diritto a codeste riafferme che il numero di coloro che potevano ottenerle veniva ad essere ben limitato. Infatti si ottenne un risultato finanziario; il fondo destinato alle riafferme fu diminuito, ma quali ne furono le conseguenze? Queste: che molti sott'ufficiali provetti nel loro mestiere dovettero abbandonare il servizio, e così quello che si economizzò da una parte si dovette spendere in più larga misura dall'altra per istruire i nuovi arruolati. Ecco dove le economie esagerate possono talvolta portare!

E davvero poi, se si fosse proprio nella condizione di dover ricorrere alla soppressione della banda del Corpo Reale equipaggi, l'unica banda che c'è in un corpo di 25 mila marinai, oppure alla soppressione della *Rivista Marittima*, una pubblicazione che può stare a pari delle migliori dell'estero, allora io direi: abbandoniamo l'idea di avere una marineria; noi questo lusso non ce lo possiamo assolutamente permettere. Dunque, lo ripeto, dicendo che non sempre produttivamente sono state impiegate le somme stanziato nel bilancio della marineria, era ben discosto dai concetti cui l'onorevole Randaccio ispirava la sua relazione.

L'impiego poco produttivo, o signori, è negli arsenali, è nelle somme destinate alla riproduzione, alla manutenzione, all'armamento del nostro naviglio.

In questa discussione è ritornata in campo la vecchia questione degli arsenali di Stato e dei cantieri privati. Io lo dichiaro senza esitazione: sono decisamente per l'industria di Stato.

E non si pensi che in questo io possa essere mosso da sentimento di interessi particolari; checchè avvenisse degli arsenali di

Napoli e degli altri, l'arsenale di Spezia non avrebbe a temere.

Del resto nel Golfo di Spezia, di fronte all'arsenale, c'è un cantiere privato sorto per la veramente mirabile energia ed iniziativa dell'ingegnere Manaira, che occupa 2000 operai, cantiere che è una vera risorsa per la nostra regione e al quale con tutto il cuore auguro il più grande avvenire. Vedete quindi che io mi trovo in condizioni tali da poter parlare senz'essere sospettato di muovere da fini particolari.

Sono favorevole agli arsenali di Stato per ragioni d'indole generale, che già due anni or sono ebbi ad esporre, e che prego la Camera di permettermi che io ora riassuma.

Si cita spesso l'esempio dell'estero e si dice: guardate l'Inghilterra, guardate la Francia, esse fanno costruire la maggior parte del loro naviglio dai cantieri privati.

Ma, o signori, chi parla così non ha la più lontana idea dello sviluppo, della potenzialità che ai loro arsenali di Stato hanno dato codeste nazioni. Io ho qui una recentissima statistica del naviglio da guerra varato nei cantieri governativi e nei cantieri privati durante il 1898. La Francia nei suoi arsenali di Stato varò per tonnellate 13,890, mentre 12 mila tonnellate furono varate nei cantieri privati.

L'Inghilterra portò il prodotto dei suoi arsenali di Stato ad 83 mila tonnellate, mentre nei cantieri privati non varò che 69 mila tonnellate.

La Russia varò 29,900 tonnellate nei cantieri governativi, 1,140 nei cantieri privati. E di fronte a queste cifre l'Italia non varò nei suoi cantieri governativi che 2,538 tonnellate. Confronto davvero disastroso!

La prima ragione che milita a favore degli arsenali è la necessità per lo Stato di ottenere la massima perfezione nel lavoro.

Non è questione di screditare l'industria privata; io sono orgoglioso come italiano, quanto altri mai, del progresso e dello sviluppo che hanno avuto i nostri cantieri navali privati, ma è evidente che tanto i cantieri privati nazionali, quanto gli esteri, non possono dare ai loro lavori quella perfezione, quella finitura che si dà nell'arsenale di Stato, perchè, è naturale, dove non vi è scopo di lucro, ne guadagna la bontà del lavoro. Ed affermando questo io non credo di screditare menomamente i nostri cantieri navali privati,

che riconosco possono rivaleggiare per bontà di prodotto con qualsiasi altro cantiere dell'estero.

Del resto, o signori, a riguardo della qualità del lavoro si può dire non vi sia questione. Mi piace però far conoscere alla Camera quanto al proposito ebbe a dire in un suo rapporto l'ammiraglio Candiani che con tanta energia, e, diciamo pure, con modernità di criterii per ben due anni diresse l'arsenale di Spezia.

Egli diceva:

« Si è finora messa a confronto l'intensità del lavoro e non la sua qualità. È confortevole il vedere che anche i più acri avversari del lavoro di Stato evitano con somma cura che il dibattito sia portato su questo argomento, nel quale la inferiorità dei prodotti dell'industria privata, è pubblicamente nota. Tuttavia io sento particolare conforto nel potere affermare che le buone regole dell'arte costruttiva sono scrupolosamente seguite negli arsenali, anche in quelle parti che potrebbero facilmente sfuggire alla vigilanza: la corrispondenza delle chiodazioni, l'esattezza nel taglio delle lamiere e delle verghe, la cura minuziosa del calafataggio e della tenuta stagna, sono qui comandate dalla coscienza che ogni caposquadra ha della loro importanza nella compagine generale della nave, e non solo dal timore che un ufficio di vigilanza possa ricusare l'accettazione del lavoro eseguito.

Potrei citare esempi di scafi costrutti presso cantieri privati (e non distinguo in questo i nazionali dagli esteri), i quali hanno avuto bisogno di pazienti cure in arsenale perchè la condizione stagna di importanti strutture vi fosse assicurata; potrei citare esempi di altri nei quali le buone regole dell'arte non si manifestarono osservate; potrei riferirmi alla poca fiducia che molti comandanti hanno nelle navi loro affidate, se provenienti dalla industria privata; potrei citare lo stato delle torpediniere affidate per la trasformazione a cantieri privati; nè sarebbe giusto incolpare di questi difetti gli ufficiali di vigilanza, poichè la vigilanza è cosa affidata a poche persone, e frutto della sagacia, dell'attenzione e dell'esperienza dell'individuo, e per quanto diffusa non si può sostituire ad un intiero sistema, del quale criterio direttivo non è la coscienza individuale del far bene, ma l'interesse industriale del far presto. E se la

poca cura dei particolari si manifesta nella costruzione dello scafo, che dirò della trascuranza che informa in generale i particolari di allestimento?

Qualche volta i cantieri privati hanno tentato di illudere dedicando una speciale attenzione alla eleganza degli alloggi, facendola risultare maggiore di quella che si costuma negli arsenali; ma è chiaro che questa non è cosa sostanziale, e che in una nave da guerra la sontuosità apparente degli arredamenti non può in alcun modo compensare la deficiente robustezza delle parti e la trascuranza nei dettagli in indole marinaresca. »

Ma soggiunge il relatore: nei cantieri privati però si costruisce più rapidamente e a minor prezzo.

Si costruisce più presto? Vediamolo.

Premetto che come hanno ritardato costruzioni di navi negli arsenali di Stato, così hanno ritardato costruzioni di navi nei cantieri privati, che talvolta furono consegnate due e persino tre anni dopo il termine stabilito dal contratto.

Del resto è facile spiegarsi come generalmente il cantiere privato lavori più rapidamente dell'arsenale. Lo Stato dice all'industriale: in 18 mesi tu mi devi dare una nave completamente allestita, ed io te la pagherò per intero.

L'industriale ha tutto l'interesse di compiere il lavoro nel termine stabilito, e lo compie.

Invece negli arsenali che cosa si fa? Si dice: il fondo stabilito per la riproduzione del naviglio è di 22 o 23 milioni: da questi bisogna anzitutto togliere la parte destinata ai lavori costruiti nei cantieri privati; quanto a quella che rimane poichè abbiamo quattro arsenali, e abbiamo, in ciascuno di essi, navi sugli scali, bisogna ripartirla fra tutte queste navi.

È naturale quindi che, se una corazzata costa 30 milioni e per essa non si assegnano che 3 milioni all'anno, il tempo necessario per costruirla sarà di dieci anni. Fate, una volta che avete impostato la nave sullo scalo, fate in modo che i danari non manchino, ed allora otterrete la costruzione e l'allestimento con la stessa rapidità dei cantieri privati.

E perchè dovrebbe essere altrimenti? Forse i nostri operai sono meno abili di quelli dell'industria privata? Forse i nostri ingegneri non sono provetti quanto quelli dei cantieri

privati? Forse i nostri impianti sono meno adatti di quelli dei cantieri privati? Evidentemente no. Siamo anzi in migliori condizioni, in condizioni di superiorità di fronte all'industria privata; e, quando si volesse, si potrebbe costruire negli arsenali con la stessa rapidità che nei cantieri privati.

Costa meno però, si dirà. Forse questo in parte è esatto, se si tien conto di tutte le spese generali, di cui parleremo fra breve; ma, quanto al vero e proprio lavoro di costruzione, io assolutamente non credo che vi sia una sostanziale differenza. In vero il prezzo della mano d'opera negli arsenali è inferiore che nei cantieri privati, e non raggiunge la media di lire 2.75; il personale dirigente è minore che nei cantieri privati. Per l'allestimento della *Sardegna* e della *Carlo Alberto* a Spezia vi era un ingegnere solo, e per l'allestimento della *Garibaldi* a Sampiedarena ve ne sono tre; gli stipendi del nostro Genio navale, tutti lo sanno, sono di gran lunga inferiori a quelli del personale dirigente dei cantieri privati. Perchè dunque dovrebbero costare di più le costruzioni dello Stato?

E si tenga conto che le somme spese nella costruzione di una nave negli arsenali si ripartiscono in mille e mille rigagnoli fra gli operai, gl'impiegati, i fornitori e tanti altri, senza il rivo più grosso, che va nella cassa del proprietario del cantiere privato.

D'altra parte, se io pongo mente al valore assegnato al naviglio nell'Annuario della marina, trovo che navi similari sono costate presso a poco ugualmente tanto negli arsenali quanto nei cantieri privati.

Nella sua risposta alla Giunta del bilancio l'onorevole ministro disse che, nell'indicare il valore di una nave, generalmente l'Amministrazione si tiene al disotto del vero per far credere che non vi sia una grande differenza di costo tra i lavori dell'arsenale e quelli dei cantieri privati.

Ora io non posso convenire affatto in queste idee; ed affermo anzi che il valore dato al naviglio dal nostro Annuario è superiore al vero, come sto per dimostrare. Infatti, nonostante le ricerche minuziose del relatore della Giunta, l'amministrazione della marina, indicando il valore del naviglio attuale, ha potuto giustificare l'impiego dei 446 milioni, che furono destinati alla riproduzione. Ne mancavano 15; ma, come già accennò l'onorevole ministro, furono spesi in

trasformazioni che non erano state indicate alla Giunta del bilancio. Ma io ho già dimostrato che dal capitolo: « Riproduzione del naviglio, » si è continuamente attinto per la manutenzione, e che tutte le spese, che si sono fatte per la manutenzione, hanno continuato a figurare fra quelle della riproduzione del naviglio; quindi superiore al vero necessariamente deve essere il prezzo indicato nell'Annuario, perchè in esso figura anche la somma tolta per la manutenzione.

Del resto, quand'anche fosse vero che il costo delle navi negli arsenali fosse in qualche modo superiore a quello dei cantieri privati, forse che l'eccellenza delle costruzioni non ci compensa largamente di cotesto lieve danno?

E poi si trascura un'altra circostanza.

Lo Stato, è evidente, ha bisogno degli arsenali per le riparazioni della flotta; ha bisogno quindi d'una maestranza esperta. Le maestranze non si possono improvvisare; non si può, per le riparazioni, per tutto quello che occorre alla flotta, dire: oggi abbiamo 5000 operai; domani li riduciamo a 2000, per riprenderne poi 3000.

Sarebbe questo un grave errore: in quanto che tutti sappiamo che, nelle riparazioni soprattutto, l'operaio, perchè possa produrre utilmente, è necessario che abbia grande pratica del lavoro affidatogli; ora nell'ipotesi suaccennata, si andrebbe incontro al pericolo di avere operai che, nei primi tempi, renderebbero ben poco. Quindi le maestranze per la riparazione e manutenzione del naviglio occorrono, ed occorrono stabilmente. Ma è risaputo che i lavori di riparazione necessitano specialmente in una determinata epoca dell'anno, nell'inverno; invece, nell'estate, quando le navi battono il mare, le maestranze hanno ben poco da fare per le riparazioni. Ora, se nelle epoche di minor lavoro per le riparazioni negli arsenali, non si occupassero le maestranze nella costruzione delle navi, come si potrebbero altrimenti impiegare?

Resterebbero in gran parte inoperose; ed il danno che ne verrebbe, sarebbe di gran lunga superiore a quel lieve vantaggio finanziario, che si avrebbe, ordinando la costruzione delle navi all'industria privata.

Dunque, da qualunque lato si osservi la questione, egli è certo che essa si risolve in favore degli arsenali di Stato.

Naturalmente, bisogna saperli sfruttare

questi arsenali! Ora, francamente, ed è questa non ultima tra le cause che ci ha portato nella condizione di cose, in cui ci troviamo, non sempre si è saputo nè voluto ottenerne il massimo rendimento.

Non è infatti forse vero che, mentre si sostiene che abbiamo troppi arsenali, troppi operai, d'altra parte si è affidato continuamente lavoro all'industria privata? In quest'ultimo decennio, o signori, all'industria privata si è affidato lavoro per 84 milioni. In questi 84 milioni, a dir poco, la mano d'opera rappresenta il quarto: 21 milioni, che, se è vero che abbiamo troppi operai, si sarebbero potuti risparmiare, facendo lavorare i nostri arsenali.

Bettolo, ministro della marina. Facendo fare le corazze e le macchine negli arsenali?

De Nobili. Parlo solo della mano d'opera per gli scafi, per quei lavori, che ordinariamente si eseguono negli arsenali.

No, non sono i nostri arsenali istituiti di beneficenza; lo affermo in nome di quanti lavorando onestamente vi conducono l'esistenza; ma davvero bisognerebbe dir quasi che si vogliano considerare come tali. Sembrano quasi tollerati; sembra che a malincuore vi si spendano le somme ad essi destinate; sembra quasi che si cerchi di farli rendere il meno possibile.

Guardate: anche in questi giorni, il ministro della marina ha diramato una circolare ai Comandi in capo dei dipartimenti, con la quale dice, che, essendosi verificate eccedenze nella spesa di mano d'opera, raccomanda ai direttori generali di provvedere licenziando operai, abolendo i cottimi e i lavori...

Bettolo, ministro della marina. Raccomando di evitare i lavori straordinari!

De Nobili. ...e i lavori straordinari, stabilendo delle feste così dette d'economia.

Bettolo, ministro della marina. Hanno superato 1,600.000 lire!

De Nobili. Ora pensate al danno che ne viene. Mentre il lavoro a cottimo è quello, per cui l'operaio davvero rende quanto più è possibile, lo si sopprime! Non solo; si fanno delle feste di economia; ed il 24, per San Giovanni Battista, non ostante che non sia il patrono della città, nell'arsenale di Spezia è stato ordinato di non lavorare.

Francamente questo è (mi si lasci dire la parola) immorale, in quanto si viene a to-

gliere ad una famiglia una risorsa sulla quale contava, si viene a togliere all'operaio il mezzo di guadagnare una giornata col proprio lavoro; ed è illegale, perchè contrario all'articolo 47 del Regolamento dei lavori. E lo Stato ne ha un danno. Invero si realizza una economia fittizia, mentre poi le spese generali corrono ugualmente, dal momento che tutti quelli, che sono pagati a mese, ricevono il loro stipendio come se avessero prestato servizio anche in quel giorno. E mentre negli arsenali si fa festa con danno dell'Erario, nei cantieri privati si lavora per conto dello Stato! Con ben altri criteri bisogna amministrare!

Detto questo, sarei lieto di udire le intenzioni dell'onorevole ministro per ciò che riguarda le costruzioni future; e cioè se intende affidarne all'industria privata; tanto più constandomi che anche in questi ultimi giorni è stato bandito un concorso per il progetto di un incrociatore corazzato fra i cantieri nazionali: concorso per modo di dire, perchè i cantieri privati che possono concorrere, non sono che due, e si finirà naturalmente con commettere il lavoro e all'uno e all'altro.

Strano invero questo concorso! Ma non abbiamo noi il Genio navale? Forse che questo Corpo non ha dato splendidi risultati? Forse gli ingegneri dei cantieri privati non sono ingegneri, che anche ieri facevano parte del nostro Genio navale? E dobbiamo avere bisogno che i progetti vengano fatti dagli ingegneri privati, ed abbiamo bisogno di stabilire un premio di 60 mila lire?

Bettolo, ministro della marina. Non è vero!

De Nobili. Se non è vero, rettifico.

Bettolo, ministro della marina. Lo rettifichi subito.

Prima di tutto non l'ho indetto io il concorso; e poi non sono 60 mila lire di premio.

De Nobili. Va bene; rettifico la cifra di 60 mila lire; rimane però il fatto del concorso, che francamente mi pare un'immeritata offesa a quel Genio navale, che tante volte abbiamo lodato e magnificato, che ci è invidiato dalle altre Nazioni.

Ritornando all'argomento, convengo che non basta la buona volontà del ministro per far sì che gli arsenali rendano quanto più è possibile, ma bisogna addirittura renderli veri stabilimenti industriali.

Ho detto che nelle costruzioni di navi la

spesa negli arsenali non supera, o supera di poco, quella dei cantieri privati; ma come rendimento generale non vi ha dubbio che gli arsenali sono ben distanti da quello che dovrebbero dare.

Se si potesse fare un calcolo esatto fra quanto si spende e quanto si ha di rendimento di opera complessiva credo che ci sarebbe da restarne attoniti.

Attesa l'ora, non mi addentrerò in un esame di tutti gli inconvenienti che offre la organizzazione attuale degli arsenali; mi limiterò a darne un cenno.

Guardate quante autorità si sovrappongono e s'intralciano! dopo il ministro c'è il comando in capo del dipartimento; vi è poi una direzione generale con a capo un contrammiraglio; poi vi sono quattro direzioni: la direzione costruzioni, la direzione artiglieria e armamenti, la direzione torpedini e materiale elettrico, la direzione Genio navale, e un ufficio contratti, che potrà diventare quanto prima un'altra direzione. Le limitate attribuzioni dei vari direttori fanno sì che si richieda una complicazione enorme di corrispondenza. Ma quello, che è più grave, è il ritardo e la maggiore spesa, che ne viene nei lavori da questo stato di cose. Andrei troppo per le lunghe ad entrare nei particolari! Mi proverò a darvi un'idea del dannoso sistema con un esempio.

Si tratta di cambiare nel deposito munizioni di una nave un fanale a candela con un fanale elettrico: lavoro di ben poca importanza, e che potrebbe costare solo poche lire.

Ecco quanto avviene.

Il deposito munizioni dipende dalla direzione di artiglieria ed armamenti, quindi ad essa spetta l'iniziativa del lavoro. Essa scrive alla direzione costruzioni, la quale ha gli operai che devono fare i fori nella paratia dove si applicherà il fanale ed i fori per applicarvi le cassette in cui passeranno i fili.

La direzione del materiale elettrico, ricevuta la lettera da quella d'artiglieria, scrive alla direzione delle costruzioni perchè mandi i suoi operai a fare i fori necessari per applicarvi il fanale. La direzione costruzioni manda a bordo gli operai, i quali fanno il foro e tornano all'arsenale. Si comprende che, per quanto piccolo sia il lavoro, fra andare e tornare se ne va l'intera giornata.

La direzione costruzioni allora scrive alla

direzione materiale elettrico: il foro è fatto, mandate i vostri operai. Gli operai della direzione materiale elettrico vanno e provano l'applicazione del fanale. Ma il foro è troppo stretto. (*Si ride*). Allora la direzione del materiale elettrico scrive a quella delle costruzioni e dice: badate che c'è uno sbaglio e che bisogna fare il foro più largo. La direzione costruzioni rimanda gli operai a bordo perchè rettifichino il foro. Rettificato il foro, la direzione costruzioni scrive un'altra volta a quella del materiale elettrico che il foro è rettificato.

Allora gli operai della direzione del materiale elettrico applicano il fanale e segnano i punti dove si dovranno fare i fori per le cassette in cui passeranno i fili. Tornati gli operai, la direzione materiale elettrico ne informa quella delle costruzioni. Questa manda nuovamente i suoi operai per fare i fori, e, compiuto il lavoro, scrive a quella del materiale elettrico che i fori sono fatti. Finalmente gli operai della direzione del materiale elettrico vanno ad applicare le cassette in cui passano i fili. (*Si ride*).

Questo, o signori, non è neppure uno dei casi più complicati; perchè in tutto questo lavoro non intervengono che due sole direzioni. Se poi vi fossero entrate anche la direzione dell'artiglieria e del genio, Dio ci scampi e liberi! (*Ilarità*).

E notisi che officine dello stesso genere sono presso ogni direzione!

Ora a tutto questo bisogna assolutamente porre rimedio. Bisogna aumentare il personale dirigente, determinarne meglio le responsabilità e aumentarne il prestigio; bisogna evitare mutamenti continui nelle varie destinazioni, bisogna organizzare le categorie dei contabili e dei commessi, alle quali è affidato tutto il servizio amministrativo delle Direzioni, in modo adeguato alle loro funzioni, e insieme con quella dei disegnatori, porle nelle stesse condizioni delle categorie similari delle altre amministrazioni dello Stato; bisogna affezionare gli operai all'amministrazione cercando di ottenerne il massimo rendimento, ma dando loro il mezzo di guadagnare per quanto producono, eccitandone l'energia, lo slancio, non soffocandoli, considerandoli come coscienti lavoratori quali essi sono, non come parassiti, insomma bisogna tutta una nuova vita far risorgere nei nostri arsenali.

Tutto ciò, mentre sarà salutato con gioia

da migliaia e migliaia di lavoratori, darà allo Stato una maggior produzione per somme relevantissime.

Nella discussione dei capitoli ritornerò, se ve ne sarà il tempo, sopra tutte queste questioni particolari.

So che anche l'onorevole ministro intende riorganizzare gli arsenali, e che ha nominato una Commissione appunto a questo scopo. Mi auguro che il lavoro di questa Commissione sia proficuo, ma soprattutto che sia ispirato non a prevenzioni contro gli arsenali di Stato, ma, invece, alla convinzione assoluta che, volendo, gli arsenali di Stato possano diventare fiorenti stabilimenti industriali.

Senza questa convinzione, senza uno studio condotto con intelletto d'amore, invece che una riorganizzazione, si comincerà una liquidazione.

Onorevoli colleghi, non pretendo aver indicato i rimedi, ma ho voluto mostrare in che consistono specialmente i mali. Al buon volere, all'intelletto, al patriottismo di tutti il provvedere, ed urgentemente provvedere.

Venga pure presto il giorno, in cui si affermi la pace fra le genti, il giorno in cui le somme destinate ai bilanci militari si possano devolvere a scopi più umani e più fecondi!

Ma sino a quando ci troveremo in mezzo ad armati, sino a quando fra i popoli vi saranno rivalità, diffidenze, sino a che non sarà eliminata la possibilità di un conflitto, nel quale l'Italia, se impreparata, potrebbe restare schiacciata, sarebbe una fatale ingenuità, per non dire un delitto, non provvedere a quello, che è necessario per la sicurezza delle nostre frontiere. La sicurezza delle frontiere è sicurezza di esistenza, e l'Italia, quanto e forse più che alle Alpi, è alle coste, è ai suoi mari che deve guardare vigilante. (*Approvazioni — Congratulazioni — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Farina Emilio. Domando di parlare.

Presidente. L'ora essendo tarda, il seguito di questa discussione è rimesso ad altra tornata antimeridiana.

La seduta termina alle ore 11.50.

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