

XCVII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 1^o MAGGIO 1901PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VII^o

INDICE.

Comunicazioni di residenza.	Pag. 3236
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Istituzioni navali e bilancio della marina	3245 e seg.
BETTÒLO.	3265
DAL VERME	3257
FAZIO.	3251
MICHELI	3245
Domande di autorizzazione a procedere contro i deputati BADALONI, CAPECE-MINUTOLO e MONTAGNA (<i>Respinte</i>).	3243
Interrogazioni:	
Biglietti da lire 25:	
COTTAFAVI.	3237
DE NOBILI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	3236
Operai degli stabilimenti marittimi; costruzione delle navi:	
CIMATI	3241
DELLA ROCCA	3238-39
DE NOBILI (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	3239-42
MORIN (<i>ministro</i>).	3238-41
Mozione (<i>Lettura</i>):	
Sofisticazione dei vini (Regolamento):	
BACCELLI A. (<i>sotto-segretario di Stato</i>).	3242-43
MONTAGNA.	3242-43
Osservazioni e proposte:	
Bilancio della guerra (coordinamento):	
GUICCIARDINI (<i>presidente della Giunta generale del bilancio</i>).	3244
Interrogazioni:	
BRUNI ALTI	3235
PRESIDENTE	3236
VISCHI	3235
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Applicazione della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli (ZANARDELLI)	3238
Proroga della concessione accordata con la legge 2 ^o luglio 1891 ai benemeriti della patria (MACRIGI).	3251

Dichiarazioni sul processo verbale.

Presidente Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

Brunialti. Debbo rivolgere all'onorevole presidente una preghiera circa l'interpretazione da lui data ieri all'articolo 117 del regolamento. Ieri egli lo interpretò alla lettera, nel senso che passati 40 minuti dal principio della seduta, come letteralmente è detto, non si potessero più svolgere le interrogazioni. Io vorrei pregarlo di attenersi all'interpretazione che a questo articolo da lui stesso è stata data precedentemente, cioè che i 40 minuti decorrano dal momento in cui lo svolgimento delle interrogazioni comincia. È avvenuto infatti in parecchie sedute che prima delle interrogazioni si sia posta la verifica dei poteri e si siano avuti degli appelli nominali occupando certamente più di 40 minuti; ebbene, le interrogazioni si svolsero dopo. Qualora l'onorevole presidente non credesse di acconsentire a questa mia preghiera, ne farei un'altra subordinata, ed è che prima delle interrogazioni non fosse posto nell'ordine del giorno alcun altro argomento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Io sono perfettamente nello stesso ordine di idee dell'onorevole Brunialti; appunto perciò lo pregherei di calmare un poco le sue apprensioni poichè esse derivano probabilmente o dal fatto che egli non si è trovato presente alla seduta di ieri o non ha udito le parole dell'onorevole presidente.

L'onorevole presidente riconosceva che seguivano i 40 minuti destinati alle inter-

La seduta comincia alle ore 14. 5.
M. niscalchi, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente.

rogazioni, però aggiungeva che, visto lo stato dei lavori e visto che i 40 minuti avrebbero finito con l'assorbire quasi tutto il rimanente della seduta, domandava il consenso alla Camera di passar sopra allo svolgimento delle interrogazioni. La Camera acconsentì, vale a dire che nè la lettera nè lo spirito del regolamento vennero violati.

Di modo che il presidente interpretò la lettera e lo spirito del regolamento, che cioè anche quando per altri lavori in principio dell'ordine del giorno si adoperò largo tempo, non dovranno essere sempre 40 minuti destinati allo svolgimento delle interrogazioni.

Io sono d'accordo col concetto dell'onorevole Brunialti ed appunto perchè ho voluto chiarire le ragioni per cui non ho creduto io per primo fare osservazioni contrarie alla proposta del presidente, ma di acconsentirvi, appunto date le condizioni dei lavori parlamentari della giornata di ieri.

Presidente. Onorevole Brunialti, l'articolo del regolamento, io lo ricordo alla Camera e a me medesimo, dice così: Trascorsi 40 minuti dal principio della tornata il presidente dovrà rimandare lo svolgimento delle interrogazioni. Il principio della tornata quando è? Quando il presidente annunzia appunto che la seduta è aperta. Quindi il regolamento prescrive, che i 40 minuti incomincino da questo momento. Tuttavia per una certa larghezza e per un sentimento di equità si è usato di concedere che i 40 minuti cominciassero dal momento in cui cominciavano le interrogazioni. Ma, ieri, come ben disse l'onorevole Vischi, la Camera aveva dovuto occuparsi di altre cose, tra le altre di una commemorazione funebre, e perciò si era impiegato un tempo abbastanza lungo. Erano quasi le tre e un quarto.

Allora io dissi che mi pareva conveniente che non si procedesse alle interrogazioni, non per dare all'articolo del regolamento una interpretazione diversa da quella che si era sempre data, ma perchè il caso speciale in quel momento suggeriva di passare sopra alle interrogazioni.

L'onorevole Vischi ha interpretato retamente il mio pensiero: il presidente non ha fatto che proporre e la Camera col suo silenzio ha consentito nella fatta proposta.

E dopo ciò, se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale della seduta di ieri s'intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia l'onorevole Fili-Astolfone, di giorni 20, e l'onorevole Rovasenda di 7; per motivi di salute l'onorevole Rizzetti di giorni 15, e l'onorevole Daneo Edoardo di 3.

(Sono conceduti).

Comunicazioni.

Presidente. Il presidente della Commissione di vigilanza della Cassa depositi e prestiti, presenta alla Camera la relazione della Commissione stessa relativa all'anno 1899.

Sarà stampata e distribuita.

Intervenzioni.

Presidente. Passiamo ora alle interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Cottafavi al ministro del tesoro « per sapere se darà disposizioni per impedire il rifiuto dei biglietti da lire 25 per parte delle Casse pubbliche quando sono divisi in due parti dalla ripiegatura, e se non creda opportuno sostituire con altro tipo il biglietto stesso. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro ha facoltà di parlare.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. L'inconveniente lamentato dall'onorevole Cottafavi deriva da questo: per un errore nella disposizione dei numeri d'ordine dei biglietti da 25 lire è avvenuto che nella metà a sinistra di chi guarda il biglietto non resta che uno zero, cifra con la quale appunto cominciano tutti quei numeri d'ordine, cosicché, quando si tratta di un biglietto composto di metà riattaccate, non sempre è facile accertare se le due metà abbiano appartenuto al medesimo biglietto.

Di qui i frequenti rifiuti ed i continui lamenti, dei quali preoccupandosi l'Amministrazione del tesoro ha raccomandato alla Direzione generale della Banca d'Italia di invitare i cassieri pubblici a non creare soverchie difficoltà alla accettazione di quei biglietti.

Naturalmente, è rimasta ferma la disposizione del regolamento del 1896 sulla materia, per la quale ogni cassiere che abbia un dubbio sulla legittimità del biglietto presentato gli ha diritto di rifiutarlo. In tal caso il biglietto deve essere spedito d'urgenza alla

Commissione tecnica, la quale coi mezzi di cui dispone può verificare se sia contraffatto o no.

Questo come provvedimento temporaneo. Ad eliminare però in modo definitivo l'inconveniente, l'Amministrazione del tesoro ha fatto studiare un nuovo tipo di biglietti da 25 lire che, sia per il disegno sia per la qualità della carta, risponda meglio alle esigenze del commercio e meglio impedisca le contraffazioni.

Gli studi sono già completi: a Torino all'officina carte e valori si sta attendendo all'incisione dei rami, e si fa l'esperimento della carta. Fra pochi mesi, fra 3 o 4 mesi, il nuovo biglietto sarà pronto. E così, come dicevo, in modo definitivo sarà eliminato dall'onorevole Cottafavi.

Presidente. Ha la facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

Cottafavi. Sono lieto della risposta dell'onorevole sotto-segretario. Era veramente tempo che cessasse questo grave inconveniente, perchè accadeva spessissimo che il biglietto venisse rifiutato dalle Casse pubbliche. Pensate che molte volte si verificava il caso che quel biglietto fosse anche l'ultimo che veniva speso da una povera famiglia! Il danno era in tal caso anche più grave! Non si può in materia di carta moneta misurare il danno che ne può venire per la impossibilità della sostituzione. Si aggiunga che tutto ciò portava discredito anche sullo Stato, perchè sembrava quasi che esso lucrasse in mala fede sopra un inconveniente al quale non era possibile portare riparo. Infatti quando il biglietto era tagliato a metà, non essendovi traccia del numero nel primo mezzo biglietto, il cassiere era nel pieno diritto, in conformità della legge citata dall'onorevole sotto-segretario di Stato, di rifiutarlo, non potendo stabilire se la prima metà corrispondeva a quella che portava il numero.

Oltre a questi inconvenienti ve ne erano altri due: quello dell'offesa all'estetica, perchè quel biglietto non vi corrispondeva affatto, e quello delle dimensioni perchè esso le ha così vicine a quelle del biglietto da 10 lire che spesso accadeva che a gente analfabeta si facessero dei pagamenti con biglietti da 10 lire, dando ad intendere loro che erano da 25. Questi inconvenienti saranno per cessare con la riforma che sarà

introdotta ed io raccomando all'onorevole sotto-segretario di Stato di vagliar bene perchè le dimensioni dei biglietti in genere ed il colore non sieno da confondersi con quelli di altri curando che il numero delle serie siano ugualmente scritti nei due lati dei biglietti. *(Bene!)*

Presidente. Vengono ora le interrogazioni seguenti dell'onorevole Rigola al ministro dell'interno:

1ª « Per sapere se è vero che il sotto-prefetto di Biella restituendo la bandiera alla Società Archimede di quella città dalla quale bandiera era stata ¹⁸⁰⁰ via dagli scioglimenti del sede sociale, ¹⁸⁰⁰ fatto espresso formale divieto di esporre in pubblico tale bandiera, e ciò perchè su di essa sta scritto il motto mazziniano: *Dio e popolo.* »

2ª « Per sapere quali provvedimenti intenda prendere contro il sindaco di Carloforte, il quale rilascia ai suoi amministrati dei certificati come il seguente: Il sotto-scritto sindaco di Carloforte certifica che il nominato Miretti Pietro del fu Battista, di anni 63, facchino, ha tenuto regolare condotta sino a due anni or sono. Dopo d'allora come affigliato alla Lega dei giornalieri e come capo dei facchini ha mantenuto condotta riprovevole. »

Non essendo presente l'onorevole Rigola, queste due interrogazioni s'intendono decadute.

Seguono le interrogazioni dell'onorevole Cao-Pinna, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere se intenda provvedere al miglioramento dei servizi per la Sardegna, specialmente a riguardo dei piroscafi adibiti alla linea di navigazione giornaliera Civitavecchia-Golfo Aranci e viceversa »;

dell'onorevole Pala, allo stesso ministro « per sapere se intenda di migliorare il materiale nautico della linea giornaliera fra il continente e la Sardegna »;

dell'onorevole Carboni-Boj, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere quali provvedimenti intenda prendere per assicurare il funzionamento delle comunicazioni marittime fra Civitavecchia e Golfo Aranci. »

Pala. Non essendo presenti i colleghi Cao-Pinna e Carboni-Boj, io prego l'onorevole presidente di voler rimandare ad altra seduta la risposta a queste interrogazioni fatte sul medesimo argomento.

Presidente. Onorevole sotto-segretario di Stato, intende rimandare queste interrogazioni?

Fulci Nicolò, *sotto-segretario di Stato per le poste e i telegrafi.* Io posso rispondere anche oggi, ma sono agli ordini degli interroganti.

Presidente. Allora, onorevole Pala, queste interrogazioni saranno poste in coda alle altre.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zanardelli, *Presidente del Consiglio.* Mi onoro di presentare alla Camera l'applicazione della legge 15 febbraio 1899, sul lavoro dei fanciulli.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati

Seguita lo svolgimento delle interrogazioni.

Presidente. Vengono ora le interrogazioni seguenti dell'onorevole Della Rocca al ministro della marina:

1ª « Per sapere quando intenda ripresentare lo schema di legge sulla parificazione della pensione spettante agli operai degli stabilimenti marittimi a quella degli operai dipendenti dal Ministero della guerra. »

2ª « Sopra i motivi della preferenza data ad alcune ditte nella commissione di lavori per la costruzione delle navi. »

3ª « Per sapere perchè furono preferiti opifici esteri nella commissione di caccia-torpediniere. »

A queste interrogazioni si collega la seguente dell'onorevole Cimati ai ministri del tesoro e della marina:

« Per sapere se intendano ripresentare alla Camera il disegno di legge riguardante le pensioni agli operai della marina. »

Della Rocca. Domando di parlare sull'ordine della discussione.

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

Della Rocca. Per l'ordine della discussione prego l'onorevole ministro della marina di volere rimandare ad altra tornata la risposta alla interrogazione sulla preferenza data in svariate commissioni, a taluni stabi-

limenti dall'onorevole ministro per la marina; e di rispondere ora alle interrogazioni sulle pensioni, e sulle commissioni di caccia-torpediniere ad opifici esteri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina per rispondere a queste interrogazioni.

Morin, *ministro della marina.* L'interrogazione dell'onorevole Della Rocca relativa alle pensioni degli operai avrebbe più propriamente dovuto essere diretta al ministro del tesoro, al quale incombe di presentare i disegni di legge relativi a questa materia; ma poichè ho facoltà di parlare posso rispondere ad essa anch'io, e dirò all'onorevole interrogante che presso il Ministero del tesoro si fanno studiando certe disposizioni generali relative alle pensioni, tra le quali ne sono comprese pure alcune che riguardano gli operai della marina; e in forza di una disposizione quella parificazione, che l'onorevole Della Rocca desidera, e che evidentemente è cosa giusta, sarà ottenuta.

Con questo credo di aver risposto soddisfacentemente all'interrogazione che riguarda la pensione degli operai.

Passo ora a quella che si riferisce alla Commissione di caccia-torpediniere.

Evidentemente l'onorevole Della Rocca si riferisce a fatti passati da parecchi anni; perchè è qualche tempo che non si è data più alcuna commissione all'estero di navi di questo genere.

Per risalire alla prima commissione data, io debbo riferirmi al 1893, quando era ministro della marina il compianto ammiraglio Racchia. Allora furono intavolate le prime trattative con Case inglesi e germaniche per la commessa di caccia-torpediniere, e stavano per stipularsi contratti con la Casa Shichau di Elbing.

Succeduto al ministro Racchia nell'amministrazione della marina, io ho creduto che fosse doveroso, prima di dare commissione all'estero di caccia-torpediniere, di tentare di farne costruire almeno uno in Paese, e fu allora che bandii una gara fra diverse Ditte nazionali per la costruzione di un caccia-torpediniere da eseguirsi secondo un disegno del nostro ufficio tecnico. La nave fu aggiudicata alla Casa Odero, ed è l'attuale « Fulmine, » il quale risponde bene a molte esigenze, ma non è arrivato a sviluppare quella velocità che stabilimenti esteri, dedicatisi in

modo speciale a questo genere di costruzioni leggerissime, erano riusciti a dare ai loro caccia-torpediniere.

La velocità del *Fulmine* oltrepassa di poco le 26 miglia, mentre che all'estero si raggiungono velocità di 30 miglia, ed anche più.

Dopo questa prima prova, che, se non si può dir completamente mancata, certo non può nemmeno considerarsi riuscita, l'Amministrazione della marina, sotto l'illustre e compianto Brin, e poi sotto il ministro Palumbo, diede commissioni di caccia-torpediniere alla Casa Pattison di Napoli e alla Casa Shichau di Elbing. Sarebbe troppo lungo lo esporre alla Camera tutte le vicende che hanno condotto il Ministero a dare queste commissioni. Dirò solamente che le più grandi precauzioni erano prese dall'Amministrazione della marina perchè le commissioni potessero riuscire realmente conformi all'interesse dell'Erario e alla convenienza tecnica della marineria.

Le ragioni per le quali la sola Casa italiana Pattison riuscì aggiudicataria di alcuni di questi caccia-torpediniere fu che questa ditta acconsentì a legare la sua azione a quella della rinomatissima Casa inglese, Tornykroft, la quale accondiscese ad impegnare la sua responsabilità nella buona riuscita delle navi che la Casa Pattison doveva fornire.

Le ragioni per cui furono date le commissioni alla Casa Shichau risiedono nella eccellente reputazione tante volte constatata di quella Casa per la costruzione di rapidissimi caccia-torpediniere.

Ora abbiamo, o già consegnate, o in corso di fornitura, quattro caccia-torpediniere della Casa Pattison di Napoli e sei dalla Casa Shichau; ma nessuna nuova recente commissione è stata data di queste navicelle.

Se l'onorevole interrogante non è soddisfatto di queste mie dichiarazioni, io gli potrò anche fornire maggiori dilucidazioni e più larghi dettagli in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Rispondo all'onorevole Cimati confermando pienamente le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della marineria. Anche il ministro del tesoro è convinto della necessità e dell'opportunità di parificare le pensioni

degli operai della marineria a quelle degli operai dipendenti dal Ministero della guerra, perchè una disparità di trattamento non ha ragione di essere; ed infatti ad eliminare questo inconveniente, come sa l'onorevole interrogante, già tre differenti disegni di legge da tre differenti Ministeri sono stati presentati. Per varie vicende parlamentari nessuno di quei disegni di legge potè giungere a discussione, e così gli operai si sono veduti di anno in anno delusi nelle speranze che il Governo stesso aveva dato loro legittima ragione di concepire.

Il continuare in queste vicissitudini non sarebbe opportuno. Siccome però il ministero del tesoro si sta studiando un disegno di legge riguardante tutte le pensioni civili e militari, mi pare che, nell'interesse stesso della riforma che si vorrebbe attuare per le pensioni degli operai, sia più opportuno includere questa riforma in quel disegno di legge piuttosto che farne oggetto di un disegno di legge speciale.

Per tal modo io ritengo riuscirà più facile una buona volta soddisfare le legittime aspirazioni di tanti lavoratori.

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

Della Rocca. Sulla questione dell'invocato disegno di legge riguardante l'equiparazione delle pensioni degli operai degli stabilimenti marittimi alle pensioni degli operai dipendenti dal Ministero della guerra, così il ministro della marineria, come l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro hanno riconosciuta la necessità e la giustizia dell'invocato provvedimento. Ed io mi felicito con l'onorevole De Nobili perchè, cambiando segno, non ha cambiato opinione, cosa che veramente non è frequente.

Però mi permetto, con la stessa franchezza, di dire così all'onorevole ministro, come all'onorevole sotto-segretario di Stato, che eglino mandano alle solite calende greche l'esaudimento di un voto che da tanti anni e ripetute volte è stato espresso, e che il Governo del Re ha riconosciuto utile e necessario di accogliere, presentando due disegni di legge, sui quali vi fu anche la relazione delle rispettive Commissioni parlamentari; disegni di legge che non approdarono, perchè furono perenti per chiusura di Sessione.

Ora il dire che bisogna rimandare l'esaudimento di questo voto a quando si discuterà

il disegno di legge riguardante il riordinamento di tutte le pensioni civili e militari, significa legare ai posteri l'esaudimento di questo voto, tante volte, lo ripeto ancora, tante volte espresso innanzi alla Camera.

Di fatti, la Camera ricorderà che, fin dal 1888, il fu deputato Maldini proponeva di equiparare la pensione degli operai della marineria a quella degli operai della guerra; di poi l'ammiraglio Racchia, e quindi l'onorevole Brin, fecero la stessa proposta, e diverse Commissioni parlamentari riferirono su di essa. A quest'ora, quella proposta sarebbe diventata legge. Lo Stato, se non vi fossero stati certi ritardi incompiuti, in ispecie l'ultima volta che essa venne portata al Parlamento.

Credo che il tempo degli indugi debba finire: perchè altrimenti questi operai, che invocano un provvedimento, si crederanno malamente trattati (non dirò burlati) dal Governo e dal Parlamento.

L'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro ha già alluso alla possibilità che si creda che noi lusinghiamo questi operai, senza venire a nessuna conclusione. Ma, se si adottasse il partito da esso annunciato, questa credenza potrebbe essere avvalorata dal fatto di un rimando indefinito: perchè un rimando indefinito vi sarebbe, se noi dovessimo aspettare la legge nuova sulle pensioni civili e militari. Ora questo invocato provvedimento non porterebbe allo Stato altro onere, che quello di annue lire 9,250 in media; e l'onorevole sotto-segretario di Stato lo sa, perchè egli stesso fece questo calcolo, ed egli stesso è convinto che questo è il grave onere che porterà allo Stato il soddisfacimento di quel desiderio degli umili di cui noi sogliamo sempre occuparci a parole, ma giammai coi fatti. Ripeto: questo è il grave peso che dal provvedimento in parola verrà allo Stato: il peso di lire 9,250!

Si tratta di una equiparazione che non si può mettere in dubbio; si tratta di dar termine ad una ingiustizia, quale è quella che la pensione non corrisponde alla mercede.

L'altra ingiustizia, è che si rimane stazionari nella liquidazione della pensione su lire quattro al giorno, mentre si potrebbe giungere a liquidarla su sette lire al giorno. Insomma, si tratta di una sperequazione su tutta la linea, non solo rapporto alla pen-

sione spettante agli operai degli stabilimenti di guerra, ma anche rapporto alle pensioni che sono regolate da una legge generale dello Stato. Ora questa sperequazione dovrebbe cessare assolutamente. Ed è perciò, che io non mi accontento delle risposte, per quanto informate ad ottime intenzioni, così dell'onorevole ministro della marineria, come dell'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

E faccio un'ultima osservazione: che, essendo in vista, anzi d'imminente discussione il disegno di legge presentato dal ministro della marineria, per la riduzione degli operai degli arsenali e cantieri da 18 mila a 12 mila, molti operai andrebbero come dovrebbero in pensione, oppure i loro posti dovrebbero essere gradatamente vacanti.

Morin, ministro della Marina. No, no.

Della Rocca. Da 18 mila, sarebbero ridotti a 12 mila, giusta la proposta ministeriale.

Ora perchè questa riduzione, la quale porterà una significativa economia al bilancio dello Stato, avvenga, è d'uopo che molti operai, che hanno compiuto gli anni di servizio, o che non sono più in grado di lavorare, siano collocati a riposo. Ma il metterli a riposo colla pensione attuale, la quale è irrisoria, sarebbe una ingiustizia, poichè costringerebbe molti di questi operai, all'indomani del licenziamento, a domandare l'elemosina per poter vivere, lo che sarebbe cosa crudele, che non farebbe onore nè al Governo del Re nè al Parlamento.

Laonde quando sarà il tempo opportuno e gli Dei saranno propizi, inviteremo formalmente il Governo a presentare questo disegno di legge semplicissimo, che non ha bisogno di molti studi, perchè è già stato studiato e non richiede che l'incomodo di una presentazione e una discussione che durerebbe pochi minuti.

Questo in quanto riguarda le pensioni. In quanto poi all'altro argomento, che concerne le commissioni date all'estero di caccia-torpediniere, in detrimento degli opifici nazionali, io non avevo dimenticato che questo inconveniente rimonta a qualche anno indietro, ma non tanto indietro, come ha detto l'onorevole ministro della marina, poichè ho letto poco fa un telegramma da Elbing che annunciava il varamento del caccia-torpediniere *Ostro* ed è l'ottavo o il decimo caccia-torpediniere varato all'estero.

Morin, ministro della mariniera. Il sesto!

Della Rocca. Ora perchè queste commissioni di caccia-torpediniere all'estero, quando opifici nazionali, facendo ingenti sacrifici ed impiegando notevoli capitali, si erano posti in grado di potere essi fabbricare, forse meglio che ad Elbing, meglio che in Germania, questi caccia-torpediniere? Io non ho saputo spiegarmi questa anomalia. Solamente dico che il Governo del Re non fa una bella figura di fronte ad industriali, che furono, patriotticamente, incoraggiati ed eccitati a spendere per mettere i loro stabilimenti in condizione di potere adempiere le commissioni dello Stato, e per emanciparsi dall'estero, che notevoli capitali hanno impiegato a questo scopo; e quando l'impianto era avvenuto, ^{quar}altrove, costruzioni riuscivano ^{megli-}azionale era dive- quando quest'ind^{na}ente dall'opera dello straniero, nuta in^{di} Stato non aveva bisogno di ricorrere all'estero per i lavori concernenti la difesa nazionale, e che hanno veduto tutto ad un tratto dare le commissioni all'estero ed i loro stabilimenti rimanere inerti ed essi obbligati a licenziare gli operai per mancanza di lavoro.

Tutto questo non è bello e dimostra che nel Ministero della mariniera, come in altri Ministeri, non vi è unità di concetto. Il Governo non è personale, è un ente giuridico e gli impegni di un ministro devono essere rispettati dal suo successore; e dev'essere sbandita tanta incostanza di propositi, per la quale non giunge a novembre quel che si fila d'ottobre. Questo non dovrebbe avvenire.

Presidente. Onorevole Della Rocca, la prego di abbreviare.

Della Rocca. Ha ragione. Ho quasi finito; due altre parole soltanto.

Mi fermo a queste malinconiche considerazioni, riservandomi di ritornarci sopra in altro tempo, quando i minuti non mi faranno pressione. Per ora dico che, deplorando l'inconveniente, non passato remoto, ma passato prossimo, e credendo all'assicurazione dell'onorevole ministro della mariniera che non si daranno più commissioni all'estero, allo stato degli atti, deploro il passato, e non posso che augurare che l'avvenire sia migliore.

Morin, ministro della mariniera. Domando di parlare.

Presidente. Scusi dò prima facoltà di parlare all'onorevole Cimati.

Cimati. Ringrazio l'onorevole sotto-segre-

tario di Stato della sua risposta che sarà di grande conforto per gli operai della marina, che da tempo attendono questo atto di giustizia; ma a me, un poco scettico della vita, permetta che auguri che le sue parole non rimangano parole e trovino presto la conferma nei fatti.

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

Morin, ministro della mariniera. Replicherò all'onorevole Della Rocca prima sopra un punto che riguarda ancora la questione delle pensioni degli operai.

L'onorevole Della Rocca ^{rispondere} di Stato per il ^{scat}manifestato la preoccupazione, che ^{teso}quando sarà votata (se lo sarà, come spero) la legge che è all'ordine del giorno, rimarrebbero fuori i cinquemila operai in più, che si avrebbero, rispetto ai dodicimila che la legge stessa riconoscerà d'ora innanzi come permanenti e normali. Se l'onorevole Della Rocca vorrà leggere il disegno di legge, vedrà che, per il fatto dell'approvazione di esso, non sarà affrettato il collocamento a riposo di un solo operaio, perchè il passaggio dalla cifra di circa diciassettemila operai, che è l'attuale, alla cifra di dodicimila, che è quella alla quale ci proponiamo di venire, sarà fatto gradatamente e per il solo fatto della eliminazione naturale. Non vi sarà dunque alcun straordinario collocamento di operai a riposo.

Vengo ora a dire qualche cosa relativamente alla questione dei caccia-torpediniere. Ma come? onorevole Della Rocca, proprio a me viene a domandar conto del perchè si siano date le commesse dei caccia-torpediniere all'estero?

Della Rocca. Non alla persona, ma al Ministero.

Morin, ministro della mariniera. A me che ho ordinato la costruzione del *Fulmine* nel 1893 e che mi sono sempre rifiutato di dare commesse altrove che in Italia?

Gli ultimi due caccia-torpediniere sono stati commessi nel gennaio del 1899. Perchè l'onorevole Della Rocca, che era allora alla Camera, non ne ha domandato conto al ministro che era al potere in quel tempo?

Della Rocca. Non l'ho saputo, perchè non era stato annunziato.

Morin, ministro della mariniera. Ad ogni modo si rassicuri, onorevole Della Rocca, le noti-

zie di ordinazioni di caccia-torpediniere all'estero da lui citate non sono esatte, perchè non è di dieci ma di sei il numero di queste navicelle costruite, o in corso di costruzione, a Elbing. Quattro sono state ordinate sotto la amministrazione Brin e due sotto l'amministrazione Palumbo.

L'onorevole Della Rocca dice che non vi è seguito nell'amministrazione della marina. Ma desidera egli proprio che ci sia il seguito? Allora dovrò dare anch'io le commesse all'estero.

Della Rocca. No, io voglio che vi sia un ^{segua} **Morin**, ^{ministro} ^l sistema precedente. ^{navinaria} attuale, un cambiamento di ^{vi deve} essere per forza, altrimenti si dovrà ^{con} nuare le commesse all'estero.

Ma stia tranquillo l'onorevole Della Rocca che io non darò mai alcuna commessa, nè di torpediniere, nè di altre navi all'estero. Di più non posso dichiarare.

De Nobili, *sotto-segretario di Stato per il tesoro.* Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

De Nobili, *sotto-segretario di Stato per il tesoro.* L'onorevole Della Rocca si è mostrato molto scettico a proposito della risposta che abbiamo dato in ordine alle pensioni degli operai. Egli certo non può dubitare del grande interesse che io porto a quella riforma; mi limito a ricordargli che, sullo scorcio della passata Legislatura, fui io che presentai un disegno di legge in proposito, di mia iniziativa. Egli teme che la riforma sia rinviata alle calende greche. Io non divido i suoi timori, perchè so come sia intenzione del ministro del tesoro di presentare, quanto prima, quel progetto generale sulle pensioni civili e militari. Come già dissi, ritengo più opportuno includere quella riforma nel disegno di legge generale; in quanto che forse così certe opposizioni, che si manifestarono altra volta, non si manifesteranno quando si constaterà che non vi è aggravio per l'erario e quando questa riforma sarà presentata collegata ad altre riforme che portano un grande vantaggio all'erario ed alleggeriscono il debito vitalizio.

Quando però, sia per la gravità degli studi, sia per le vicende parlamentari non fosse dato di presentare presto quel disegno di legge generale, allora sarà il caso di presentare, e ne prendo impegno, un disegno di legge speciale.

Presidente. Sono esaurite così le interrogazioni.

Prima di procedere nell'ordine del giorno debbo dare lettura della seguente mozione pervenuta al banco della Presidenza:

« La Camera, convinta che il regolamento approvato con Regio Decreto 25 novembre 1900, n. 450 e modificato con altro Regio Decreto 3 marzo 1901, n. 80 non corrisponde nè allo spirito della legge 25 marzo 1900 sulla sofisticazione dei vini nè alle esigenze della produzione e del commercio vinicolo italiano e costituisce un vero impedimento alla onesta esportazione dei vini nazionali, invita il Governo a modificarlo opportunamente.

« Vigna, Rossi Teofilo, Battelli, Montagna, Calvi, Spagnolètti, Gianolio, Grossi, Daneo Edoardo, ^{ma} ^{ette}, Ottavi, Calleri Enrico. »

Onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio la prego di dichiarare quando si dovrà discutere questa mozione.

Baccelli Alfredo, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.* È stata nominata recentemente una Commissione chiamata appunto ad esaminare i reclami che da più parti sono stati avanzati contro all'attuale regolamento sui vini. Crederei dunque opportuno di attendere che questa Commissione facesse le sue proposte e che di conseguenza il Governo potesse dire quali sono i suoi intendimenti in proposito.

Montagna. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Montagna. La mozione porta le dieci firme richieste dal regolamento affinché sia iscritta nell'ordine del giorno.

Io avrei compreso che l'onorevole sotto-segretario di Stato ci avesse determinato quel giorno che egli avesse creduto opportuno per lo svolgimento della mozione. Ma lasciarlo indeterminato in verità credo che ai firmatari della mozione non convenga. Io sono uno dei firmatari, e trovo che sarebbe più opportuno che l'onorevole sotto-segretario di Stato ci determinasse il giorno.

Presidente. Ma, onorevole Montagna, l'onorevole sotto-segretario di Stato ha dichiarato che non potrà determinarlo se non quando la Commissione avrà terminato i suoi lavori. E vi è appunto una Commissione che attende

ai suoi lavori allo scopo di risolvere la questione.

Montagna. La discussione della mozione potrebbe dare nuovi elementi a questi studi. Io quindi faccio una proposta, se all'onorevole sotto-segretario di Stato non dispiace, di fissare cioè la discussione della mozione a 15 giorni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.

Baccelli Alfredo, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.* Ho già detto che una Commissione della quale fanno parte gli uomini più competenti della materia ed anche uomini che rappresentano le varie regioni d'Italia e che appartengono al Parlamento, attende ed hanno una spiccata parte in una gravissima questione.

Non posso dire all'onorevole Montagna quando la Commissione potrà aver posto termine ai suoi lavori, nè posso chiedere alla Commissione che faccia un lavoro affrettato, il quale poi ci condurrebbe nella necessità di dover di nuovo tornare sull'argomento, su cui già due volte siamo venuti.

In questo stato di cose io assolutamente non potrei consentire che fosse posta la mozione all'ordine del giorno fra 15 giorni. Posso prendere impegno di pregare la Commissione affinchè affretti quanto più è possibile il suo lavoro, sempre s'intende compatibilmente con la serietà del lavoro medesimo, e di dare poi all'onorevole Montagna tutte le spiegazioni in proposito.

Se l'onorevole Montagna allora non sarà soddisfatto sarà il caso di discutere la mozione e di provocare su questa il giudizio della Camera.

Montagna. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Montagna. Mi pare che l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio faccia una confusione...

Baccelli Alfredo, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.* No, onorevole Montagna, non confondo affatto.

Montagna. Scusi, io non capisco come noi dobbiamo rinunciare ad un nostro diritto, di svolgere e discutere qui una questione importante, come Ella ha riconosciuto, perchè v'è una Commissione fuori di qui che se ne sta occupando, e che si inibisca a noi di oc-

cuparci di questo medesimo argomento. Ciò non mi persuade.

Non voglio provocare un voto: del resto ho creduto di compiere un mio dovere in assenza degli altri colleghi firmatari della mozione, di rilevare che la presentazione della mozione stessa è stata fatta allo scopo di portare la discussione alla Camera.

Il rappresentante del Governo crede di non farla venire, ed io non faccio che protestare per parte mia, perchè si inibisce di portare alla Camera la discussione...

Baccelli Alfredo, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.* protestar nulla. ... di parlare.

Montagna. ... di una questione che egli stesso ha riconosciuto importantissima.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.

Baccelli Alfredo, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.* L'onorevole Montagna non ha alcuna ragione di protestare. Il Governo non si è neppure sognato di impedire alla Camera di discutere la mozione, ma ha semplicemente portato a cognizione della Camera stessa lo stato delle cose, ed ha detto che mentre una Commissione, composta di autorevoli personalità sta studiando l'argomento, sarebbe opportuno di soprassedere alcun tempo. (*Commenti*). Ma poichè l'onorevole Montagna insiste perchè il Governo dichiari quando intende che la mozione sia discussa, io non ho difficoltà di affermare che, quando la discussione di tutti i bilanci sarà esaurita, noi saremo pronti a discutere su questo argomento. (*Commenti*).

Presidente. Onorevole Montagna, la mozione rimarrà registrata nell'ordine del giorno e ci torneremo sopra più tardi.

Discussione

di domande di autorizzazione a procedere.

Presidente. Procediamo nell'ordine del giorno il quale reca « Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro i deputati Capece-Minutolo e Montagna per corruzione elettorale. »

La Commissione propone di respingere la chiesta autorizzazione a procedere contro gli onorevoli Capece-Minutolo e Montagna.

Se non vi sono osservazioni da fare queste conclusioni si intendono accettate.

(Sono accettate).

Viene poi l'altra domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Badaloni per eccitamento all'odio di classe.

La Commissione unanime domanda alla Camera che sia negata la chiesta autorizzazione a procedere contro l'onorevole Badaloni.

Se non vi sono osservazioni in contrario queste conclusioni si intendono accettate.

(Sono accettate).

Coordinamento e votazione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-1902.

Presidente. L'ordine del giorno reca il coordinamento e votazione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-902.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Giunta del bilancio.

Guicciardini, presidente della Giunta generale del bilancio. È stato da taluno sollevato il dubbio che la legge del bilancio debba coordinarsi con il disegno di legge delle spese straordinarie.

Io credo che la legge del bilancio debba rimanere tal quale com'è stata votata, nonostante che non contenga le cifre che sono segnate nel disegno di legge per le spese straordinarie. È canone legislativo che i bilanci si fanno in base alle leggi fatte e non in base alle leggi da farsi; ed è canone amministrativo sancito dalla legge di contabilità, che nessuna spesa straordinaria possa essere messa in bilancio, quando oltrepassa le 300,000 lire, se non è autorizzata da leggi speciali.

È stato approvato, è vero, dalla Camera un disegno di legge di spese straordinarie, ma esso non è ancora divenuto legge dello Stato, perchè manca l'approvazione del Senato e la sanzione reale.

Quindi nello stato attuale delle cose a me pare che il bilancio della guerra debba

rimanere così come è stato approvato nella seduta antecedente, nè da ciò può nascere alcun inconveniente, o intralcio all'amministrazione. La legge di assestamento, a suo tempo, metterà in armonia il bilancio che oggi siamo chiamati a votare, col disegno di legge sulle spese militari, qualora il Senato lo approvi.

Penso dunque che non vi sia alcuna modificazione da introdurre nel bilancio nè a titolo di coordinamento nè ad altro titolo.

Presidente. Sta bene. Allora non rimane che approvare il riassunto.

Parte ordinaria . . .	L. 258,028,600. »
Parte straordinaria . . .	» 4,076,000. »
<hr/>	
Totale . . .	L. 262,104,600. »
di cui . . .	» 6,848,532. 14
<hr/>	
Totale generale . . .	268,953,132. 14

Ora si dia lettura dell'elenco degli immobili da alienarsi, in relazione all'articolo 5 del disegno di legge sulle spese straordinarie militari.

Miniscalchi, segretario, legge l'elenco degli immobili da alienarsi:

Torino. — Polveriera della Tesoriera.

Alessandria. — Terreni costituenti la cinta magistratale della piazza e relative dipendenze.

Polveriere e poterne adiacenti alla cinta medesima.

Casale Monferrato. — Opera a corona degli Orti e sue dipendenze.

Opera Cittadella e sue dipendenze.

Terreni costituenti la cinta magistratale della piazza e sue dipendenze.

Lecco. — Polveriera di Pescarenico.

Genova. — Cinta magistratale e sue dipendenze nei tratti che risulteranno non più necessari alla difesa nello studio di sistemazione del fronte terrestre della piazza.

Terreno presso il seno di Giano.

Batteria Janus, Malapaga, Quarantena e Passo Nuovo.

Terreni costituenti le piazze d'armi di Polcevera e Bisagno.

Terreni, con avanzi di opere murali, al Chiappeto ed adiacenti alle torri Siria, Montelongone, Sant'Erasmus, S. Simone, Garbo, Granarolo, Montemoro, Bombe ed alla caserma sotto Monteratti.

Cremona. — Forti Picenengo e Bosco ex-Parmigiano con terreni adiacenti.

Pizzighettono. — Forte Roggione e sue dipendenze.

Terreni costituenti la cinta magistrale sulla sinistra dell'Adda e sue dipendenze.

Terreni costituenti la cinta magistrale sulla destra dell'Adda e sue dipendenze.

Piacenza. — Cinta murata e sue dipendenze nei tratti che risulteranno di niun interesse militare alla sistemazione difensiva della piazza.

Quattro lunette a cavaliere della ferrovia Piacenza-Milano.

Venezia. — Batterie Tresse, S. Maria Elisabetta, Lido, S. Leonardo, Malamocco, Terre Perse, Casabianca, Quattrofontane, Campalto, S. Erasmo Vecchio, Torre S. Erasmo, Penigo.

Forte S. Secondo.

Fortini abbandonati sul fianco della piazza a N. — Batterie S. Pietro in Volta, Pellestrina, Cavanella d'Adige.

S. Maria Maddalena. — Opere e terreni adiacenti costituenti la testa di ponte di S. Maria Maddalena sul Po.

Boara Pisani. — Opere e terreni adiacenti costituenti la testa di Ponte di Boara Pisani.

Bovolenza. — Terreno costituente il poligono di tiro a segno.

Verona. — Forti Tombetta, Porta Nuova, Palio, S. Lucia, Fenilone, S. Massimo, S. Zeno, S. Sofia, S. Leonardo, S. Mattia, Torri n. 1, 2, 3, 4, Ca Bellina.

Batteria spianata e di controscarpa.

Bastione delle Maddalene (parte dello spalto).

Terreni e dipendenze adiacenti al forte Porta Nuova ed alla Torre di S. Giuliano n. 2.

Terreni adiacenti alla caserma Castel S. Pietro.

Pastrengo. — Opere della piazza radiata e dipendenze non più necessarie del servizio militare.

Bologna. — Cinta magistrale della piazza ed opere annesse e dipendenti.

Ancona. — Cinta magistrale della piazza ed opere annesse e dipendenti.

Opere e forti staccati.

Portoferraio. — Opere costituenti le antiche fortificazioni della piazza e relative dipendenze.

Capua. — Fossi e spalti di parte dei ter-

reni costituenti le fortificazioni della piazza e relative dipendenze.

Portici. — Reclusorio al Granatello.

Bari. — Terreno a S. Francesco la Rena e torre di Paola con terreno adiacente.

Messina. — Casotti attorno alla Cinta.

Terreno attorno alla caserma Basicò.

Presidente. Pongo a partito questo elenco.

(È approvato).

Si procederà poi alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge.

Discussione del disegno di legge relativo alle costruzioni navali e del bilancio della marineria

Presidente. Procede all'ordine del giorno. Procede alla discussione dei disegni di legge: Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi; Stato di previsione della spesa del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario 1901-902.

Se la Camera consente, io proporrei che, come si fece per le spese straordinarie della guerra e per il bilancio della guerra, così si facesse anche ora una sola discussione generale, comprendendovi e la legge delle costruzioni navali ed il bilancio stesso del Ministero della marineria.

Consente l'onorevole ministro della marineria?

Morin, ministro della marineria. Perfettamente.

Presidente. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito. Si dia lettura dei disegni di legge da discutere. (Vedi *Stampati*, n. 81-A e 131-A).

La discussione generale è aperta su questi disegni di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Micheli.

Micheli. Onorevoli colleghi, vivissima è la emozione che io provo nel rivolgermi per la prima volta in quest'Aula la parola. Imploro perciò intera la vostra benevolenza nell'ascoltarmi e, con l'augurio che mi fo di vedermela concessa, entro senz'altro nell'argomento.

La relazione, con la quale l'onorevole ministro della marineria accompagna il disegno di legge che ora è sottoposto all'esame della Camera, riferendosi all'analogo disegno presentato nella passata Legislatura dall'onorevole Bettolo, predecessore dell'attuale ministro della marineria, fa rilevare come lo

assegnamento straordinario allora chiesto di 40 milioni, per dotare l'Amministrazione marittima di maggiori mezzi per provvedere al servizio delle nuove costruzioni, fosse stato evidentemente commisurato al grado di potenzialità della nostra finanza e non alle esigenze della nostra difesa marittima, le quali (è la relazione stessa che lo dice) richiederebbero invece mezzi assai più larghi. Per giudicare adesso in qual misura i 32 milioni chiesti con l'attuale disegno di legge possano concorrere a migliorare le attuali condizioni militari della nostra flotta combattente e come di fatto occorranzo mezzi sponderi propri per metterla in grado di ritrimita, è mestieri conoscere prima la flotta stessa per quanto riguarda sempre il suo valore militare. Consenta per ciò la Camera che io mi assuma l'onore di esporle in brevissimi termini e voglia di poi concedermi che io richiami la sua attenzione sulla necessità di provvedere d'urgenza alla ricostituzione della flotta stessa, facendole cenno dei mezzi ai quali, a mio avviso, farebbe d'uopo ricorrere per conseguire tale intento.

Prima che io vi dimostri come la nostra flotta combattente si trovi oggi, per le sue condizioni militari, ben lungi dal rispondere alle esigenze della difesa nazionale, è bene che vi faccia presente come di questo stato di cose non vada attribuita colpa che ai rapidi progressi fatti dall'arte navale in genere e dalle artiglierie in specie, in questi ultimi tempi, quando cioè per condizioni di bilancio noi eravamo obbligati di andare tanto a rilento nel mettere in cantiere nuove navi rispondenti alle nuove esigenze militari, come avevano sempre risposto, siatene certi, alle esigenze militari delle varie epoche nelle quali furono costruite tutte le attuali nostre navi da battaglia.

Ciò premesso, io dirò, come d'altronde è a voi noto, che il nostro naviglio militare è costituito da navi da battaglia, da contro-torpediniere, da torpediniere, da navi sussidiarie e da navi di uso locale per i porti militari. Meno le navi sussidiarie e le navi di uso locale per i porti militari, tutte le altre dovrebbero essere navi combattenti, cioè atte a sostenere combattimenti. Di queste ultime soltanto io mi occuperò, poichè queste ul-

time soltanto sono quelle che decidono le sorti di una guerra.

Le navi da battaglia vanno divise in due categorie: navi corazzate e navi protette. Le navi corazzate sono munite di un ponte di protezione subaqueo corazzato per la difesa delle loro parti vitali sottostanti al ponte stesso, e sono poi provviste di corazze verticali al loro galleggiamento, costituenti cintura completa o parziale, e sulle pareti dei loro ridotti contenenti le artiglierie di grosso e di medio calibro. Hanno inoltre provviste di difesa, con corazze ugualmente verticali, le strutture dei sostegni delle artiglierie e dei ridotti medesimi.

Le navi protette si limitano invece ad avere il solo ponte di protezione subaqueo; e sui loro fianchi, e sulle loro strutture dei sostegni delle artiglierie, hanno indifese le artiglierie. Fatta questa distinzione, vi farò presente come di navi corazzate, senza contare le tre, che oggi trovansi in corso di costruzione, *Regina Margherita* e *Benedetto Brin* di prima classe, e *Francesco Ferruccio* di seconda classe, ne possediamo 20, cioè: dieci di prima classe, quattro di seconda, e sei di terza.

Le dieci navi corazzate di prima classe sono le seguenti: *Duilio*, *Ruggero di Lauria*, *Andrea Doria*, *Francesco Morosini*, *Dandolo*, *Sardegna*, *Sicilia*, *Re Umberto*, *Ammiraglio di Saint-Bon* ed *Emanuele Filiberto*.

Le prime quattro: *Duilio*, *Ruggero di Lauria*, *Andrea Doria* e *Francesco Morosini*, che all'epoca della loro costruzione rappresentavano un ottimo valore militare, oggi, per i rapidi e successivi progressi fatti dall'arte navale, e dei quali vi ho già accennato, poco rispondono alle attuali esigenze militari. Sono difatti quasi sprovviste di artiglierie moderne, cioè a tiro rapido, e le pochissime che esse hanno trovansi sistemate allo scoperto e sopra strutture completamente indifese. Per di più, la loro velocità è alquanto limitata. La *Duilio* poi, ha il suo apparato motore in tale stato di vetustà, da non concedere che essa rimanga più oltre ascritta alla classe delle navi combattenti.

Furono fatti in questi ultimi tempi alcuni studi per rimodernarla, ma ciò non ostante si accertò, che il munirla di un nuovo apparato motore e di nuove artiglierie non avrebbe recato adeguato vantaggio, di fronte

alla spesa occorrente, poichè la nave sarebbe pur sempre rimasta una nave lenta, e quindi poco atta agli usi della guerra moderna.

La quinta, cioè la *Dandolo*, che fu nave gemella della *Duilio*, subì in questi ultimi anni un rimodernamento, ma ciò non ostante la sua potenzialità militare non risultò superiore a quella di ognuna delle tre navi tipo *Ruggero di Lauria* da me già citate. Difatti la sua velocità si mantiene ancora inferiore a quella posseduta da questa nave e le artiglierie a tiro rapido che le furono aggiunte si trovano, pure su di essa, sistemate allo scoperto e sopra strutture niente affatto difese.

Le tre successive navi, *Sardegna*, *Sicilia* e *Re Umberto*, mentre posseggono un buon armamento militare, una buona velocità e una buona difesa delle loro costanti, al ponte subacqueo, e sono fortemente corazzate, hanno pochissimo difese al loro galleggiamento sulle pareti del ridotto centrale; il quale contiene le artiglierie di medio calibro nelle strutture di sostegno dei ridotti corazzati estremi e nelle artiglierie di grosso calibro che essi contengono.

Difatti le corazze verticali di queste parti non raggiungono che una grossezza di dieci centimetri e per di più sono di acciaio comune, ciò che significa che, per resistenza alla perforazione, esse equivalgono a corazze di acciaio di appena sei centimetri di grossezza fabbricate con i processi moderni, cioè al nichelio e cementate.

Come vedete, onorevoli colleghi, questa è una difesa di valore troppo limitato per tali navi, poichè queste corazze sono perforabili persino da proiettili di 76 millimetri di calibro e, quel che più monta, da granate di 152 millimetri tanto ordinarie quanto cariche di fulmicotone.

Le ultime due navi: *Ammiraglio di Saint-Bon* ed *Emanuele Filiberto*, la prima già pronta e l'altra che lo sarà nello spazio di pochi mesi, sono le sole corazzate di prima classe che, nel loro complesso, rispondono alle attuali esigenze militari. Sono, difatti, bene armate, ben difese e dotate di buona velocità.

Le quattro navi corazzate di seconda classe sono le seguenti: *Carlo Alberto*, *Vettor Pisani*, *Garibaldi* e *Varesè*. L'armamento militare delle due prime, in relazione al loro dislocamento, non è così potente come quello delle due ultime; sono però come le due ultime ben di-

fese e dotate di buona velocità, e, al pari di esse, rispondono alle esigenze militari moderne.

Le sei navi corazzate di terza classe sono le seguenti: *Marco Polo*, *Affondatore*, *Ancona*, *Castelfidardo*, *San Martino* e *Maria Pia*. Ad eccezione della *Marco Polo*, uscita circa sette anni fa dai nostri arsenali e che, quantunque rivestita di corazze di appena 10 centimetri di grossezza e di acciaio comune, può lasciarsi ascritta alla classe delle navi combattenti, tutte le altre, che contano già da 35 a 38 anni di vita, che sono sprovviste di un ponte di protezione subaqueo, che hanno le corazze al galleggiamento, e sono tutte dotate di limitatissima velocità, non possono più in alcun modo essere considerate come navi atte a sostenere combattimenti.

Esaurita questa sommaria rassegna delle navi corazzate, passerò a parlare delle navi protette. Le due navi *Italia* e *Lepanto*, mentre hanno potentemente corazzato il loro ponte di protezione subaqueo, sono sprovviste di cintura corazzata al galleggiamento e di corazze sui fianchi per la difesa delle strutture di sostegno dei loro ridotti corazzati e delle artiglierie di grosso calibro che essi contengono, vanno evidentemente ascritte a questa categoria, di navi protette; la quale ne comprende ben altre 14 che sono: *Etna*, *Fieramosca*, *Bausan*, *Stromboli*, *Vesuvio*, *Calabria*, *Dogali*, *Elba*, *Etruria*, *Liguria*, *Lombardia*, *Piemonte*, *Puglia* e *Umbria*, con un dislocamento ognuna, compreso fra le 2 mila e le 4 mila tonnellate.

Sino dall'epoca in cui il rimpianto Brin resse per l'ultima volta le sorti della nostra marina, fu stabilito che l'*Italia* dovesse subire un rimodernamento per essere ridotta a nave corazzata. Da allora furono studiati vari progetti secondo le idee dello stesso Brin e dei due ministri che gli succedettero, onorevoli Palumbo e Bettòlo. E fu sotto l'amministrazione di quest'ultimo che un progetto da lui fatto studiare fu approvato dal Consiglio superiore di marina. Se non che adesso, mentre i lavori si trovano già iniziati, pare prevalga l'idea di non effettuare più il rimodernamento di questa nave e di doversi invece limitare a migliorarne l'armamento secondario e le attuali condizioni di stabilità e di galleggiamento, mercè la aggiunta alla

sua carena di un controbordo di rilevante volume.

Per far ciò, e per montare e ricostruire nell'interno della nave tutto ciò che fu smontato e demolito per dar luogo ai nuovi lavori di rimodernamento, occorreranno non meno di 4 milioni e mezzo; e questo per far rimanere la nave sprovvista di difesa, nella condizione cioè di non poter sostenere un combattimento. Avvertite che la nave disloca circa 16 mila tonnellate e che costò all'erario circa 30 milioni di lire.

Io non so ciò che deciderà di fare l'onorevole ministro della mariniera; per parte mia ritengo che, ove non si provveda a mettersi a munirla nelle migliori condizioni di difesa, sia per difendere le strutture di sostegno dei ridotti corazzati contenenti le grosse artiglierie, sia per difendere le artiglierie di medio calibro, convenga non effettuare alcuna spesa per questa nave e radiarla piuttosto dai ruoli.

Quello che ho detto per la nave *Italia*, l'applico alla nave gemella *Lepanto*, la quale pure non è in grado di sostenere un combattimento, come non lo sono le altre 14 navi protette. Il condurre oggi al combattimento queste navi significherebbe condurre a morte sicura migliaia di vite senza speranza di conseguire utili effetti per la vittoria. I disastrosi effetti che produrrebbero nelle murate e nell'interno di queste navi gli scoppi di granate cariche di alti esplosivi e lanciate da artiglierie che tanto oggi si distinguono per la rapidità e precisione del tiro, metterebbero assai sollecitamente queste navi fuori d'azione. Quando anche la loro stabilità, e quindi la loro galleggiabilità, non venisse compromessa dai loro fianchi squarciati in prossimità del galleggiamento, la devastazione interna sarebbe tale, dopo breve volgere di tempo, da non concedere più loro l'uso delle proprie artiglierie e perfino del proprio apparato motore.

Ad eccezione dell'*Italia* e della *Lepanto*, per le quali io non cesso dal fare voti perchè vengano rimodernate, le altre 14 possono a mio avviso essere convenientemente utilizzate, parte come navi-scuole e parte come navi destinate alla protezione del commercio in mari lontani in tempo di pace.

Fra le navi da battaglia, oltre quelle delle

quali vi ho fin qui parlato, ne sono classificate 15, che sono *Agordat*, *Coatit*, *Aretusa*, *Calatafimi*, *Caprera*, *Confienza*, *Euridice*, *Goito*, *Iride*, *Minerva*, *Monzambano* e *Urania*, di un dislocamento, ognuna, compreso fra le 800 e le 1400 tonnellate.

Queste navi furono costruite per essere destinate a dar caccia alle torpediniere nemiche, prima che sorgessero le attuali contro-torpediniere, *destroyers*, dotate di altissima velocità e di limitatissimo dislocamento. Ad eccezione delle due navi *Agordat* e *Coatit*, che raggiungono una velocità di circa 23 nodi, tutte le altre, attesa la loro esigua velocità di fronte a quella posseduta dalle torpediniere moderne delle altre grandi potenze marittime, non rispondono più allo scopo per il quale vennero costruite. Difficilmente io altro utile queste ultime potrebbero trovare navi-avviso, navi-staffetta, o in servizio delle squadre.

Non mi resta ora a parlare che delle contro-torpediniere e delle torpediniere. Ancora pochi mesi ed avremo 11 contro-torpediniere tutte di recente costruzione e tutte rispondenti a quanto per questa specie di navi può oggi essere richiesto. Di torpediniere di prima e seconda classe, cioè di alto mare, ne possediamo 102 e fra queste una sotto-marina. Quelle di prima classe in numero di 7 possiedono tuttora velocità tali da potere utilmente esercitare il loro ufficio in tempo di guerra. Le rimanenti 94 di seconda classe, che contano già parecchi anni di vita e di attivissimo ed utile servizio per un ottimo ammaestramento dei nostri ufficiali ed equipaggi, sono ridotte oggi ad avere velocità tanto limitate di fronte all'ufficio che in un attacco navale esse debbono esercitare, da farmi ritenere che poco o nullo possa essere l'assegnamento da farsi su di esse in simili contingenze. La maggior parte di esse sono però, mediante una spesa relativamente piccola, essere messe in grado da rendere ancora utili servizi in tempo di guerra, non più però come torpediniere di alto mare, ma come torpediniere da costa, procurando di migliorare le condizioni della loro velocità, con l'alleggerirle di quei pesi di cui potrebbero in questo caso fare a meno, e col cambiare loro quelle caldaie che per vetustà non sono più in grado di sopportare interamente la pressione di regime del vapore.

La torpediniera sottomarina costruita a Spezia fin dal 1891, e che, dopo aver subito una lunghissima serie di esperimenti, fu messa in disparte nel 1896, è ritornata fino dai primi del corrente anno ad essere oggetto di nuove prove. È con piacere che io noto questo risveglio da parte nostra, tanto più quando penso che nel 1895 noi avevamo già munito questo sottomarino del famoso apparecchio di visione indiretta, *periscopio*, e che eravamo giunti ad ottenere risultati di navigazione subaquea e di lancio di siluri che dalla Francia furono raggiunti circa 2 o 3 anni dopo col suo sottomarino *Zédé*. Se, per ragioni che non mi sono note, le nostre esperienze non fossero state interrotte fino dal 1896, molto probabilmente oggi, in luogo dei francesi e degli americani degli Stati Uniti saremmo noi alla testa di un'armata di studi e molto probabilmente potremmo già disporre di veri e propri utili e temibili apparecchi di guerra.

Riassumendo: delle nostre 20 navi corazzate, 6 non hanno alcun valore militare; delle 14 rimanenti che possono sostenere combattimento, 6 soltanto, cioè 2 di prima classe e 4 di seconda, rispondono alle attuali esigenze militari. Delle 31 navi da battaglia non corazzate, 29 potranno essere meglio utilizzate destinandole a prestare servizi che non reclamino la loro entrata in combattimento. Di contro-torpediniere ne possederemo 11 tra pochi mesi, in ottime condizioni militari; delle 101 torpediniere di alto mare, 7 danno affidamento di potere utilmente esercitare il loro ufficio in tempo di guerra, mentre la maggior parte delle rimanenti 94 potranno facilmente esser messe in grado di rendere buoni servizi come torpediniere da costa.

Condizioni queste, come voi vedete onorevoli colleghi, così poco lusinghiere, da dover noi far voti che il nostro orizzonte politico non abbia nè ora, nè per lungo tratto avvenire ad offuscarsi!

Come le altre grandi potenze marittime europee abbiano in questi ultimi anni spinto la costruzione di navi corazzate, sia per aumentare il numero delle loro unità combattenti, sia per sostituire quelle che man mano i progressi dell'arte navale rendevano non più atte a combattere, ve lo dimostri il fatto che, mentre noi in questi ultimi dieci anni abbiamo avuto dai nostri stabilimenti militari e privati 7 navi corazzate, la Francia

ne ha avute 20, la Germania 11 e la Russia 15. Non cito l'Inghilterra, poichè non è il caso di fare confronti con l'ultrapotenza navale di quella nazione.

Dal momento che vi ho citato la Germania, la Francia e la Russia, vi dirò, onorevoli colleghi, quale sia il totale delle navi corazzate che ciascuna di esse possiede, senza contare, come ho fatto per noi, quelle che esse hanno in corso di costruzione. Mentre per noi questo totale è di 14, come avete avuto campo di rilevare, per la Francia è di 43, di 20 per la Germania e di 30 per la Russia.

Ma questo confronto, già così poco lusinghiero per noi, sarà addirittura alle nostre fra cinque o sei anni aggiungere le tre che ~~14 sono~~ sono in corso di costruzione, *Regina Margherita*, *Benedetto Brin* e *Francesco Ferruccio*, le due, la cui costruzione è stata testè ordinata, *Vittorio Emanuele* e *Regina Elena*, l'*Italia* e la *Lepanto*, se la loro trasformazione avverrà di fatto ed in modo tale da poterle classificare tra le navi combattenti, ed un'altra nave corazzata la cui costruzione potrà aver luogo se verranno accordati i 32 milioni ora chiesti dal ministro, come assegnamento straordinario; ciò che costituirà un totale di 22 navi, mentre la Francia ne possederà 60, la Germania 35 e la Russia 45.

Ma se a quell'epoca dovessimo davvero trovarci in simili condizioni, sapreste voi dirmi, onorevoli colleghi, a che potrebbe servire la nostra marina se, per disgraziati eventi, l'Italia avesse allora il bisogno di difendersi sul mare dagli attacchi di qualcuna di queste potenze? Per parte mia, ritengo che non servirebbe ad altro che a fare aumentare quella già innumerevole schiera, che l'Italia rimpiange, di eroi inutilmente sacrificati alla patria!

Rimasto che fosse al nemico il dominio del mare, chi potrebbe impedirgli di bombardare i nostri principali centri marittimi e di effettuare sbarchi in quei punti che più gli convenissero delle nostre estesissime coste quasi dovunque approdabili? Quando anche il nostro valoroso esercito non si trovasse occupato in gran parte a difendere il Paese dal lato delle Alpi, nulla, onorevoli colleghi, assolutamente nulla potrebbe esso fare per impedire questi bombardamenti e ben poco, io credo, per opporsi agli sbarchi.

Mi si potrà obiettare che l'Italia, seguendo

la politica delle alleanze, dovrà pur fare assegnamento nei momenti del bisogno sul concorso degli alleati. Ammettiamolo pure; ma se alla scadenza delle attuali alleanze non venisse più riconosciuta dai nostri alleati la convenienza di rinnovarle o se a nostra volta non convenisse a noi di unirci ad altri, su quale aiuto dovremmo noi allora confidare? E le eventualità politiche, onorevoli colleghi, sono mutevoli e varie, tanto, da non concedere che siano oggi fatti pronostici su ciò che, in fatto di alleanze, potrà aver luogo da qui a diversi anni. D'altra parte le alleanze sono contratte da popoli forti con popoli forti, e maggiori sono i pro quanto più si alleanze stesse si ritraggono,

Anche da questo lato, quindi, agguerriti, consigliato di provvedere ai nostri rinforzi, specialmente sul mare, ove ora, pur troppo, siamo deficientissimi.

Ma, per far ciò, e con la dovuta urgenza, non bastano, onorevoli colleghi, gli assegnamenti ordinari dei bilanci per la riproduzione del naviglio, se questi si mantengono nei limiti di quelli stabiliti nel quadriennio che è considerato nel disegno di legge che ora discutiamo, nè bastano i 32 milioni di assegnamento straordinario chiesti con lo stesso disegno di legge; necessitano somme, onorevoli colleghi, che, per la loro entità, non possono essere ottenute, se non ricorrendo ad operazioni finanziarie. Convincentevi, onorevoli colleghi: se voi volete che l'Italia sia messa in grado di possedere una marina da guerra utile, è necessario che il paese sopporti questo sacrificio; se poi non volete che il paese sopporti questo sacrificio, è meglio allora che voi sopprimiate quel poco di marina che noi abbiamo, che risparmiate i 32 milioni di spese straordinarie, che ora vi si chiedono, e che utilizzate meglio quei 100 milioni che per essa attualmente spendiamo. In questo, però, io non sarei mai con voi. Per la difesa della patria non possono esservi sacrifici, per ingenti che siano, che il paese non debba affrontare con coraggio e con fermezza; tanto più, quando si rifletta che questi sacrifici non sono soltanto destinati ad evitare alla patria onte, dolori, sciagure irreparabili, in tempo di guerra, ma anche a procurarle fonti di ricchezza, in tempo di pace. È fuor di dubbio, onorevoli colleghi, che è dalla parte del mare, che l'Ita-

lia dovrebbe trarre gran parte della sua prosperità; come è fuor di dubbio che questa sua prosperità potrebbe facilmente conseguire, quando il paese fosse convinto di possedere una marina da guerra capace di proteggere, con sicura efficacia, e su qualunque mare, il commercio nazionale.

È perchè ho l'animo pienamente convinto da queste ragioni, che io vi scongiuro, onorevoli colleghi, di non esitare di fronte al sacrificio che, pel risorgimento della nostra marina militare, si dimostri necessario.

Se, convinti della necessità di non frapporre indugi alla ricostituzione della nostra flotta, vi decideste ad affrontare questo sacrificio, senza ulteriore ritardo, bisognerebbe allora provvedere subito per determinare i tipi e le quantità di navi che, in un certo periodo di tempo, relativamente breve, biso-

L'importanza di questo studio reclamerebbe che esso fosse affidato ad un consesso straordinario, eminentemente tecnico; non essendo in alcuna guisa ammissibile, che tale ardua questione così complessa di svariate specie di tecnicismo, possa essere risolta da una sola persona, per eccelsa che essa sia.

Quello però che a me è dato di farvi conoscere è, ad un dipresso, la somma per la quale farebbe d'uopo ricorrere ad un'operazione finanziaria, per una certa quantità di materiale che si riconoscesse necessario di apprestare in un certo periodo di tempo.

Supponiamo, per esempio, che si dovessero costruire, in sei anni, 10 navi corazzate, compresa la *Vittorio Emanuele* e la *Regina Margherita*, la cui costruzione, come diceva poco fa, è stata testè ordinata; 10 controtorpediniere e 80 torpediniere d'alto mare, ciò che unitamente ai lavori che figureranno nel computo che sto per farvi, corrisponderebbe, all'incirca, alla potenzialità di produzione, della quale, in complesso, possono esser capaci i nostri stabilimenti militari privati. Avremmo, in questo caso, che per le 10 navi corazzate occorrerebbero circa 280 milioni; per le 10 controtorpediniere circa 12 milioni; per le 80 torpediniere d'alto mare, circa 30 milioni; per l'ultimazione delle navi *Emanuele Filiberto*, *Regina Margherita*, *Benedetto Brin*, *Ferruccio*, e delle controtorpediniere che ancora rimangono a completare le 11, delle quali ho parlato, circa 70 milioni; per la trasformazione dell'*Italia* e della *Lepanto*, circa 30

milioni; per il miglioramento da apportarsi alla maggior parte delle torpediniere da passarsi al servizio delle coste, circa 4 milioni; cioè un totale di 426 milioni circa.

Detratta ora da questa somma quella di 144 milioni, ammontare degli assegnamenti ordinari di bilancio, per sei anni, per la riproduzione del naviglio, computandoli in media di 24 milioni all'anno, e quella di 32 milioni ora chiesti di assegnamento straordinario, avremmo che la somma per la quale farebbe d'uopo, in questo caso, ricorrere ad un'operazione finanziaria, sarebbe di circa 250 milioni. Sacrificio imponente, è vero, ma che sarebbe reclamato dalla suprema necessità della difesa della patria!

E qui, onorevoli colleghi, io crederei di non compiere interamente il mio dovere, se non vi accennassi altresì agli aumenti che, con questo accrescimento della flotta, saremmo obbligati di apportare al bilancio della marineria negli anni successivi al sessennio, nel quale la flotta stessa dovrebbe essere ricostituita.

Dai calcoli da me sommariamente fatti, per aumento di spese che ne deriverebbero per la manutenzione del naviglio, per il maggior numero di navi armate, per aumento di personale di alcune categorie, per maggior consumo del combustibile e delle dotazioni in genere per le stesse navi armate, questo bilancio, mantenendo di 24 milioni circa l'assegno annuo per la riproduzione del naviglio, dovrebbe essere portato a circa 125 milioni comprese le spese per la marineria mercantile.

Onorevoli colleghi, ho finito. Da uomo onesto e leale, quale mi vanto di essere, posso affermarvi di non aver fatto uscire dalle mie labbra che quello soltanto che la coscienza mi dettava per l'adempimento del mio dovere.

Nel ringraziarvi della benevolenza con la quale avete voluto ascoltare le mie parole, mi permetto di rivolgere ancora un caldissimo appello al vostro patriottismo, che non è certo secondo a quello che animò coloro i quali a costo delle loro sostanze, del loro sangue e della loro vita, vollero e fecero l'Italia una, affinché vogliate prendere a cuore le sorti della marineria militare e vogliate darle quella vita, che le è tanto necessaria, perchè l'Italia una rimanga e perchè grande essa divenga. (*Bravo! — Approvazioni e congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

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

Maurigi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: Pro-ruga della concessione fatta ai benemeriti della patria dalla legge 20 luglio 1891, numero 498.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Seguita la discussione del bilancio della marineria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio.

Fazio. Onorevoli colleghi! Non vi sembri molto strano che un ufficiale dell'esercito si sia iscritto a parlare di cose di mare. Rappresentante della Nazione, e non solamente ufficiale dell'esercito, sebbene io non sia nato marinaio, nei tre anni di vita, concessimi dalla legge speciale sui limiti di età, in cui ho potuto liberamente studiare e pensare, mi sono rivolto quasi esclusivamente non alla parte tecnica, ma ai più generali studi della nostra difesa marittima.

D'altra parte, se come ufficiale dell'esercito io non ho parlato durante la discussione del bilancio della guerra, fu perchè furono troppi e troppo competenti gli oratori che discussero le varie questioni; sicchè nulla io, ultimo e piccolo, avrei potuto aggiungere. Eppure un argomento non fu trattato; e l'argomento è questo attuale delle costruzioni navali, il quale apparentemente nulla avrebbe che vedere col bilancio della guerra, e che invece con le operazioni dell'esercito ha una relazione stretta, intima quanto mai; ed è ciò che mi propongo di dimostrare brevemente.

Mi rincresce di avere qualche volta udito in questa Camera, in una Camera italiana, come da qualcuno si pensi essere l'esercito, essere l'armata due elementi sfuttatori della nazione. Io protesto altamente contro questo sentimento, contro quest'affermazione. La nazione non è una somma di interessi individuali: la nazione è una funzione di tutte le funzioni e di tutti gli interessi degli elementi costitutivi, e come tale la nazione è una personalità giuridica, sociale, e politica, la quale ha i suoi doveri e diritti speciali,

al di sopra e all'infuori di qualunque diritto e dovere individuale. Nell'intimo della mia coscienza parlo dunque serenamente, fortemente, sebbene con la dovuta prudenza, di tutto quello che ha tratto alla nostra difesa nazionale, di cui fa tanta parte la marina da guerra e con essa le costruzioni navali.

Non intendo prendere il campo dei sommi capi dell'esercito e della marina, i quali hanno la responsabilità e la cura della difesa nazionale. Porterò la cosa davanti al Paese, davanti alla Camera, con la maggiore semplicità possibile: dirò quello soltanto che ogni uomo colto, ogni buon cittadino può e deve conoscere.

Onorevoli colleghi, figuriamoci di avere davanti una piccola carta geografica dell'Italia (più o meno siamo un po' tutti marinai o alpinisti, abbiamo un'idea delle traversate marittime, e abbiamo una idea anche delle gite alpine): da una parte l'Italia è contornata dalle Alpi e dall'altra parte dal mare. Quale delle due frontiere è la più accessibile, la più facile? Nessun dubbio sull'argomento: le Alpi, che io sappia, non hanno mai perduto del loro valore; le Alpi sono una frontiera imponente; anzi fra tutte le frontiere naturali d'Europa credo sia la più forte. Il mare nostro, che ne circonda per la bellezza di settemila chilometri invece è tutto aperto: nessuna difficoltà ad attraversarlo.

È vero che le Alpi non sono tutte in nostro potere: una parte della zona alpina appartiene allo straniero come è vero che una parte della zona marittima non appartiene politicamente all'Italia.

Se però noi volessimo, anche rapidamente, fare un raffronto fra le nostre frontiere alpine occidentale, centrale e orientale, noi verremmo a questa conclusione (io porto qui il risultato dei miei studi e convinzioni, senza scendere alle minuzie): che là dove abbiamo il nemico più forte, verso ponente, il displuvio alpino è come quasi al centro; là dove la nostra frontiera è quasi tutta sotto l'aspetto alpino posseduta dallo straniero, al centro, abbiamo poco o nulla a temere, perché vi è un paese neutrale e non certo aggressivo; dalla parte d'Oriente le condizioni sono piuttosto difficili per noi, ma anche là possediamo una zona abbastanza estesa di elementi alpini.

Considerato però che la potenza con la quale noi saremmo in lotta da questo lato

è per sé stessa nostra buona amica ed alleata, e che in caso di aggressione la stessa potenza non potrebbe opporci la totalità delle sue forze e troverebbe per le sue forze stesse disponibili una resistenza più che sufficiente nel teatro di operazione, se ne può dedurre come, da questo lato, le condizioni della difesa terrestre siano per lo meno discrete.

Aggiungiamo una considerazione. Oltre le difficoltà logistiche, tattiche e strategiche naturali, inerenti ai grandi passaggi alpini, noi abbiamo colà qualche cosa, qualche fortilizio, qualche batteria.

Aggiungendo alle asperità dei luoghi, le asperità accumulate dalle fortificazioni, dalla scienza militare, il passaggio di queste zone montane non si presenta molto facile.

Invece dalla parte di mare, ritorno a dire, non abbiamo che due o tre punti, i nostri empori principali militari: Venezia, Taranto, Messina, la Spezia, ora la Maddalena; e poi, per settemila chilometri circa, più nulla.

E il raggio di azione di queste fortificazioni non è molto esteso. Negli intervalli la spiaggia è aperta e, quasi da per tutto, accessibile. Quindi le condizioni di difesa dalla parte di mare sono, in confronto di quelle di terra, assolutamente difficili.

Aggiungo ancora un'altra considerazione. Suppongo che tanto da nord-est quanto da nord-ovest il nemico abbia superato gli sbocchi, e si raccolga nella pianura del Po. Questo solo fatto non costituisce nè un pericolo per l'esistenza dell'esercito, nè un pericolo per la nazione. È un atto qualunque, è un primo atto di una grande manovra offensiva. L'esercito della difesa, se bene concentrato, se bene affiancato, può manovrare in ritirata, appoggiandosi quindi sugli Appennini fra Spezia, Piacenza, Bologna. Il cuore della nazione, la lunga penisola, le grandi isole e le piccole, non sono state invase ancora. Gli eserciti combattenti si trovano di fronte l'uno all'altro, sempre con l'idea di una aleatorietà, che può essere favorevole sia all'uno sia all'altro.

Ben diversa è la condizione di cose quando, avvenuto lo sbocco in uno dei due versanti indicati, noi potessimo supporre che questo sia in rapporto con una spedizione dalla parte del mare, dato, che noi non avessimo flotta, o avessimo una flotta insufficiente. Allora le conseguenze sarebbero terribili: perchè l'esercito operante nell'alta valle del

Po sarebbe girato ai fianchi ed a rovescio, e separato dal cuore della nazione, e, nello stesso tempo sarebbero minacciate la capitale, l'integrità nazionale territoriale.

Vedano dunque, onorevoli colleghi, quanto importante, indipendentemente da tutte le altre considerazioni politiche ed economiche, sia per l'Italia avere un'armata potente, che possa, in caso di guerra, cooperare con l'esercito per la difesa dello Stato.

Lo scopo mio non è solamente questo. Io ho detto poco fa che alla discussione delle varie questioni del bilancio della guerra non ho preso parte, perchè tutti gli argomenti furono toccati e trattati, meno uno; e quest'uno viene ora. L'armata, secondo una delle tante mie espressioni circa l'argomento, in caso di guerra, è veramente lo scudo dell'esercito. Intendo con questo che l'esercito, senza una forte e corrispondente armata, non può spiegare tutta la potenzialità data dal suo stesso organismo e dalle esigenze della guerra. Sarebbe troppo lungo volere, anche per sommi capi, esaminare le fasi di una guerra futura, dal principio della mobilitazione e del concentramento delle truppe alle operazioni successive, anche in una fase del tutto difensiva. Ma io rilevo che in tutte queste operazioni l'esercito si trova con un fianco scoperto, sia dalla parte destra, sia dalla parte sinistra.

Il suo fianco è appoggiato al mare. Ora chi difende questo mare, se non è la flotta?

Le offese che un'armata nemica può infliggerci in caso di guerra sono molte e varie, ma si possono riassumere in tre categorie. Come disse poco fa l'onorevole Micheli, il nemico può bombardare addirittura, senza curarsi delle leggi internazionali di là da venire, i nostri empori marittimi. Ora l'Italia ha quasi tutte le sue più fiorenti, più popolate e più industrie città in riva al mare: e questo sarebbe già un danno economico immenso, un danno morale straordinario, ma non ancora un gran danno militare come quello che il nemico ci potrebbe arrecare coll'attaccare e distruggere tutte, od almeno gran parte, delle nostre ferrovie litoranee, impedendoci così in modo assoluto qualunque passaggio di truppe su queste linee. Nel quale caso io domando: in che modo si potrebbe compiere la mobilitazione e la radunata dell'esercito?

In terzo luogo (e questo è veramente l'ar-

gomento più grave) disponendo di un sufficiente naviglio da trasporto, una potenza nemica preponderante in mare può scaraventarci addosso un corpo di truppe abbastanza considerevole, di una forza molto superiore a quella che generalmente si crede. Ora questa freccia, questa puntata data alle spalle dell'esercito, data alla Capitale; questo taglio assoluto, che ne verrebbe per tutte le nostre grandi isole e per le piccole rovinerebbe completamente l'Italia, annienterebbe la nostra vita nazionale. Ecco adunque come in tutte le fasi di una guerra l'aver un punto forte di appoggio sul mare, l'aver un'armata che possa e sappia fare il suo dovere, sarebbe l'unica salvaguardia anche per le operazioni stesse dell'esercito.

Mi si può obiettare: vengano pure, li ributteremo; ma con quali forze, io domando? Queste forze dovranno essere scaglionate in Sicilia, a Napoli, a Roma, a Firenze e dunque si stende la lunga penisola. Ora io domanderei al ministro della guerra, o meglio al condottiero di un esercito italiano di difesa, se in tale occasione non avrebbe preferito di avere tutto il suo esercito in mano, anzichè doverne ritagliare una gran parte per opporsi alle possibilità di sbarco. Ma qui non c'è dubbio!

In una grossa guerra tutta la nazione, che diventa poi effettivamente la nazione armata, è nell'obbligo di accorrere nel massimo numero e nella integrazione dei suoi quadri organici militari per cacciare lo straniero; ed il sottrarre anche una parte, due, tre o quattro Corpi d'armata, alla forza totale di operazione, può significare la impossibilità di certi movimenti strategici, la impossibilità di ottenere la vittoria.

In questo caso io chiedo se non sia preferibile avere delle corazzate e degli incrociatori di più che assicurino il fronte ed il fianco dell'esercito, assicurino la vita stessa dell'esercito e della nazione, anzichè essere obbligati a smembrare questo esercito per assicurarci contro sbarchi che noi non sappiamo neppure da qual parte possano venire, giacchè da Genova a tutta la estrema Sicilia il nostro litorale è tutto aperto agli sbarchi.

Come vedono da questo mio piccolo quadro, io non mi sono curato punto di una guerra aggressiva, ma soltanto di una guerra assolutamente difensiva; e credo che nessuno, in qualunque settore della Camera si trovi,

potrà negare ad un popolo, ad una Nazione aggredita il diritto di difendersi. Io quindi non parlo che della difesa esclusiva del nostro territorio nazionale e nello stesso tempo, a scanso di equivoci, non voglio neppure riferirmi agli scopi che in mare e per il mare potrebbe avere la nostra flotta nazionale.

In questo modo posta la questione, qualcuno potrebbe dire: va bene, dal momento che è tanto necessario avere una flotta potente, dal momento che l'esercito per sé stesso non è in grado di opporsi a tutti gli sbarchi, ebbene portiamo via alcuni corpi d'armata, portiamo via una parte del bilancio della guerra e diamolo alla flotta.

Questo ragionamento, per le ragioni da me dette poco fa, non è giusto. Nelle guerre moderne è obbligo, è dovere, è necessità di tutta la Nazione di accorrere nella totalità delle sue forze per cacciare lo straniero.

L'esercito nostro è costituito abbastanza bene. Gli oratori che mi hanno preceduto hanno nella maggior parte dimostrato come, tranne piccole differenze, tranne qualche sproporzione che ci può essere tra le diverse armi, tutta la compagine dell'esercito sia bene assodata.

E questo si capisce, perchè l'Italia si è fatta storicamente per l'azione dell'esercito, e non per quella della marina: per modo che, appena l'Italia fu costituita, il primo pensiero fu quello di rafforzare quel tale esercito che era stato uno dei più potenti fattori dell'unità nazionale, per opporlo alle possibili aggressioni dello straniero. Ma oramai questo periodo è passato. Allora l'Italia aveva per nocciolo l'esercito piemontese, mentre ora ha un esercito italiano; allora l'Italia prendeva le mosse amministrative e politiche dal piccolo e valorosissimo Piemonte, ora invece l'Italia è formata diversamente, è integrata nei suoi elementi marittimi, trasportata molto verso il mezzogiorno; quindi è un'Italia nuova, un'Italia dell'avvenire la quale riposa principalmente sul mare.

Quindi io conchiudo questa prima e breve parte della mia orazione, che è la più sostanziale, con queste parole: noi abbiamo bisogno di una armata la quale risponda perfettamente allo scopo della difesa nazionale. Per far ciò non è necessario nè di attaccare l'esercito, nè di tórre un soldo al

suo bilancio, nè di portargli via un uomo, nè un fucile.

A questo punto io sono costretto a riferirmi a quanto ha detto poco fa l'onorevole Micheli e che ha bisogno di una certa spiegazione. Noi abbiamo necessità di una flotta potente, e l'onorevole Micheli ha dimostrato che non abbiamo flotta, o, per lo meno, che ne abbiamo una tale che veramente è una miseria e può costituire un impaccio in caso di guerra. Io convengo pienamente nelle sue idee, anzi mi sento più radicale di lui; ma qui si affaccia naturalmente una questione assai delicata. Noi spenderemo i suoi 300 o 250 milioni; supponiamo anzi di averli spesi; ma dobbiamo pensare che siamo vicini a due grandi potenze, una delle quali molto più ricca di noi. Se noi, allo scopo di contrapporre la nostra possanza navale a quella di questa nazione vicina, spenderemo questi milioni, potremo esser certi che l'indomani questa tale potenza, la quale è più forte di noi in mare e più ricca, ne spenderà il doppio.

Se noi spenderemo 250 milioni, questa potenza ne spenderà 500, e allora noi avremo speso senza raggiunger lo scopo. Quale è lo scopo della nostra flotta, anche sotto l'aspetto difensivo? Lo scopo della nostra flotta è quello di assicurare in modo supremo dalla parte di mare l'integrità nazionale. Se noi avremo una flotta di 40 corazzate, tutte perfette, e il nemico ne avrà una di 100, tutte perfette come le nostre, noi ci troveremo nelle stesse condizioni in cui siamo ora. Avremo tutto al più forzato questa tale potenza a combatterci a suon di milioni; ed è certo che, in ciò, saremo sempre vinti. La questione quindi si presenta sotto un aspetto di praticismo che bisogna ben calcolare. Ora io, per gli studi e le considerazioni che sono stato costretto a fare circa l'argomento, sono in grado di arrischiare una espressione la quale son sicuro che non potrà essere accettata da tutti, ma che sarà condivisa da molti; e cioè che sia possibile di riuscire allo scopo di avere un'armata la quale risponda perfettamente al suo compito, senza spendere eccessivamente, come è stato poco fa proposto. Prego gli onorevoli colleghi di prestarmi un poco di attenzione, perchè la questione non è nuova, ma per la maggior parte di loro può esser tale.

Nella classificazione della flotta, fatta poco

fa dall'onorevole Micheli, abbiamo parecchie qualità di navi. Io taglio corto; per la parte combattente, per la parte strategica, è ammessa generalmente la distinzione di due principali qualità di navi, che hanno poi il nome comune di grandi corazzate da battaglia da una parte e di incrociatori dall'altra. Tanto per intendersi nei termini, quale è lo scopo delle grandi corazzate da battaglia, quale è quello degli incrociatori? E prima di vedere quale sia lo scopo, esaminiamo quali siano le differenze.

Una grande corazzata da battaglia ha tre qualità eminenti: velocità sufficiente, che per ora è tenuta da 17 e 18, e sta avvicinandosi ai 20 nodi; corazzatura poderosa; potere offensivo grandissimo.

In che differisce l'incrociatore? L'incrociatore, appunto per lo scopo che ha, deve avere qualche cosa di più e qualche cosa di meno. Ha la protezione inferiore, una protezione così detta sufficiente, ma una velocità superiore. In questo modo, quale è la funzione dell'incrociatore rispetto a quella della nave da battaglia? La nave da battaglia combatte in tutta l'estensione del termine; è un cavaliere armato di tutto punto di ferro dal capo alle piante, inforcato sopra un buon cavallo; l'incrociatore invece è armato leggermente, ma ha la lancia e la spada, ed un cavallo molto migliore.

Ecco la differenza. In questo modo, mentre le navi da battaglia sono esclusivamente atte a tutte le operazioni che si richiedono in tempo di guerra; l'incrociatore è più atto a quelle operazioni che si chiamano in generale strategiche. Manovra nel campo strategico; potrà attaccare in distanza e declinare il combattimento quando vuole, perchè la sua velocità gli permette di andare a raggiungere altri scopi; minaccia a distanza ed anche da vicino; ma messo di fronte alle navi da battaglia, si capisce come le sue corazze non possano resistere all'urto dei cannoni potentissimi delle grandi corazzate. Quindi il suo campo non è tattico, ma strategico.

Ho voluto rilevare tale differenza per venire a questa conclusione.

In Francia esiste una scuola marittima che si chiama la *Jeune Ecole*, e questa esiste anche da noi. La *Jeune Ecole*, in Francia, ha uno scopo simile a quello che potremmo aver

noi: ma per essa è offensivo, mentre noi l'abbiamo difensivo.

In Francia si dice così: il nostro grande nemico è l'Inghilterra che indubbiamente in mare è molto più potente di noi per forza e numero di navi. Noi spenderemo (lo stesso discorso che fa l'Italia) noi spenderemo mille, ma l'Inghilterra spenderà duemila, e sarà sempre superiore a noi.

In caso di guerra come potremo contro battere queste grandi forze?

Le due grandi corazzate girino al largo finchè vogliono; noi abbiamo bisogno di rapidissimi incrociatori, molto numerosi, con lo scopo di far la guerra al commercio dell'Inghilterra, e tagliare tutte le sue linee economiche attraverso tutti gli oceani; ed in questo modo noi danneggeremo l'Inghilterra nel suo lato più debole.

La Francia, facendo questo ragionamento, è sicura però in casa sua: perchè dalla parte del mare non può aspettarsi uno sbarco inglese che possa avere qualche effetto nelle sue coste. Sbarcherà un corpo inglese, sia pure di 40 o 50 mila uomini, ma che cosa potrà fare sopra un territorio così militarmente organizzato come la Francia? Non può far nulla.

Per l'Italia invece la questione è ben diversa. L'Italia non può avere che uno scopo eminentemente difensivo, perchè può essere seriamente minacciata anche dalla parte del mare, anzi è proprio dalla parte del mare che deve difendersi più largamente. Quindi lo scopo di questa nuova scuola è quello di vedere se convenga di più o di meno all'Italia di avere una competente flotta di rapidissimi incrociatori discretamente protetti e potentemente armati, anzichè una flotta di grandi navi da battaglia. Da quanto ho esposto la decisione risulta e si presenta naturale: bisogna però che aggiunga che non tutti la pensano così; e credo anzi che l'attuale ministro della marina sia il capo-scuela della così detta grande scuola tattica opposta alla grande scuola strategica. D'altra parte osservo come questa questione interessi molto anche gli ufficiali dell'esercito, e si capisce, perchè la possibilità di sciogliere il problema in un modo più semplice ed economico appassiona anche gli ufficiali di terra, che vedono finalmente lampeggiare la possibilità della cooperazione di una flotta che

possa render tranquille le loro operazioni in terra.

In complesso la questione, oltrecchè sotto l'aspetto della difesa, presenta, anche sotto l'aspetto economico, un vantaggio sensibilissimo, qualora sia risolta nel senso da me indicato. Se invece di avere tutti questi tipi di grandi corazzate, avessimo una squadra omogenea di velocissimi incrociatori, noi, almeno sotto l'aspetto esclusivo della guerra, potremmo essere più sicuri. Infatti se avessimo delle corazzate in data quantità, una nazione vicina potrebbe averne il doppio ed il triplo; ma se invece fossimo in grado di mantener sempre in crociera una forte squadra di velocissimi incrociatori capaci di tenere il mare con qualunque tempo, che non abbiano bisogno di provvedersi troppo frequentemente di carbone, che mantengano le comunicazioni, che possano invitare al combattimento o troncarlo quando vogliono, minacciare le coste ed i trasporti, sono sicuro che nessun trasporto militare d'importanza potrebbe attraversare il mare e minacciare l'esistenza nazionale italiana.

Questa è una questione delicata e paurosa: ed io la tratto con una certa reticenza, anche perchè conosco l'alto valore tattico e strategico di tutti i grandi ammiragli che hanno preparato il nostro armamento navale seguendo un indirizzo contrario al mio; ma ciò non basta: noi siamo in dovere di trattare a fondo il problema. Prima ci furono chiesti 40 milioni che ora per ragioni speciali sono ridotti a 32, e noi, rappresentanti della nazione, abbiamo il diritto ed il dovere di far sì che questi milioni una volta votati siano bene spesi. Abbiamo questa sicurezza? Non faccio la storia delle nostre costruzioni navali; ma essa può essere accennata per sommi capi. Senza ledere le giuste ambizioni personali degli uomini eminenti che, turno per turno, diressero il Ministero della marina, ciascuno di loro, meno pochissimi, ha avuto la nobile idea di creare un tipo di nave speciale e tutto a sè; così abbiamo avuto il tipo Saint-Bon, poi il tipo Brin, poi il tipo Bettolo e poi tipi di altro genere.

Nè questo è un male; non è solamente l'ambizione personale, è anche il progresso del tecnicismo che s'impone. Tutto questo va bene; anzi aggiungerò a gloria nostra che l'Italia ha dato al mondo i migliori tipi di navi, volta per volta.

I nostri tipi di navi, escogitati dal genio esclusivamente italiano, sono stati subito ammirati, accettati, adottati dalle altre nazioni; ma è successo questo fatto: che o perchè ci riposavamo sugli allori, o per esigenze speciali di bilancio, l'Italia a quel punto in cui produceva una nave nuova, ristava e posava e dormiva, mentre le altre nazioni che procedettero alla stessa costruzione uno o due anni dopo, videro l'importanza, ed essendo anche molto più ricche di noi, profondevano i milioni per fare di queste navi-tipo tante squadre omogenee di cui noi manchiamo completamente. Questo doppio fatto ha prodotto che lo stato delle cose sia tanto anormale da avere obbligato un ammiraglio a pronunciare quel celebre motto: che noi non abbiamo che un campionario di navi; inteso nel doppio senso del troppo esiguo numero per ogni categoria di navi, e della varietà troppo grande delle nostre navi.

Ora mi permetterei una domanda. Sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole Micheli; ed anche nei miei scritti anteriori non predicai che questo: togliamo al ministro della marina questo grave fardello che tanto gli pesa, questa grande responsabilità di reggere un Ministero in cui la costruzione navale assorbe tanto lavoro di intelletto e tanti milioni con la non lontana supposizione che sia criticata ingiustamente anche l'opera sua. Perchè non affidare ad un corpo consulente, che affianchi direttamente il ministro, la responsabilità e gli studi necessari? Si risponde: abbiamo il nostro Consiglio superiore di marina. Ma io rispondo d'altra parte che in altre nazioni (con un nome più o meno mutabile) si hanno i Consigli di marina, i Consigli di ammiragliato; le basi e le mansioni sono però molto diverse e lo provo col fatto.

Noi abbiamo avuto i ministri della marina, abbiamo avuto sempre questo corpo consulente: e che cosa ha fatto? Ha mutato tutte le volte che voleva mutare il ministro. Ed è naturale, poichè il modo come i ministri della marina hanno interpretato questi problemi tattici e strategici, suppone l'annuenza tacita od espressa dei loro consigli di marina; dunque questi consigli di marina riflettevano perfettamente le idee del ministro, e la responsabilità non ricade più sui consigli di marina, ma ricade sopra il ministro.

Ora, a garanzia della nazione, della Ca-

mera, dello stesso ministro, io credo sarebbe giusto pensare seriamente a dare un nuovo indirizzo più solido e permanente e maggiore autorità a questo che chiamiamo Consiglio di marina, perchè questa troppo grande varietà di tipi di navi, mentre nuoce sotto l'aspetto delle operazioni marittime, nuoce anche sotto l'aspetto finanziario. Noi abbiamo udito dall'onorevole Micheli che, se domani dovessimo formare una squadra omogenea di un certo numero di navi aventi le qualità ora richieste di cui ha parlato poco fa, non lo possiamo fare. Noi non abbiamo di quei velocissimi incrociatori i quali sorpassano la velocità di moltissime corazzate moderne: li avevamo, ma non li abbiamo più. Onde si impone la necessità di dare unità di indirizzo a tutte le costruzioni navali.

Per le ragioni ora dette io sento di dover dare il mio voto favorevole al progetto del ministro per le spese straordinarie richieste per le costruzioni navali, esprimendo tuttavia il desiderio che si venga possibilmente a stabilire un criterio unico per le costruzioni navali, e nello stesso tempo accentuando l'idea che tutto quello che si spende per la marina si spende anche indirettamente per l'esercito, cioè che vuol dire per la difesa nazionale. (*Bene! Braro!*)

Presidente. Verrebbe ora la volta dell'onorevole Maggiorino Ferraris, il quale però la cede all'onorevole Dal Verme.

L'onorevole Dal Verme ha facoltà di parlare.

Dal Verme. (*Segni di attenzione*). Per alcuni anni, per molti anni anzi, sino al 1898, le relazioni del bilancio della marina sono quasi sempre state improntate a benevolenza; i relatori non risparmiavano osservazioni e critiche, ma in complesso erano sempre favorevoli all'amministrazione della marina.

Cominciando dal 1898 questo periodo di relatori benevoli è cessato, ed è cominciato un altro periodo di relatori che chiamerò esigenti. Questo periodo è stato inaugurato da un nostro collega che mi dispiace di non vedere più alla Camera, dall'onorevole Randaccio il quale ha fatto scuola, perchè è stato seguito dal mio carissimo amico onorevole Franchetti.

Io non mi dolgo di questo mutamento, perchè quando si tratta di un'amministrazione così importante e complessa come quella della marina, credo sia preferibile l'eccesso

della severità all'eccesso della benevolenza. E poi è accaduto questo fatto strano: che fino a quando avevamo dei relatori benevoli, non si è mai ottenuto nulla di più per la marina; mentre invece nel secondo periodo dei relatori esigenti, abbiamo avuto la presentazione di un disegno di legge prima di 40 milioni, ridotti poi a 32, in più del bilancio ordinario della marina.

Io, che ne fui testimone in seno alla Sotto-Giunta di guerra e marina or sono tre anni, non credo sia una questione di persona; anzitutto perchè, come ho detto, continua la nuova scuola dei relatori esigenti, tanto che vi sono già quattro relazioni della stessa natura; e non si può nemmeno dire che il mutamento sia avvenuto perchè l'Amministrazione della marina una volta fosse regolare e poi irregolare, perchè l'onorevole Randaccio prima ed ora l'onorevole Franchetti attaccano l'Amministrazione della marina dall'inizio fino ad oggi.

Potrò errare: ma io credo che la ragione di questo mutamento così radicale, di questa, me lo perdoni l'onorevole mio amico Franchetti, di questa eccessiva rigidità, sia nell'eccesso delle esigenze dal di fuori.

Quando si cominciano a chiedere e i 300 milioni tutto d'un tratto per l'aumento del naviglio e l'aumento del bilancio a 150 milioni, è naturale che la Giunta e Sotto-giunta del bilancio, e specialmente il suo relatore che deve formulare le proposte, abbiano ad approfondire la materia per vedere se realmente valgon la pena di spendere molto di più e spendere tutto quello che si richiede.

Ho detto: questo eccesso di esigenze fuori del Parlamento. E difatti da qualche tempo si va declamando, scrivendo e si va stampando che per salvare la marina non c'è altro mezzo che di fare una volta tanto una spesa di 300 milioni e poi aumentare a 140 o 150 milioni il bilancio ordinario.

E si fa un dilemma: o questa grande spesa tutta in una volta, o tutto il resto è superfluo. È naturale che in presenza di questo dilemma il contribuente si attiene alla seconda parte del dilemma: preferisce il niente; e così si verrebbe a perdere quel poco di ragionevole che ci è richiesto, e che mi pare che la Camera sia già abbastanza disposta ad accettare.

Io sono lieto d'altronde di notare che

a queste esagerazioni che si sono manifestate poco nel Parlamento e assai più fuori di esso, non si sono accostati nè l'onorevole ministro Morin, nè il suo predecessore l'onorevole Bettolo.

Io non seguirò in tuttociò che ha detto l'onorevole relatore nella sua relazione, perchè altri lo seguiranno. Qualcuno ne ha già parlato, ed altri che sono iscritti ne parleranno ancora. Il mio compito è diverso; io mi sono proposto di sgombrare il campo della discussione da alcune credenze erronee che si espongono e si ripetono, ed hanno avuto eco fuori di qui. Ed è per questo che ho chiesto di parlare per uno dei primi.

Quante volte si sono poste a raffronto le cifre dei due bilanci della guerra e della marina per dire che si spende troppo per l'esercito e che si spende poco per la marina! E qui dico subito che sono lieto che l'onorevole Fazio abbia messo le cose a posto a questo proposito. Poi si aggiunge che l'Inghilterra ci insegna come si debba fare all'opposto, cioè che si debba spendere molto più per la marina, che per la guerra.

Ebbene, molto sovente si citano cifre inesatte sulle quali poi si fabbrica, e si fabbrica male, perchè si fabbrica sull'inesatto.

Io ricordo che, discutendosi nel 1899, due anni or sono, il bilancio della marina, uno dei nostri giovani colleghi che ora fa parte del Governo, aveva fatto una proposta di una specie di bilancio unico della difesa per poi accollare ai due dicasteri ciò che sarebbe loro spettato. Un progetto simile, od analogo, lo aveva accennato anche nell'ultima discussione delle spese militari straordinarie l'amico mio onorevole Afan de Rivera, accennando al Ministero della difesa, quantunque abbia subito detto che faceva questo accenno più per istituire degli studi che per fare una proposta concreta, perchè comprendeva benissimo che all'atto pratico sarebbe stato inattuabile. Ebbene, queste idee ne hanno fatto germogliare in me un'altra; cioè quella di calcolare nei presenti stati di previsione della guerra e della marina, come riuscirebbe il bilancio della difesa della frontiera terrestre e il bilancio della difesa della frontiera marittima. È uno studio utile che credo non sia stato mai fatto e che può riuscire, a mio avviso, istruttivo.

È necessario premettere che pressochè tutte le spese sostenute (sono cose che gene-

ralmente non si sanno e tanto è vero che io ho qui un articolo della *Rivista Marittima*, che pure è una delle più autorevoli nostre Riviste tecniche, anzi la più autorevole in materia di mare, dove vi sono tuttavia questi errori di cifre e di fatto), tutte le spese sostenute fino ad oggi per la difesa insulare e peninsulare delle coste, cioè della frontiera marittima sono state, salvo due o tre eccezioni, sostenute dal bilancio della guerra. Ebbene in questo articolo si dice che a tutte le spese per la costruzione dei tre arsenali nuovi, per le moderne opere di fortificazione e per la difesa delle coste, la marina ha provveduto, per la sua esistenza, nella cifra di 249,611,000 lire. Ed invece sono state sostenute quasi tutte sul bilancio della guerra. La casa stessa della marina che è la Spezia, fu costruita sui fondi del bilancio della guerra per 63 milioni e mezzo. A questi si aggiungano i milioni spesi sui 35 stati stanziati con le leggi dal 1880 al 1885 per le fortificazioni della Spezia; si aggiungano ancora i milioni spesi per le fortificazioni dello stretto di Messina, per le opere al Monte Argentaro, per la piazza marittima di Genova, per la Riviera di ponente, per Venezia, Taranto ed altre opere nella penisola. Fatta la somma, si giunge ad un totale di circa 200 milioni spesi fino al 1900 per la difesa peninsulare ed insulare, cioè per la frontiera marittima, sui fondi del bilancio della guerra. Spese tutte che, come vedete, onorevoli colleghi, non hanno a che fare con la difesa della frontiera terrestre.

Ma tutto ciò è passato. Ora vogliamo fare i conti, come ho detto poco fa, del bilancio annuale. Per far ciò bisogna rimaneggiare i due bilanci. Al bilancio della guerra bisogna cominciare a togliere quei noti 29 milioni per i carabinieri che sono per la difesa dell'ordine interno e non per la difesa della frontiera terrestre nè per la difesa della frontiera marittima. Quindi i 239 milioni cominciano a ridursi a 210. Da questi bisogna ancora togliere le spese per i lavori a difesa delle coste, per i quali è prevista la somma di un milione e 160 mila lire nello stato di previsione 1901-902 come maggior somma; bisogna pure togliere le spese per fabbricazione di artiglierie di gran potenza a difesa delle coste, già previste in 2,570,000 lire nella relazione della Giunta generale del bilancio per le spese straordinarie; bisogna

pure togliere le spese di manutenzione di queste batterie, degli arsenali sulle coste e di tutto ciò che è in consegna al Ministero della guerra. Naturalmente è un po' difficile fare un calcolo esatto di quello che possa costare tutto questo, annualmente.

Io però mi sono provato a fare questo calcolo e credo che si arriva alla cifra di sei milioni all'anno. Ora, tolti questi sei milioni dai 210 residuali, abbiamo che il bilancio della frontiera terrestre si riduce a 204 milioni.

Ma neppure questa somma di 204 milioni è da considerarsi interamente devoluta alla difesa della frontiera terrestre, perchè l'esercito mobilitato in guerra, del quale si ha il corrispondente in proporzioni minori sul piede di pace, non è tutto destinato ad attendere alla difesa della frontiera terrestre, ma una parte notevole di esso è destinata alla difesa della penisola e delle isole. Quale sia questa parte io non so e, quand'anche lo sapessi, non lo direi; potrà essere un quarto, un quinto, un terzo. Prendiamo la via di mezzo e supponiamo che questa parte corrisponda ad un quarto così in blocco, e per non accennare ad altre truppe predestinate alla difesa della frontiera marittima, quali le compagnie di artiglieria da costa, la compagnia lagunare, talune del genio e via dicendo; perchè poi dall'altra parte bisognerebbe tener calcolo delle truppe alpine destinate alla difesa della frontiera terrestre. Quindi, per non fare tutti questi calcoli di dettaglio che sarebbero molto difficili, calcoliamo in blocco che sia un quarto la parte dell'esercito di terra destinato alla difesa della frontiera marittima.

Allora, dalla spesa destinata all'esercito di terra, ridotta già a 204 milioni, bisogna togliere un quarto, cioè 51 milioni, ed avremo così soltanto 153 milioni a rappresentare la spesa annuale del Ministero della guerra per ciò che si riferisce alla difesa della frontiera terrestre.

Ora bisogna fare gli stessi calcoli per il bilancio della marina. Facciamoli sullo stesso esercizio 1901-902. Non bisogna calcolare gli 8 milioni per la marina mercantile che non hanno a che fare con la marina militare.

Morin, ministro della marina. Bisogna calcolare anche le spese per l'Amministrazione

della marina mercantile, e si va a 9 milioni e mezzo.

Dal Verme. Calcoliamo all'ingrosso; milione più milione meno non conta. (*Si ride*). Ma bisogna aggiungere la quarta parte dei 32 milioni, oggetto del disegno di legge in discussione, cioè 8 milioni.

La spesa per la marina militare rimane così portata da 98 a 106 milioni.

Ora a questi bisogna aggiungere le spese che abbiamo tolto al bilancio della guerra perchè riguardanti la difesa marittima, cioè, come abbiamo calcolato, 6 e 51, vale a dire 57 milioni. Avremo così i due bilanci *ricostruiti col concetto della difesa*, nelle seguenti cifre: Bilancio della difesa della frontiera terrestre 153 milioni; Bilancio della difesa della frontiera marittima 163 milioni.

Ecco dunque dimostrato con le cifre che non solo non si spendono 239 milioni per la difesa terrestre e soltanto un centinaio per la difesa marittima, ma che invece si spende di più per la frontiera marittima.

Il generale Ricci (che si nomina molte volte nelle discussioni di questo genere) quando insegnava a me molti anni or sono, mi ricordo che diceva che la massima forza che una grande potenza marittima avrebbe potuto sbarcare sulle coste d'Italia, sarebbe stata di 60 mila uomini. Ora c'è una nuova scuola (e non lo invento io, perchè ho letto questo su quella stessa *Rivista Marittima* che ho citata) la quale sostiene che una potenza marittima potrebbe sbarcare sulle nostre coste fino a 300 mila uomini ed anche più. E si dice che è molto più facile venire per mare e sbarcare sulle nostre coste, di quello che sboccare dalle Alpi, le quali, si dice, sono insormontabili. Una volta si diceva che le Alpi si passavano facilmente; ora si sostiene l'opposto; e si conchiude che dalla parte delle Alpi siamo perfettamente sicuri.

Questa cifra enorme di nemici che possono sbarcare, e che io non posso ammettere, e che nessuno, credo, può ammettere...

Una voce. Sono foche!..

Dal Verme. Lo si afferma; ma non lo si dimostra. Si crede di dimostrarlo col calcolo delle navi onerarie che sono a disposizione di una potenza marittima; e si dice: poichè questa potenza ha tante navi, le quali possono contenere tanta truppa, con tutto il necessario, così possono sbarcare tanti soldati. Ma non si pensa a molte altre cose: per

esempio, a tutti i mezzi di sbarco, ai pontoni, alle scialuppe, e via dicendo; e sopra tutto, poi, non si fa il conto col mare.

Io, dico il vero, al campo delle ipotesi preferisco il campo della storia; la quale mi insegna che le grandi invasioni in Italia son venute tutte attraverso le Alpi; la quale m'insegna che la sola grande impresa che fallì a Napoleone, fu lo sbarco in Inghilterra, dopo la grande concentrazione di Boulogne. Eppure si trattava del più grande uomo di guerra dei tempi moderni, e si trattava d'uno che aveva tenuto in iscacco tutta l'Europa per vent'anni, e che aveva portato mezzo milione d'armati a Mosca. Napoleone, a Boulogne, stava aspettando sei ore (diceva che avea bisogno di sei ore) di mare calmo, e che la Manica fosse libera d'incrociatori. Queste sei ore non le ebbe mai, e la grande impresa dello sbarco in Inghilterra non poté aver luogo.

Fondati, quindi, sulla storia, noi dobbiamo ritenere che le forze del nemico alle Alpi saranno assai maggiori di quelle che potranno gittarsi sulle coste. E, poichè la difesa deve essere proporzionata alla forza con cui si può presentare l'invasore, ne consegue che la forza assai maggiore che può invadere il paese dalla frontiera terrestre, in confronto di quella che lo può invadere dalla frontiera marittima, determina un maggiore apprestamento di difesa, e quindi una maggiore spesa, in proporzione, nella breve frontiera terrestre, in confronto di quello sulla lunga distesa di litorale.

E qui, a proposito di questa distesa delle frontiere, bisogna rettificare un errore nel quale, spesso e da parecchi, si cade. Ho udito più volte parlare di 600 chilometri di frontiera terrestre, e di 6000 chilometri di frontiera marittima. La frontiera marittima infatti è di 6000 chilometri. Sarebbe di 6876 con le isole minori sulle quali non è il caso di considerare gli sbarchi; ma, calcolando lo sviluppo delle coste della Penisola, della Sicilia, della Sardegna e dell'isola d'Elba, si giunge appunto a 6000 chilometri in cifra tonda.

Quanto alla frontiera di terra, la cifra di 600 chilometri è alquanto superiore a quella della frontiera francese; ma quando si tratta di fare un confronto con tutto lo sviluppo delle coste, perchè il confronto riesca esatto, bisogna anche calcolare tutto lo sviluppo

della frontiera terrestre. Perchè qui si tratta di spese che si debbono fare, ogni anno, per l'apprestamento a difesa di tutta la frontiera terrestre: e quest'apprestamento a difesa riguarda tutta la frontiera, da Ventimiglia a Palmanova. E bisogna provvedere e alle fortificazioni, e alle strade militari, e alle artiglierie da fortezza, e agli alpini, e alle batterie da montagna, e a tutto ciò, insomma, che riguarda la difesa delle Alpi, cioè la difesa della frontiera terrestre che si estende per 1938 chilometri.

Ma poi, del resto, le frontiere non si devono considerare semplicemente a misura. Per quanto sia più estesa la frontiera marittima, questa maggiore estensione non giustifica il grido che ho udito tante volte: Il maggior pericolo viene dal mare! Il maggior pericolo è costituito, non dalla via per la quale viene il nemico, ma dal nemico stesso, cioè dalla forza con la quale esso viene.

Annibale, che fu per la repubblica, veramente, per lunghi anni, il maggior pericolo, giunse in Italia per la via di terra, ed era in Ispagna ed aveva la sua base d'operazione in Africa, in Numidia. E perchè intraprese quella classica marcia attraverso i Pirenei e le Alpi, una marcia che ancora oggi, dopo più di 2000 anni, costituirebbe una grande operazione militare?

Si risponderà: perchè non aveva i mezzi navali. Ma io credo che si direbbe meglio: perchè questi mezzi navali non li aveva sufficienti, inquantochè quando era in Puglia, trovò bene il modo di farsi mandare, attraverso il mare, dei soccorsi in parecchie migliaia di cavalli. Invece, quando si trattò di condurre seco un grosso esercito, e quando fece venire il fratello Asdrubale, sono venuti tutti e due per terra, mentre quando si trattava di mandare degli scarsi soccorsi, questi vennero per mare.

Sono trascorsi i secoli, sono progrediti i mezzi di trasporto e per mare e per terra, ma il mare è sempre il medesimo; e da Annibale ad oggi, tutte le grandi invasioni in Italia sono avvenute attraverso le Alpi. Perchè dunque si continua a dire che il maggior pericolo viene dal mare? Certo è un grave pericolo lo sbarco anche di soli 60.000 e mettiamo pure un massimo di 80.000 uomini. Ma quello dell'invasione di un esercito di 300.000 o di 400.000 uomini attraverso le Alpi, è assai maggiore. E non si può nem-

meno dire che sia maggiore il pericolo dalla parte del mare a cagione dei bombardamenti, perchè anche l'esercito che ha valicato le Alpi trova bene, anche nella valle Padana, delle grandi città aperte, le quali sono esposte a qualche cosa di peggio dei bombardamenti. Imperocchè una volta che l'invasore è sceso dalle Alpi, quantunque il mio amico Fazio dica che non c'è nessun pericolo quando un grande esercito nemico è sceso nella valle del Po, ciò nondimeno mi pare che questo esercito, non solo potrebbe infliggere il bombardamento a quelle città, ma queste diverrebbero immediatamente preda del nemico.

Tutto questo che ho detto non è per diminuire l'importanza della flotta, della quale sono persuaso io, quanto tutti coloro che ne parlano e ne scrivono qui e fuori di qui; è solamente per evitare le esagerazioni e per combattere gli esclusivismi, che hanno condotto alla presente situazione.

Se l'Inghilterra, che è la prima potenza marittima del mondo, che è una potenza insulare, almeno in Europa, spende nelle forze di terra più che per la flotta, e lo dimostrerò, si dovrà bene ammettere che l'Italia, ultima tra le grandi potenze, ed in ogni modo potenza continentale, debba, nel riparto delle spese fra esercito e marina, dare una maggiore preponderanza alle spese per l'esercito, tanto più dopo che abbiamo visto che fra queste per l'esercito ve ne sono non poche destinate alla difesa della frontiera marittima.

Ho detto che l'Inghilterra spende di più per l'esercito che per la flotta e lo devo dimostrare, perchè credo che molti di voi non lo crederanno.

Ve lo dimostrerò con i dati prima della guerra del Transvaal, perchè dopo incominciata la guerra, questi calcoli non andrebbero bene.

Dunque nell'esercizio 1898-99, prima della guerra nell'Africa del Sud, l'Inghilterra aveva 232 mila uomini di esercito permanente, inglese, con 483 milioni di bilancio annuo. Poi vi era l'esercito anglo-indiano di 140 mila uomini, del costo di 500 milioni.

Il totale quindi delle forze di terra per la difesa dell'Impero britannico, era di 372 mila uomini, con la spesa di 983 milioni, ai quali aggiungendo qualche cosa (perchè vi sono delle forze coloniali che fanno parte dell'Impero) che si può dire una ventina di mi-

lioni, si arriva ad un miliardo. Bisogna tener conto di tutto, intendiamoci bene: non bisogna contare soltanto l'esercito inglese, ma anche l'anglo-indiano, perchè la flotta è tanto forte, non solo perchè deve difendere il Regno Unito in Europa, ma perchè deve difendere l'Impero. Ebbene, il bilancio della flotta è di 521 milioni; sicchè avete un miliardo di lire da una parte e 521 milioni dall'altra. Ciò dimostra che l'Inghilterra spendeva per le forze di terra quasi il doppio delle forze di mare, pur essendo una potenza insulare.

In Italia la forza bilanciata, se non erro, è di 210 mila uomini. Così l'Italia nel 1899 spendeva poco più del doppio per l'esercito di fronte alla marina, quasi nella stessa proporzione dell'Inghilterra; con questa differenza, che l'Inghilterra è potenza insulare e l'Italia è potenza continentale. Tutto questo nel 1899.

Oggi, dopo la guerra, le cifre sono assai più alte in Inghilterra, ma sono cresciute in proporzione maggiore per l'esercito, che non per la flotta. L'aumento del bilancio della marina, nell'ultimo esercizio, è stato di due milioni di sterline, cioè 50 milioni di franchi. E il bilancio normale dell'esercito inglese, indipendentemente dalle spese di guerra in Africa ed in Cina, è stato aumentato di sei milioni di sterline, cioè 150 milioni di franchi. Quindi anche l'aumento è stato molto maggiore per le forze di terra, di quello per le forze di mare.

In presenza di queste cifre non è fuor di luogo ricordare (questo lo dico per ritornare a ciò che ho detto in principio, perchè si gettano le cifre sui giornali e sulle riviste, senza verificare se sono esatte) che io ho letto in un numero di un giornale autorevole di Roma, del 3 marzo 1899, un articolo di uno scrittore tecnico, firmato Argus (il quale scrive bene) nel quale si diceva che le ingenti forze navali dell'Inghilterra le permettevano di avere un esercito di appena 100 mila uomini. Ora, volendo anche calcolare che si parlasse solo dell'esercito inglese, senza tener conto di quello anglo-indiano, faccio rilevare che aveva sbagliato semplicemente di 132 mila uomini perchè egli riduceva l'esercito inglese da 232 mila uomini a 100 mila; e da questo errore così grossolano traeva delle conclusioni che naturalmente non reggevano.

Senonchè l'Italia, che è l'ultima, come ho detto, delle grandi potenze d'Europa e per

popolazione e, bene inteso, anche per ricchezza, non può pretendere di competere da sola contro un'altra di quelle, e dovrà quindi avere degli alleati, se vuole avere la probabilità del successo; se non alleati, in plurale, almeno un alleato.

Sono dunque quattro, a mio modo di vedere, gli elementi che direttamente o indirettamente forniscono i mezzi all'Italia per la difesa della sua frontiera marittima, e cioè primo la flotta (indubbiamente è il primo e il principale); secondo, l'esercito; terzo, le fortificazioni da costa; quarto, le alleanze.

I. *La flotta.* Quale debba essere la sua costituzione, preferisco lasciarlo dire ai tecnici, e i tecnici in fatto di navi qua dentro sono ben pochi.

Ed io dico subito che non mi considero nè tecnico nè competente, ma profano in materia di tecnicismo di navi, e in ciò mi affido pienamente all'onorevole Morin che regge in questo momento l'amministrazione della marina.

A proposito della flotta non voglio però tacere che fu scopo ultimo dell'azione della Sotto-giunta, quando il relatore onorevole Randaccio fece quella prima relazione che sollevò tanto rumore (e del resto questo scopo fu mantenuto dall'onorevole relatore presente), la necessità assoluta di introdurre economie nei capitoli di ordine amministrativo per rafforzare i capitoli della riproduzione del naviglio; al quale concetto si accostò subito il mio amico l'onorevole Bettolo non appena venne al Governo, ed io gliene do ampia lode.

E per dimostrarglielo voglio leggere qui (perchè alcuni non le conoscono) quelle parole che l'onorevole Bettolo scrisse al presidente della Giunta generale del bilancio in quell'occasione; colle quali dichiarava « di non dissentire in massima da quanto veniva affermato nella relazione (dell'onorevole Randaccio) circa la necessità di riforme intese a semplificare e rendere più economici i servizi amministrativi, di voler studiare la possibilità di rafforzare le economie proposte ai capitoli 1, 6, 7, 15, 23, 29, 34, 36, 37, 41, 42, 43, 48, 54, e di ricercarne altre maggiori, disciplinando ed ordinando, con criteri economici, gli acquisti e le produzioni dei nostri arsenali marittimi e devolvendo tali economie a beneficio di quei capitoli che riguardano la forza viva della nostra marina e la

produzione del nostro naviglio. » Detto questo, io intorno alla costituzione della flotta non aggiungo altro.

II. *L'esercito.* Ne abbiamo già parlato ampiamente nella discussione del mese scorso e non è il caso di altre parole.

III. *Le fortificazioni.* Da qualche tempo è venuto di moda il dire che le fortificazioni da costa non servono a nulla. L'ho udito tante volte, e per dimostrarlo si afferma una assurdità tecnica. Si dice cioè: per difendere il litorale si dovrebbero elevare fortificazioni su tutti i punti dove è possibile uno sbarco, ma dopo aver soggiunto che ciò è impossibile (e questa è la sola parte giusta del ragionamento) se ne conclude: dunque non facciamone nulla e affidiamoci esclusivamente alle navi. Questo l'ho udito dire e l'ho letto più volte. Ora è chiaro che la flotta ha bisogno di basi di operazioni e di rifornimento, perchè possa rifornirsi di carbone, di viveri, di munizioni, perchè possa riparare le avarie, perchè possa trovare rifugio.

Dunque è necessario fortificare questi porti, queste basi, e fortificarli in modo che siano al sicuro da qualsiasi insulto del mare e del nemico.

Ma vi è di più. Vi sono dei punti sul litorale la cui occupazione per parte della flotta (intendo per parte della flotta e non delle truppe di terra), è della massima importanza, anzi di necessità assoluta per le operazioni navali. Ne consegue quindi che in quelle località, che sono poche e ben determinate sia da ragioni nautiche, sia dalla strategia, non deve essere consentito al nemico di andare nè di ancorarsi. Devono essere quelle località una specie, direi, di privativa per le nostre squadre.

Un esempio di ciò lo abbiamo nelle fortificazioni dello Stretto di Messina. È di assoluta necessità che di esse sia padrona, assolutamente padrona, la nostra flotta, perchè siano mantenute costanti le comunicazioni, in qualsiasi contingenza, fra il continente e l'isola. Ecco la causa efficiente di tali opere di fortificazione, e sono lieto di poter dire con conoscenza di causa, giacchè ho talora sentito elevare dei dubbi, che le fortificazioni dello Stretto di Messina sono complete, potenti e perfettamente rispondenti allo scopo. È vero che è stato fatto, disfatto e rifatto. Ma questo è nelle cose umane, e d'altronde tutti sono d'accordo nel riconoscere la necessità

di fortificare lo Stretto di Messina, ma non sono poi d'accordo sulle particolarità, sul modo cioè di fortificarle; come accade per i tipi delle navi. Tutti i tecnici vogliono navi forti e potenti, ma poi, quando si tratta di dire come debbono essere queste navi, come armate, come corazzate, ciascuno ha un'opinione diversa.

Cito un altro esempio di fortificazioni delle nostre costiere. Il monte Argentaro, che si protende in mare a guisa di grande promontorio, dà luogo a due rade: quella di Santo Stefano e quella di Porto Ercole. Per ciò, qualunque sia il tempo, una squadra può sempre andare o a Santo Stefano o a Porto Ercole, perchè nella rada di Santo Stefano si ha rifugio quando spirano i venti di libeccio e di scirocco, e in quella di Porto Ercole si è al ridosso quando imperversano i venti di grecale e di maestrale. Ecco quindi la necessità di fortificare quelle posizioni per impedire ad una squadra nemica di andare a rifugiarsi colà in caso di cattivo tempo, e per avere esclusivamente a propria disposizione per la nostra squadra quegli specchi d'acqua.

Permettetemi ora di dirvi una parola delle fortificazioni dell'Inghilterra, perchè vi sono alcuni i quali credono (ed io l'ho sentito dire parecchie volte) che l'Inghilterra perchè è costituita da isole, perchè possiede la flotta più potente del mondo, non abbia fortificazioni costiere.

Ebbene, questa grande potenza marittima non ha soltanto le fortificazioni per difendere i suoi grandi porti, ma ha pure quelle altre fortificazioni di cui ho parlato or ora, per difendere certi dati punti obbligati, che sono specialmente suggeriti dalla strategia o da ragioni nautiche.

Mi spiace di annoiarvi, ma se me lo permettete, io voglio dirvi anche qualche cosa di più: perchè se vi dicessi soltanto che l'Inghilterra ha molte fortificazioni, qualcheduno potrebbe dimenticarlo dopo due o tre giorni. Invece, quando avrete udito tutta questa serie di località fortificate, vi rimarrà impressa nella memoria.

Nella Manica, da ponente andando a levante, si comincia a trovare Falmouth, porto di rifugio, fortificato; poi la grande piazza di Plymouth con 50 fra forti e batterie; poi Dartmouth, altro porto di rifugio, fortificato; quindi la grande rada di rifugio che prende

nome da Portland, munita di forti quali in granito, quali corazzati; poi il canale dell'isola di Wight, e l'ampia rada di Spithead per cui si va al grande arsenale di Portsmouth, una regione costiera nella quale si contavano, nel 1894, non meno di 45 forti staccati.

Continuando verso levante si ritrova Hithe, uno degli approdi dalla Francia, fortificato; poi Dover, altro approdo dal continente, munito di opere potenti, corazzate a cupola. Si è appena usciti dalla Manica che si ritrova Sheerness che comanda l'entrata del Tamigi, e lì presso Chatham e poi Shoeburyness, tutte e tre difese da opere a mare e da altre che si estendono su per il Tamigi, a costituire il nucleo della difesa della metropoli, Londra.

Quanti in Italia non credono che Londra sia fortificata! Vanno a Londra e perchè non vedono le fortificazioni, suppongono che sia una città aperta. Invece quelle che vi ho detto lungo le due rive del Tamigi, non sono che fortificazioni per la difesa della metropoli.

Ma la serie delle località fortificate non è finita. Salendo a Nord troviamo Harwick, il solo ancoraggio sicuro in quei paraggi, perciò fortificato; poi Hull, grande emporio commerciale con securissimi bacini privati, officine e porto nell'estuario, e quindi fortificato. Della fortificazione, vedete, abbiamo sempre le ragioni. Più a Nord, troviamo ancora la bocca della Tyne presso Newcastle, scalo delle note miniere di carbone, perciò protetto da opere fortificatorie, affinchè nessuno tenti mai di impossessarsene. Ancora nella settentrionale Scozia, presso Edimburgo, sta alla difesa dell'estuario del Forth, ancoraggio sicuro, un isolotto potentemente fortificato.

Sulla costa occidentale è fortificato Liverpool e beninteso Pembroke che ha l'arsenale; e finalmente in Irlanda Cork, Queenstown e Kinsale, e le isole anglo-normanne Jersey e Aurigny. In totale quattro arsenali potentemente fortificati, come ho detto, con diecine e diecine di forti e batterie, e poi 19 località singole e porti fortificati. (*Interruzione*). Parlo soltanto dell'Inghilterra e non di Malta e Gibilterra, s'intende.

Ho udito citare più volte la guerra Ispano-Americana del 1898; ma nessuno l'ha citata per segnalare la resistenza delle fortificazioni della costa contro gli attacchi delle squadre, ed a noi conviene saper questo che ci può

essere di conforto, a noi che abbiamo delle buone fortificazioni da costa. È bene ricordarla quella guerra, perchè malgrado la potenza delle artiglierie americane e malgrado l'abilità dei comandanti, degli ufficiali e degli artiglieri, malgrado i bombardamenti che hanno durato delle settimane, non una batteria è caduta, non un forte è stato smantellato; ed erano batterie e forti costruiti dagli spagnuoli molti anni prima, di modelli antiquati e assai mediocrementemente armati. Dice uno scrittore competente nella *Revue maritime et coloniale* del dicembre 1898 queste parole, che traduco letteralmente dal francese: « I bombardamenti di Sant Juan e di Santiago hanno dimostrato la poca efficacia del fuoco di una flotta contro le batterie a terra. » E dice un altro che in tutte le batterie spagnuole, dopo tanto fuoco, un solo cannone è stato smontato.

Cito ancora le batterie delle isole a Weihai-wei, le quali, nel 1895, nella guerra fra il Giappone e la Cina, quantunque fatte bersaglio per otto giorni dalla squadra giapponese, comandata da quel valente ammiraglio che è l'ammiraglio Ito, vincitore della battaglia del Yalu, non furono smantellate, non caddero, ma vennero al vincitore in seguito alla resa. Tutti gli altri forti sono stati presi dalle truppe di terra con l'aiuto del fuoco delle navi; ma le batterie delle isole, non potendo essere attaccate dalle truppe di terra, e fatte bersaglio per otto giorni dei cannoni delle navi, non caddero, ma, ripeto, vennero al vincitore in seguito alla resa. Eppure erano batterie servite da artiglieri cinesi, comandati da ufficiali cinesi, che non erano eroi, ma che in quella occasione fecero semplicemente il loro dovere. Cito infine, e questa è l'ultima citazione, l'insuccesso nel 1896 della squadra greca contro le batterie dell'Epiro, che erano pure vecchie opere di fortificazioni turche.

Questi esempi, tratti dalle tre ultime guerre, confortanti per noi che non abbiamo idee aggressive, ma che pensiamo solo alla nostra difesa, dicono chiaro che le batterie da costa sono oggi ancora, malgrado le potenti artiglierie delle navi, un mezzo efficace di difesa. Questo mezzo potente di difesa l'Italia fortunatamente possiede, e non le manca che di completarlo, non dico dove. Ho accennato alla flotta, all'esercito, alle fortificazioni; mi rimane a dire delle alleanze.

È una follia il voler pretendere di fronteggiare da soli una grande potenza, e, diciamolo pure, perchè se ne parla sempre, la Francia, che ha e deve avere un esercito e una flotta assai più potenti. Ma io voglio supporre che noi fossimo ricchi oppure che essendo quel che siamo e facendo quello che chiedono gli oratori e gli scrittori della Lega navale, potessimo aumentare la flotta al punto richiesto dal più autorevole di questi scrittori, il Bonamico, il quale dice: non meno della metà della flotta francese e possibilmente e preferibilmente fino ai due terzi, spendendo subito 300 milioni e portando in seguito il bilancio annuo a 150. Ma, egregi colleghi, fatto anche questo sforzo otterremmo forse il dominio del mare? Niente affatto! Per avere il dominio del mare bisogna avere una flotta non soltanto uguale a quella dell'avversario, ma notevolmente superiore.

Di Sant'Onofrio. Dunque non facciamo niente.

Dal Verme. Il dominio del mare è impossibile averlo, perchè non l'avremmo neppure se avessimo una flotta uguale a quella francese. Il dominio del mare è una bellissima cosa, lo sappiamo tutti, è inutile scrivere degli articoli, fare dei sermoni per dimostrarlo; ma poichè siamo nella impossibilità assoluta di possedere una flotta superiore alla francese, che nessuno pretende di avere, è esiziale, io ripeto, alla causa della marina, è rovinoso porre quel dilemma a cui ho accennato fin dal principio. Dunque, in conclusione, non solo la flotta per la difesa delle nostre frontiere marittime, ma la flotta, l'esercito, le fortificazioni e le alleanze.

Concludo citando le parole scritte dall'onorevole Morin quando non era nè ministro, nè deputato, nè senatore, nell'ottobre del 1898, quando scriveva con l'animo sgombro da qualsiasi responsabilità, in un articolo che non era firmato, ma che tutti sanno che era dell'onorevole Morin: « Non parliamo, diceva, di organici del naviglio (ed aveva ragione), non andiamo in cerca di elementi costitutivi della formula che deve determinare l'entità delle nostre forze navali. Siffatta formula, adesso e per molto tempo in avvenire, non potrà essere che questa: *il massimo che le nostre condizioni finanziarie ci consentono.* Con questa formula ci manterremo nei limiti di ciò che è in pratica conseguibile, come d'altronde

vi saremmo forzatamente contenuti, ad onta di qualunque altra formula, più larga e più assoluta, ci piacesse di adottare; ma non daremo origine a pericolose illusioni, non indurremo il Paese a credere che la sua difesa marittima sia completa e formidabile, quando non è tale, e non lo può essere. »

Queste parole preziose che ho voluto ricordare, potrebbero essere scritte ancora oggi. Il massimo che le nostre condizioni finanziarie ci consentono, è rappresentato oggi (e qui rispondo al mio onorevole amico Di Sant'Onofrio che ha detto: dunque non facciamo nulla) dai 32 milioni che egli stesso, lo scrittore d'allora, il ministro di oggi ci chiede.

Quando nel 1893 si discuteva il bilancio della guerra, e si voleva da taluno diminuire quel bilancio a favore della marina, io l'11 di giugno di quell'anno, conclusi con queste parole: « E se un giorno verrà, che l'erario possa disporre di alcuni milioni in più per la difesa, prometto fin d'ora che voterò l'impiego delle prime somme disponibili per l'armata ».

Ricordo bene che nell'uscire dall'Aula, il compianto Benedetto Brin si rivolse a me con quel suo abituale sorriso, e mi disse queste precise parole: « Lei non si è compromesso troppo, perchè passeranno molti e molti anni prima che arrivi quel giorno ». Ebbene, egregi colleghi, non sono passati molti e molti anni e quel giorno è venuto; ed io che amo la marina quanto coloro che chiedono i 300 milioni, io che ho avuto occasione per degli anni di apprezzare i nostri valenti ufficiali, i nostri bravi marinai, quelli che oggi laggiù nei mari di Cina tengono alto il nome d'Italia al cospetto del mondo, io mantengo l'antica promessa e voto di buon animo i 32 milioni. Li voto, nella certezza che con l'oculata amministrazione dell'ammiraglio Morin, essi andranno interamente a beneficio delle forze vive dell'armata, nel supremo interesse della difesa (*Vive approvazioni. — Applausi. — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

Bettolo. (*Segni di attenzione*). Discutendo di cose attinenti ai nostri ordinamenti marittimi, e specialmente nel dibattito fra mezzi e fini, sorge di frequente una questione di capitale importanza: Il programma marittimo nazionale.

A questo riguardo furono espresse non poche opinioni; ma, pare a me, che non sempre i criteri dai quali si partiva fossero conformi ai principî fondamentali, da cui deve scaturire il programma marittimo di un Paese.

È superfluo indugiarsi per dimostrare gli intimi rapporti che intercedono fra la politica d'una Nazione e la forza con la quale questa può sostenerne gl'intendimenti; si può peraltro affermare che la preparazione militare d'un Paese deve mirare agli obiettivi che riflettono la sua esistenza prima e la sua prosperità dopo, obiettivi che non vogliono, in maniera alcuna, venire sottordinati a ragioni d'indole finanziaria, benchè si debba ammettere che queste ragioni possano, per ineluttabile necessità, influire sul periodo di tempo occorrente per raggiungerli.

La vitalità d'un paese deriva dalle buone condizioni di equilibrio, fra le quali si svolgono tutte le energie che la determinano; e male avviserebbe chi credesse di potere rinvigorire una funzione dell'organismo nazionale, impoverendo le altre. Ciò è indiscutibile; ma se ciò è indiscutibile, sarebbe da altra parte pericoloso affidarsi alla illusione che una tale considerazione possa modificare le legittime aspirazioni d'un popolo, che miri ad assicurare la sua esistenza ed a promuovere la sua ricchezza.

In base a siffatto concetto e a quei caratteri nazionali che rispecchiano la capacità e la convenienza che ha l'Italia di affermarsi sul mare, l'incremento e lo svolgimento della nostra marina devono essere commisurati alle esigenze della difesa nazionale, alle legittime e feconde influenze, che per mezzo di un atto potenziale marittimo si possono esercitare a beneficio della nostra espansione economica, ed alle resistenze infine dalle quali, nel naturale conflitto dei grandi interessi internazionali, potrebbero essere minacciati i nostri obiettivi politici ed economici.

Senonchè può sembrare che un programma informato a questi soli criteri non sia sufficientemente determinato, perchè manchevole di quella parte concreta che contempla e specifica il numero e la qualità delle unità che a quel programma possono rispondere. Bisogna però notare che se può apparire che questa parte valga a mettere meglio in evidenza materiale la forza da conseguirsi, essa si prefiggerebbe nel fatto un compito che non

è conforme allo scopo di uniformare la produzione al progresso. Come sarebbe infatti possibile di tener conto di quei progressi che possono anche sostanzialmente mutare la bontà di qualsiasi programma tecnico, attraverso il lungo periodo di preparazione che ci verrebbe imposto dalle nostre scarse risorse finanziarie?

Certo, il successivo sviluppo del materiale navale vuol essere regolato da un programma tecnico, che, in base a principi fondamentali, determini numero e tipo di navi; ma sarebbe fallace e forse pericoloso voler abbracciare con tale programma un periodo di tempo più lungo di quello entro il quale è possibile compiere le navi, che le somme stanziare in bilancio consentono di mettere in costruzione simultaneamente o quasi, ed approntare con la massima sollecitudine.

A questi criteri è informato questo disegno di legge, come quello con il quale, or sono due anni, si chiedeva lo stanziamento straordinario di 40 milioni, da ripartirsi in quattro esercizi finanziari. Infatti con tale somma, aggiunta ai fondi ordinari assegnati al capitolo per la riproduzione del naviglio, l'Amministrazione della marina si proponeva di allestire, entro il 1904, tutte le cinque corazzate e i due incrociatori torpedinieri allora in corso di costruzione, più due nuove corazzate da impostarsi sullo scalo, tosto che il Parlamento avesse approvato quello schema di legge.

La stessa Inghilterra con i suoi successivi e memorabili *defence-acts* ha seguito questa via, decretando volta per volta il numero e la qualità delle navi da costruirsi, in relazione con i fondi votati dal Parlamento; ma il grandioso programma di quella Nazione marittima ha sempre risposto ad un concetto politico, a quello di preparare una forza capace di affrontare unite le due più potenti marine del mondo. L'idea di fissare un programma tecnico a lunga scadenza di compimento ha fatto la sua infelice prova presso di noi, più che altrove. Il Parlamento italiano votava nel 1877 un organico, che veniva modificato nel 1887, per regolare la composizione del naviglio dello Stato; ma gli incessanti progressi, che successivamente s'imposero e che si tradussero in unità di tipo differente da quei preveduti per grandezza, per struttura, per armamento, per macchine motrici e per disposizioni difensive, deter-

minarono tale rivoluzione nei criteri direttivi, che l'economia di quel programma ne venne sconvolta, mentre spesso si ebbe a procedere con metodi arbitrari per evitare di spendere con poco profitto.

In vero, con l'articolo 3 del disegno di legge, che si discute, vengono abrogate le disposizioni di quelle leggi; ma nel fatto, quelle disposizioni nacquero morte, onde l'articolo in parola, rappresenta la figura di *Marzamalo*.

Del resto, sorte uguale sarebbe assegnata a qualsiasi programma tecnico che mirasse ad abbracciare lontani ed incerti orizzonti: questo programma è di natura mutabile, come mutabili sono i progressi che lo determinano, mentre l'intensità del suo sviluppo deve necessariamente venire proporzionata alla capacità economica del Paese.

Incrollabili invece debbono essere le basi d'un programma marittimo, che ha indole essenzialmente politica. Questo scaturisce dalla sicura coscienza degli obiettivi nazionali, i quali ripetono i loro determinanti da ragioni insite nella storia, nelle aspirazioni e nei caratteri stessi d'un popolo.

Ma sorge, a questo punto, spontanea una obiezione che dà luogo a considerazioni di particolare interesse.

Accettati i principî che informano il nostro programma marittimo, potrà mai l'Italia arrivare a costituirsi una marina che vi risponda, a fronte del continuato e rapido sviluppo che altre marine più ricche danno al loro materiale navale?

Ed in ogni modo, durante il lungo periodo di transizione che sarebbe alla grande opera necessario, come potrà l'Italia tutelare i suoi alti interessi, se, per avventura, disconosciuti o conculcati?

Giova a questo riguardo non nutrire pericolose illusioni. Poco su poco giù, la potenza d'una marina vien commisurata al suo bilancio. Attorno il 1894, allorchè la nostra marina ebbe a sentire i maggiori effetti dell'impulso che le era stato dato nei precedenti anni, essa veniva annoverata al terzo posto fra le marine del mondo. Oggi siamo scesi al settimo, cioè a quello che corrisponde alla misura di quanto abbiamo assegnato alla riproduzione del nostro naviglio rispetto a quanto si è speso dalle altre marine per lo stesso scopo. Altrove si stanziarono ingenti somme straordinarie per dare un grande e sollecito sviluppo alle forze

sul mare; noi ci fermammo o rallentammo la produzione, mentre gli altri progredivano; e, ciò che ha potuto rendere più precipitosa la nostra discesa, noi ci fermammo durante il periodo in cui più radicali e più decisivi furono i progressi applicati alle nuove costruzioni, così nei sistemi difensivi come negli armamenti. Al 1894, il tonnellaggio delle nostre corazzate aveva raggiunto e superato la metà di quello preparato dalla marina francese; oggi non raggiunge il terzo.

Fra il 1895 ed il 1899 venivano varate, in cifra tonda, per l'Inghilterra 550,000 tonnellate di navi, per la Francia 180,000, per la Russia 112,000, per la Germania 99,000, per il Giappone 139,000, in Italia la produzione si limitava a 52,000 tonnellate; cioè a circa un decimo rispetto all'Inghilterra ed a meno di un terzo rispetto alla Francia.

Nel decorso marzo di quest'anno, l'Inghilterra lanciava in mare cinque corazzate del complessivo spostamento di 70,000 tonnellate, delle quali quattro venivano varate entro il breve periodo di 48 ore.

Date queste condizioni, non pare che la ripresa del posto che avevamo conquistato possa essere tanto sollecita quanto sarebbe desiderabile; a meno che le altre marine, per reciprocità di trattamento non ci aspettino, od a meno che, ciò che mi pare più probabile, da un'ordine nuovo di progressi non scaturisca una di quelle idee profondamente riformatrici, che valga, come altre volte, a sconvolgere i principî fondamentali che oggi presiedono alla costituzione delle flotte moderne. Ed io accenno di sfuggita a questa probabilità, perchè essa ha già lasciato la sua memorabile impronta nella storia dell'arte navale, e perchè mi compiaccio di accarezzarla come mezzo che potrebbe permettere alle nazioni più povere, ma non meno ardite, di provvedere alle loro supreme esigenze a danno di chi dipiù spese.

Senza ricordare le grandi rivoluzioni sollevate nei criteri direttivi, che regolavano la costituzione delle forze navali sul principio ed alla metà del secolo scorso, per l'introduzione del propulsore a vapore e successivamente per la buona prova di quelle primordiali corazzate che debellarono Kimburn; senza riferirmi agli effetti di quelle radicali riforme, che paralizzarono sulla loro via la vita di tanto poderoso e costoso materiale, io richiamo alla vostra memoria come l'Italia,

verso il 1876, precorrendo i progressi fino allora raggiunti ed incarnando idee nuove e coraggiose, abbia potuto affermare la potenza del suo genio marinaro su nuove creazioni, a scapito dell'efficacia militare di tutto quel materiale di cui, con ingenti sacrifici, si erano provvedute in larga misura le nazioni più ricche.

Ed anche oggi la Francia, presentando che si sarebbe invano affaticata per pareggiare la potenza della sua storica rivale, con quanta cura, con quanta fiducia non attende a risolvere uno dei più arditi e difficili problemi che, nel campo dei minimi mezzi, potranno registrare le conquiste dell'arte navale?

Alludo al problema delle torpediniere sommergibili; il quale, se risoluto con buoni risultati, rappresenterà il frutto più manifesto di quella forma di lotta per l'esistenza, che mira a paralizzare la potenza inarrivabile dei più forti ed a livellare le capacità, a tutela dei più deboli.

Ma scendendo dal campo della idealità a quello della realtà, non vi ha persona che, conoscendo le condizioni del nostro Paese, così rispetto agli obiettivi che gli sono imposti dalla stessa ragione di esistere, come riguardo ai mezzi necessari per sodisfarli, non veda le difficoltà ond'è circondato il problema che riflette la difesa nazionale e la tutela degli interessi, che si connettono con il nostro avvenire politico ed economico.

Senonchè io penso che tali difficoltà se non dissipate, potrebbero almeno essere cansate, quando dai ricercati vantaggi emergenti dai caratteri naturali della nostra Penisola si sapesse accortamente trarre profittevole ricambio di benefizii.

È superfluo che io dica a voi come le nostre tradizioni e le nostre legittime aspirazioni assegnino un valore particolare alla influenza che l'Italia può esercitare sulle attività che si svolgono nel Mediterraneo; giova però ricordare che altre nazioni più ricche e più potenti mirano a contenderci tale influenza, ed a paralizzarla, quando loro fosse possibile.

Molti interessi pertanto sono in conflitto, su questo mare, nè l'Italia si trova a fronte di un solo concorrente; ma è appunto da questo conflitto e dal numero degli emuli che aspirano a prevalere, che scaturisce uno stato dinamico, per il quale l'azione dell'Italia

può essere condizione di equilibrio ed anche di preponderanza.

Oltre il contributo di un modesto numero di navi, la cooperazione dell'Italia, per la sua fortunata posizione geografica rispetto una guerra nel Mediterraneo, potrebbe offrire eccellenti centri militari marittimi, località di sicuro riparo, basi di operazione e di rifornimento dotati di larghe risorse logistiche. Condizioni che contribuiscono una particolare e maggiore efficacia strategica alle forze operanti sul mare, e che, essendo per conseguenza apprezzate e ricercate, possono costituire, specialmente se associate alla comunanza d'interessi e d'intenti, la base di fecondi rapporti di solidarietà. Si pensi quale efficace e forse decisivo aiuto avrebbe prestato alle operazioni inglesi, nella guerra che tuttavia si combatte nell'Africa Australe, l'occupazione della baia portoghese di Delagoa, e si giudichi a quale prezzo l'Inghilterra l'avrebbe pagata.

Senonchè, anche in base ai concetti ora esposti, la nostra organizzazione logistica sarebbe tuttavia manchevole, se non si riuscisse a risolvere una questione che concerne uno dei suoi essenzialissimi elementi, il carbone.

I nostri centri di rifornimento raccolgono in media una quantità di combustibile pari a 150,000 tonnellate: fu alquanto minore sul principio del decorso anno, perchè, causa la eccezionalità dei prezzi, fu giudicato conveniente differire gli approvvigionamenti dei magazzini. Ora, da calcoli fatti, risulterebbe che non meno di 300,000 tonnellate ne sarebbero domandate dai soli bisogni delle nostre forze navali, nel periodo probabile di una guerra. Volendo altresì soddisfare le eventuali esigenze di navi alleate, lo *stock* dei depositi nazionali dovrebbe essere portato ad oltre 500,000 tonnellate. Ciò che richiederebbe di immobilizzare un capitale di circa venti milioni, mentre, d'altra parte, sarebbe impossibile, con le sole sottrazioni richieste dai servizi ordinari di pace, ottenere quella regolare rotazione di consumo, che vale ad impedire un soverchio invecchiamento delle riserve combustibili, a tutela del loro potere calorifico.

Come si vede il problema è di difficile soluzione, sia sotto il riguardo finanziario sia sotto il punto di vista tecnico, tanto più se si considerano da un lato le esigenze del

servizio ferroviario, per soddisfare i servizi di mobilitazione, e dall'altro i pericoli che circondano il trasporto per mare, durante il periodo guerreggiato.

Tale stato di cose non può a meno di risvegliare giustificate preoccupazioni; ed io ne feci soggetto di studio speciale, allorchè ebbi l'onore di reggere il Ministero della marina, ove lasciai qualche idea concreta, intesa non solo a sciogliere le difficoltà che nascono dalla grave questione delle nostre riserve combustibili, ma altresì a meglio disciplinarne i consumi a terra ed a bordo.

Così per il consumo dovuto ai nostri arsenali, il quale raggiunge la bella cifra di circa 45,000 tonnellate all'anno, accurate indagini avrebbero dimostrato la possibilità e la convenienza di sostituire l'uso delle ligniti nazionali a quelle del litantrace, che è più costoso e che ci rende tributari dell'estero. Ed in ordine ai consumi per la navigazione, le cure sollecite e competenti dei nostri macchinisti navali sarebbero riuscite ad ordinarli con ottimi criteri tecnici ed economici, in guisa da assicurare, quando tali criteri siano applicati con rigorosa e feconda disciplina, un risparmio di oltre 17,000 tonnellate, sopra il consumo medio annuale di 110,000.

Tale lo stato della questione; risolverla secondo l'avviamento che io le aveva dato od in altro modo, poco importa; ciò che è necessario, si è di scioglierla bene e senza troppo ritardo.

Comunque, le considerazioni svolte in ordine alla nostra posizione mediterranea, dovrebbero, a parer mio, consigliarci la via da seguire, così nell'orientazione delle nostre relazioni internazionali, come in quella della nostra organizzazione marittima, affermandoci sul concetto che l'Italia marinara sarà tanto più considerata in quelle relazioni, e ne sarà tanto più apprezzata l'amicizia, per quanto più completi e perfetti saranno i suoi ordinamenti marittimi e meglio conformi allo scopo di colmare le deficienze dei mezzi altrui.

Stabiliti così i termini, entro i quali i supremi obiettivi nazionali da un lato e le ristrettezze finanziarie dall'altro pongono le questioni relative al nostro programma marittimo ed all'incremento delle forze che vi possono rispondere, importa rivolgere uno sguardo all'efficienza militare del nostro ma-

teriale navale ed ai criteri fondamentali, sotto i quali ne fu svolta la preparazione. Del valore militare delle nostre navi, vi parlò con particolare competenza l'onorevole Micheli, sottoponendole a minuta analisi; io tratterò la questione con sguardo più sintetico.

Sono 16 le nostre corazzate; 11 di 1ª e 5 di 2ª classe; fra le quali vanno comprese quelle in corso di costruzione, la *Regina Margherita*, il *Benedetto Brin* ed il *Ferruccio*. Volendone giudicare il valore militare, bisogna rimontare ai progressi raggiunti negli anni 1881, 1885, 1893 e 1897, epoche in cui quelle unità vennero successivamente progettate. Con l'impostazione delle due modernissime, il *Vittorio Emanuele* e la *Regina Elena*, il reparto delle nostre maggiori navi da battaglia sarà forte di 18 unità.

Non annovero fra queste la *Lepanto* e l'*Italia*, deficienti nelle loro disposizioni difensive, specialmente dopo l'adozione dei cannoni a caricamento rapido e delle granate ad alti esplosivi; nè vi comprendo le 6 corazzate di tipo più antiquato, nè le navi impotente appartenenti a classi di ordine inferiore, delle quali tutte mi riservo di parlare in appresso.

Circa le torpediniere, trascurando quelle di 3ª classe del tipo Tornycroft, il cui impiego guerresco deve considerarsi limitato a poche e ristrette zone, nelle acque di qualche piazza marittima, abbiamo 7 torpediniere di 1ª classe e 94 di seconda, buona parte rimodernate mercè l'applicazione degli apparati per la combustione liquida, ma tuttavia deficienti per velocità. Meritano invece particolare menzione, 11 cacciatorpediniere, o *destroyers*, parte ancora in costruzione, le quali rappresentano quanto oggi vi può essere di più perfetto in questa specie di unità.

Tale il quadro delle nostre forze navali, il cui valore dovrebbe essere giudicato sia rispetto al complesso organico ch'esse rappresentano, sia riguardo al pregio individuale delle singole unità.

In ordine alla capacità complessiva della nostra flotta, fu affermato che alla sua preparazione sia mancata una feconda stabilità di criteri, che siasi proceduto con metodi saltuari e che da tali metodi sia scaturito, più che una forza organica, un campionario di navi.

Ora, intendiamoci bene a questo riguardo;

nessuno potrebbe desiderare che creato un tipo di nave, per quanto perfetto in relazione con i progressi che lo determinarono, i tipi successivi avessero ad essere plasmati su di esso, senza tener calcolo alcuno dei nuovi progressi, che potrebbero migliorarli. E se ciò non è desiderabile, si comprende come tutte le marine, al pari della nostra, annoverino nelle loro flotte tipi di navi differenti per struttura, per qualità offensive e difensive. La qualifica di campionario, che fu attribuita al nostro materiale navale, potrebbe attribuirsi a tutte le flotte del mondo; con la differenza che lo stesso campione ha potuto essere presso di noi riprodotto in due o tre navi al più, mentre altrove, ove i mezzi finanziari non mancavano, lo stesso tipo venne rigenerato in numerose unità.

L'addebito avrebbe buon fondamento, ove si potesse provare che al progressivo sviluppo delle nostre costruzioni navali non hanno sempre presieduto gli stessi criteri fondamentali, ai quali ogni marina deve uniformare la costituzione delle sue forze navali, quando abbia coscienza e chiara visione degli obiettivi che con quelle forze vuol conseguire. Ma al contrario, presso di noi, meno che altrove, trovarono presa quelle tumultuarie correnti di idee, delle quali furono conseguenza, incertezze e disguidi poco eclettici.

Per quanto riguarda, piuttosto, il valore individuale, bisogna pur troppo riconoscere che ben poche delle nostre corazzate rappresentano la più moderna espressione di quei progressi, che hanno in questi ultimi tempi particolarmente contribuito ad elevare le qualità militari delle navi da battaglia; e manifesta ne è la causa. Data la difficoltà di tenere il segreto sulle applicazioni dell'arte navale, sulle quali le ricerche e le conquiste industriali hanno principale influenza, può ritenersi che il valore d'una nave da battaglia sia commisurato al tempo in cui essa venne progettata e impostata sullo scalo. Ora, fra le nostre corazzate pronte al mare, le più moderne furono progettate prima del 1893; le due attualmente in costruzione, la *Benedetto Brin* e la *Regina Margherita*, vennero impostate sullo scalo nel 1897; fra il 1893 ed il 1897, durante un lungo quadriennio, nessuno impianto di nuova corazzata venne a turbare la pace dei nostri arsenali.

Quale meraviglia dunque se, a fronte delle recentissime e numerose corazzate delle altre

marine, sulle quali sono raccolte le conquiste più moderne del progresso noi potremo mettere forse, fra due o tre anni, due sole navi, la *Benedetto Brin* e la *Regina Margherita*, ed altre due fra cinque o sei anni, se pure piacerà alla Camera di accordare questi pochi milioni, di cui si discute da circa due anni, mentre altrove si provvede all'incremento della marina con la concessione di centinaia e di migliaia di milioni?

Fu buona sorte, se in virtù di un indirizzo che svincolava le nostre costruzioni navali dallo spirito d'imitazione che le aveva sempre caratterizzate, abbiamo potuto affermarci sopra quel programma, da cui scaturirono tipi di nave, che portano tuttavia, attraverso il tempo, qualità relative di qualche pregio militare, e principalissima fra queste, quella di un'alta velocità. Ed è a queste linee direttrici, che hanno presieduto alla ideazione delle nostre maggiori unità da battaglia, che dobbiamo se oggi ancora risulta conveniente di modificare navi, come l'*Italia* e la *Lepanto*, che furono concepite nel 1875 e che opportunamente rimodernate, in relazione coi più recenti progressi, potranno, checchè se ne dica, rappresentare una potenza superiore a quella di navi progettate una decina di anni dopo, animata d'una velocità pari a quella, di cui sono dotate le più moderne corazzate.

Ma a riguardo di questo prezioso requisito, che è la velocità, non manca qualche opinione, a dire il vero piuttosto solitaria, che in esso non vede quei vantaggi militari che gli si vorrebbero attribuire; affermando che la velocità, spinta oltre un certo limite, impone eccessivi sacrifici di peso e di danaro, sacrifici che meglio sarebbero utilizzati se impiegati per accrescere la potenza e l'invulnerabilità delle navi. E per suffragare tale concetto, si aggiunge che altrove prevale il criterio di non seguire l'*Italia* sulla via delle altissime velocità, per quanto riflette la corazzata di resistenza, che corrisponderebbe al classico vascello di linea.

Si potrebbe osservare che quest'ultima ragione è quella appunto che potrà rendere nelle nostre corazzate più pregevole il requisito d'un'alta velocità; in quanto che questa, che è sempre prezioso elemento strategico, diviene altresì inestimabile elemento tattico, ma solo quando essa prevale su quella dell'avversario; perchè allora solo offre il

mezzo di preparare e di promuovere il combattimento nelle condizioni più favorevoli di tempo e di luogo e di svolgerlo con padronanza di concetto. Il gran vantaggio, che risiede nella superiorità del cammino, appare manifesto quando si pensi che le condizioni di reciproca offensiva, che si possono spiegare fra due unità dotate di differente velocità, potrebbero entro certi limiti e per date eventualità che la prevalenza di velocità può determinare, essere considerata in base all'ipotesi che la nave più lenta sia ferma e che quella più rapida sia animata della differenza fra le due velocità. Non è necessario che io dica quali sarebbero, in questo caso, le sorti del duello. Ma io non credo dovere oltre insistere sopra gli argomenti che militano per una grande velocità. Sono ben radicati nella coscienza della nostra marina i vantaggi che ne possono derivare, specie quando non sia dato di spiegare che uno scarso numero di unità. Non è quindi da temere che qualche specioso argomento possa scuotere le linee direttrici del nostro indirizzo.

Mi preme piuttosto di rilevare come, in ordine ai criteri che informarono i nostri più recenti progetti navali, siasi accennato ad una divergenza d'idee fra me ed il mio illustre successore, volendo con ciò fare risaltare una instabilità d'indirizzo nel provvedere all'incremento delle nostre forze navali.

Consenta la Camera che io di ciò parli brevemente.

Io mi ero proposto di far costruire una nave che rispondesse ai seguenti requisiti:

Un armamento principale omogeneo, composto di 12 cannoni da 203 a caricamento rapido, con campo di tiro molto esteso e con la possibilità di concentrare la massima energia di fuoco nella direzione del piano simmetrico della nave, cioè verso prora e verso poppa;

Una difesa che, per grossezza di corazza, per estensione, e per particolari disposizioni, fosse efficace contro gli effetti dei tiri ai quali l'impiego tattico della nave e lo svolgimento intensivo delle sue artiglierie più probabilmente la possono esporre;

Velocità così elevata da permettere la scelta del tempo, del modo e delle condizioni che tornano ai caratteri offensivi e di-

fensivi della nave più conveniente per ingaggiare e condurre il combattimento;

Autonomia misurata da una percorrenza di 15 mila miglia, alla velocità oraria di 10 nodi. Si noti che la più grande capacità di percorrenza fino ad oggi raggiunta, sotto tale velocità unitaria, da navi corazzate non fu che di 10 mila miglia.

A questi requisiti fu lodevolmente risposto dai nostri ingegneri con un progetto di nave che importava uno spostamento che di poco superava le 8000 tonnellate, e che fu approvato dal Consiglio superiore di marina.

L'ammiraglio Morin, del cui consiglio affettuoso e competente furono confortati i miei studi relativi al progetto in parola, assunta la direzione del Ministero della marina, giudicò conveniente (come del resto me ne aveva già manifestato il pensiero) di afforzare l'armamento con l'aggiunta di 2 cannoni da 305 disposti per chiglia sulle estremità, e di accrescere alquanto la grossezza della corazzata, pur rinunciando a circa un miglio e mezzo di velocità ed a 5 mila miglia di autonomia. Il nuovo tipo richiede uno spostamento di circa 12,500 tonnellate. Queste le differenze sostanziali; del resto identici i principî informatori dei due progetti.

Ora, a riguardo di questa nuova nave, io ripeterò il giudizio che ebbi recentemente ad esprimere, rispondendo ad un quesito che, per una prossima pubblicazione tecnica inglese, mi venne rivolto circa il valore delle moderne navi da battaglia di tutto il mondo, costruite e da costruirsi. Premesse le considerazioni che, a parer mio, valgono per stabilire i caratteri di prevalenza d'un'unità da battaglia io conchiudevo:

« In base a tali premesse, io penso che fra le navi costruite e da costruirsi, la nave, tipo italiano, *Vittorio Emanuele*, sia quella che meglio incarna i progressi conseguiti nell'arte e nelle scienze navali, e sulla quale i differenti elementi di capacità guerresca si trovano meglio associati in un armonico compromesso di potenza. »

Ma espressa e qui ripetuta questa opinione, voi troverete naturale che io vi dica le ragioni della preferenza, che io intendeva dare alla nave di più modeste dimensioni.

A me sembra, anzitutto, che una nave, quale io l'avevo concepita, possa per i caratteri che le sono conferiti dalla sua velocità, dalla sua autonomia e dalle sue qualità offen-

sive e difensive, ben rispondere alle esigenze dei nostri obiettivi politici e militari. Essa costa circa due terzi della somma richiesta per la costruzione della nave di 12500 tonnellate, e quindi ad una stessa spesa può corrispondere l'acquisto di un maggior numero di unità. Ne questo è tutto.

In generale l'estensione della corazza, che viene apposta sui fianchi di una nave, si limita alla difesa delle così dette parti vitali, cioè quelle che implicano condizioni di stabilità o che racchiudono organi essenzialmente necessari all'esistenza della nave ed alla sua potenza offensiva. Rimane pertanto improtetta, anche per le navi meglio difese, una estesa parte della superficie emersa; nè potrebbe essere altrimenti, per ovvie considerazioni di peso.

Ora, mentre io non credo sia molto probabile, anche per ragioni d'indole morale, che una nave possa conservare sufficiente efficienza militare, nonostante la distruzione di tutte le sue opere vulnerabili, nonostante che l'incendio si diffonda nel suo interno, trovo d'altra parte che tali effetti sono per certo più facilmente determinati dalla rapidità del tiro e dagli alti esplosivi, che dal fuoco relativamente lento delle grosse artiglierie, con le quali non fu ancora possibile rendere pratico e sicuro l'uso di granate detonanti.

Gli effetti, cui accenno, ebbero la più manifesta affermazione così nella battaglia di Yalù come in quella di Santiago, nelle quali, può dirsi ch'essi furono risolutivi. Commentando le vicende ed i risultati dell'azione di Yalù, il Mahan si dichiara assolutamente favorevole ad un armamento composto di numerosi cannoni a tiro rapido; ritenendo che, anche contro le più potenti artiglierie, la corazza costituisce praticamente una protezione assai più efficace di quanto gli esperimenti di balipedio diano a divedere.

Ecco le sue testuali parole:

« Sul balipedio, la vittoria del cannone, a malgrado di temporarie fluttuazioni, è stata assicurata.

« A Yalù, la corazza, grazie a circostanze che dalle esperienze a terra sono escluse, uscì vittoriosa ogniqualvolta fu colpita. »

Vuolsi con ciò dimostrare come, nel caso pratico, gli effetti veramente fatali, che può produrre un grosso cannone, siano casuali; mentre decisivi sono quelli arrecati da un

fuoco nutrito, alimentato da granate detonanti.

Ed a me pare che il fatto trovi una logica spiegazione in un ordine d'idee d'indole morale.

Se è vero che la battaglia, come qualsiasi altra lotta, consista essenzialmente in un conflitto di forze morali, le quali hanno delle forze materiali a loro servizio, come istrumenti, è altrettanto manifesto che tutto ciò che può valere a scuotere od a deprimere lo spirito dell'avversario, rappresenti un potente mezzo di successo.

Ora è facile immaginare quanta e quale disastrosa influenza possano esercitare sul morale d'un equipaggio, la demolizione ed il rovinio delle sovrastrutture, dei casseri, dei ponti di comando, dei fumaiuoli; — gli incendi che sono probabile conseguenza di quelle violentissime proiezioni di masse gassose infiammate, che si sprigionano dalle granate detonanti; — la distruzione d'ogni mezzo di trasmissione, con conseguente isolamento del pensiero direttivo da tutte le funzioni essenziali della nave; effetti tutti, dovuti a quella grandine di ferro e di fuoco che i soli armamenti a tiro rapido possono determinare.

In base a tutte queste considerazioni, sufragate da recenti ammaestramenti, furono studiate così la nave da me preferita, come quella, di maggior mole, successivamente impostata sullo scalo dall'onorevole Morin; cosicchè, sotto tale riguardo, sono identici, come dissi, i principî che informano le condizioni offensive e difensive dei due progetti. Senonchè si volle conferire a quest'ultima nave una maggior potenza mercè l'aggiunta di due cannoni da 305 ed una corazza più spessa; ma tali prevalenti qualità vennero conseguite, ripeto, riducendo alquanto la velocità, l'autonomia, ed a scapito della quantità, ossia del numero di unità che la medesima spesa consente di costruire, e conseguentemente anche a detrimento della sollecitudine con la quale la nostra flotta potrà essere accresciuta di un dato numero di nuove unità. È, peraltro, originale, caratteristico, pregevole il concepimento, felicemente tradotto in atto, di associare su questa nave, in un armonico complesso, i migliori requisiti strategici e tattici, assicurando la più efficace utilizzazione degli uni e degli

altri con una velocità oraria fra le 21 e le 22 miglia.

E qui avrei finito di trattare dell'efficacia delle nostre forze navali, se non mi sembrasse opportuno di spendere qualche parola per giustificare l'esistenza di quelle poche corazzate, che si connettono con le origini della nostra marina, e di quegli incrociatori improtetti, dei quali pochi, a dire il vero, possiedono i caratteri richiesti dal loro impiego in una guerra marittima.

Vi sono tuttavia considerazioni di relatività e non poche esigenze che riflettono imprescindibili servizi di pace, le quali assegnano ancora a quel materiale una dovuta importanza.

Molte delle navi militari, cui le marine più ricche affidano l'onore di battere il mare e di portare la bandiera alle più lontane contrade, non sono certamente più potenti dei nostri *Bausan*, dei nostri *Dogali*. Le navi che l'Inghilterra, la Francia, la Germania ed altre nazioni assegnano alle scuole navali, alle campagne d'istruzione a mare, non rappresentano certamente unità guerresche migliori delle nostre *Castelfidardo* e delle navi similari; nè valgono meglio dei nostri *Vespucci*. Molti dei cosiddetti incrociatori torpedinieri delle marine straniere non hanno caratteri militari migliori delle nostre *Uranie*; nè i recenti modelli del tipo *Agordat* trovano altrove navi straniere, di tipo conforme, che li equivalgano.

Non parmi quindi molto giustificata quella tendenza radicale che vorrebbe falciadiare in questo materiale, come in altro tempo si fece con miglior senso di opportunità e con maggior conoscenza di causa. Certo vi sono ancora in marina delle navi che con vantaggio, per un più economico impiego dei fondi assegnati alla manutenzione del materiale, dovrebbero essere radiate dai quadri del naviglio; ed io stesso le avevo destinate alla demolizione, conservandone solamente qualcuna che, per mancanza di opportuni locali a terra, è tuttavia utilizzata a scopo di deposito di materiali; ma estendere l'opera di demolizione oltre questi limiti non parmi cosa rispondevole all'interesse stesso del servizio.

Convieni in ultimo notare che non poche unità, il cui scarso valore militare apparisce manifesto quando siano poste in confronto con navi più moderne, potranno tuttavia, attra-

verso le fasi d'una guerra marittima, prestare utili servizi, se saggiamente ed opportunamente impiegate.

Senza indagare tutte le circostanze nelle quali l'uso di quelle navi potrebbe tornare fecondo di buoni risultati, basterà considerare le condizioni che seguono le sorti d'una battaglia navale decisiva, nella quale siano state impegnate le unità migliori. Vinte o vittoriose, queste molto probabilmente usciranno dall'azione in condizioni di efficienza militare assai scosse; la ricerca dell'arsenale sarà loro più consigliata di quella del nemico; nè le riparazioni dei danni patiti sarà opera di pochi giorni.

Saranno in allora davvero inestimabili le operazioni offensive che quelle unità ripudiate potranno svolgere a danno del nemico, se ben dirette e ben comandate. Come vedete è questione di relatività; è questione che tutte le marine mostrano d'intendere, se lo si può arguire dal fatto che tutte le marine, anche le più potenti, conservano nei loro organici numerose navi di tipo antiquato, le riodernano per quanto è possibile, guidate forse dal pensiero di costituirne reparti di riserva, capaci di rendere, al momento opportuno, servizi altrettanto efficaci quanto quelli delle navi migliori.

Passo ora ad un altro argomento, a quelle funzioni della nostra amministrazione marittima, cui incombe il dovere di disciplinare le spese in relazione con i migliori effetti economici, e che furono, in questi ultimi tempi, soggetto di censure severe, spesso accompagnate da un'onda deprimente di pessimismo.

A questo riguardo, io dichiaro subito, come ebbi ripetute occasioni di fare intendere, che parecchie funzioni amministrative, e fra queste principalmente quelle che riflettono l'economia della produzione nei nostri arsenali, potrebbero render meglio e costar meno.

Ma detto ciò, io non potrei davvero associarmi a coloro che in ogni ramo dell'amministrazione marittima intravedono il disordine, la possibilità di scialacquare impunemente, la tendenza a sottrarsi al controllo e simili magagne, per arrivare fino a palesare o ad insinuare la necessità d'una inchiesta parlamentare.

Veggio, con piacere, che l'onorevole Franchetti, a questo punto, rivolge alla mia parola la sua attenzione...

Franchetti. Non avevo neppur sentito.

Bettolo. Ciò prova che ho colpito nel segno. (Si ride).

Studiando le origini della nostra giovane marina e le fasi attraverso le quali essa è passata, è facile rendersi ragione dei difetti che ne turbano ancora qualche servizio. Ci troviamo a fronte di ordinamenti che non hanno che 40 anni di vita, che risentono di tradizioni e di metodi nati da organismi fatti e cresciuti per i bisogni di altri tempi, e che portano l'impronta della febbrile attività con la quale essi vennero emendati o istituiti. Se quindi la nostra amministrazione marittima non è, in ogni sua parte, informata ai migliori concetti economici e tecnici, lo si deve attribuire alle origini stesse del nostro grande istituto marittimo ed alla mancanza dell'opera ordinatrice del tempo.

Non sarebbe però conforme nè a giustizia nè a verità, affermare che siano mancati i nobili propositi e l'opera riparatrice degli uomini.

So bene che tale non è l'opinione dell'egregio relatore, che attese in questi ultimi tempi con tanta diligenza, ma con altrettanta predisposizione ipercritica, allo studio dei nostri ordinamenti marittimi; ma in verità non pare a me difficile dimostrare come i suoi apprezzamenti siano piuttosto fondati sopra una minuta e circoscritta analisi contabile del bilancio che sopra un esame a larghe vedute, che gli avrebbe forse permesso di giudicare *tutta l'importanza delle riforme attuate e dell'indirizzo promettente verso altre non meno feconde.*

E per parlare d'un periodo di tempo più recente, che mi riguarda più da vicino, e che fu fatto segno ad una particolare acredine, io non so perchè l'onorevole relatore non si sia data la pena di considerare quali frutti organici ed economici siansi ottenuti, e quali maggiori si potranno ulteriormente avere, da non pochi provvedimenti che furono, durante la mia gestione, attuati od avviati.

Così, l'ordinamento del Corpo Reale equipaggi, che è da oltre un anno in vigore, con vantaggi militari ed economici, generalmente riconosciuti;

Le diverse disposizioni che riflettono il lavoro e la produzione dei nostri arsenali, e che debbono integrarsi in un ordinamento completo, che fu già preparato da oltre un

anno, e che spero vedere applicato in ogni sua parte;

Le norme dirette a regolare l'economia dei consumi a bordo e principalmente quello del carbone:

I procedimenti intesi a disciplinare le grosse forniture, gli appalti in genere e gli approvvigionamenti dei magazzini;

La soppressione, in diversi rami amministrativi, di funzioni superflue e costose;

Altri provvedimenti infine, di minor conto, ma tutti promossi allo scopo di disciplinare le spese nel senso di ricavarne il maggior profitto.

Egli è che non poche economie, e le principali, sfuggono ad un semplice esame contabile, non essendo, nè potendo essere poste in evidenza dal bilancio, giacchè esse si traducono, non in una reale riduzione di spesa rispetto al capitolo che le riguarda, ma in un più profittevole impiego dei fondi assegnati al capitolo stesso.

Così, ad esempio, sopra alcune forniture stipulate nel decorso 1899 per l'approntamento delle tre navi *Benedetto Brin*, *Regina Margherita* e *Ferruccio*, si ottenne, rispetto ai prezzi pagati precedentemente per forniture equivalenti, la notevole economia di 3,067,532 lire; e la si ottenne durante un periodo in cui, per il rincaro del ferro, il costo dei prodotti siderurgici veniva sensibilmente innalzato.

Malgrado ciò, l'Amministrazione della marina, potè conseguire quella forte economia, allargando il campo della concorrenza, rivolgendosi alle industrie estere e valendosene, quando le pretese delle nostre industrie parvero eccessive rispetto ai riguardi dovuti al lavoro nazionale, come possono attestarlo le forniture affidate al Vickers, al Polihutte, alla Scotland Steel and C.^o; ma l'economia fatta non poteva essere messa in evidenza dal capitolo che contempla i fondi sui quali fu effettuata; il vantaggio si tradusse nel dare al capitolo stesso una maggior somma disponibile a favore della produzione.

Ora, a me pare che questo risultato, come altri consimili e come la riduzione di oltre 800 mila lire conseguite nella spesa che riflette le nostre costruzioni navali, per l'eliminazione di operai inabili al lavoro, non avrebbero dovuto sfuggire ad un esame diligente, spassionato, sereno, rivolto a studiare le tendenze ed i propositi che presidono al regime amministrativo della nostra marina.

La verità è che, in ordine al migliore impiego delle spese, molto cammino si è fatto; ma che molto ancora rimane a farne nel campo, che riguarda il lavoro e la produzione dei nostri arsenali e delle nostre industrie, ove si assorbe circa il 60 per cento del bilancio della marina. In altri campi, un'amministrazione, per quanto vigile e severa, potrà ancora spigolare qualche diecina di migliaia di lire, sfrondando funzioni superflue e meglio commisurando i mezzi al rendimento; ma nel campo del lavoro e della produzione si misurano a milioni le economie che ancora si possono mieterne a vantaggio della produzione stessa.

Giova ricordarlo, per quanto risaputo, gli impianti intesi a questa produzione sono eccessivamente sproporzionati alla capacità del nostro bilancio. Abbiamo troppi arsenali, troppi operai di Stato; sono troppi gli stabilimenti navali dell'industria privata. Per quanto riguarda l'industria privata, l'opera d'un naturale processo selettivo potrà proporzionarne la capacità alle esigenze; ma non è così per i mezzi di cui dispone lo Stato, i quali sono a carico del bilancio. È improduttivo non solo, ma materialmente e moralmente dannoso quanto vi ha in essi di eccessivo.

In generale, l'eccesso di capacità produttiva sul bisogno, impone notevoli spese generali che gravitano sul valore del prodotto; ma vi ha dippiù: la necessità di non lasciare, in soverchia misura, inoperosa la manod'opera distribuita nei nostri numerosi centri di lavoro, ci obbliga a diluire gli scarsi fondi assegnati al nostro bilancio. E poichè questi fondi non ci permettono di attendere con la dovuta alacrità alle navi impostate od in allestimento a Spezia, a Napoli, a Venezia ed a Taranto, le nostre costruzioni invecchiano nei cantieri e negli arsenali prima di essere pronte all'esercizio navale, con quanto detrimento economico e militare, non vi ha chi non veda. Il *Carlo Alberto* costruito nell'arsenale di Spezia, fu impostato sullo scalo il 1º febbraio del 1893, ne fu varato il 23 settembre 1896, vi rimase per ben 43 mesi. La *Varesa*, costruita presso lo stabilimento dei fratelli Orlando di Livorno, tenne lo scalo per soli 15 mesi, dall'aprile 1898 all'agosto 1899; cioè circa un terzo del tempo domandato per il *Carlo Alberto*. L'eloquenza di queste cifre non richiede commenti.

E qui apro una parentesi per rispondere ad un addebito che si legge nella relazione, che precede il disegno di legge in discussione.

L'onorevole relatore si meraviglia, come essendosi ecceduti, di circa 6 milioni, i fondi assegnati al capitolo che riflette la riproduzione del naviglio per l'esercizio 1899-900 (eccedenza che comunque si voglia giudicare non sarebbe imputabile alla mia gestione, perchè io non ho impostato nemmeno una barca a vapore) l'onorevole relatore, ripeto, si meraviglia che siasi arditto di iniziare dei lavori sulla nave *Italia* a Taranto, per dedurne che al Ministero della marina si procede senza criterio alcuno di sana amministrazione.

Ma, onorevole relatore, non ha Ella pensato che i lavori di cui si tratta, non implicavano spesa di materiale, ma solamente di mano d'opera, perchè era questione di demolire e non di costruire opere nuove; e che se quei lavori furono ordinati, si fu appunto perchè conveniva di utilizzare almeno una parte dei 1500 operai che vivono in quell'arsenale? Sarebbe forse stata opera di buon amministratore pagare tutto quel personale lavorante, senza cavarne frutto alcuno? Ma procediamo oltre.

Il problema relativo al soverchio numero dei nostri arsenali, si affaccia alla mente ogni qualvolta si discute del regime economico dei nostri ordinamenti marittimi; e si fu appunto in ordine a tale problema che io ebbi occasione di manifestare francamente le mie vedute sull'opportunità o meno di mantenere, o di trasformare l'arsenale di Napoli.

Non giungono certamente a voi nuovi gli argomenti dibattuti a riguardo di questa grave questione; nè io li ripeterò in questo momento; osserverò solo che il dubbio che quell'arsenale avesse ad essere, da un momento all'altro, soppresso o trasformato, fu causa di averlo lasciato deperire in tutte le funzioni della sua capacità produttiva. Quindi macchinari ed attrezzi, altrove disusati, e colà mantenuti tuttavia in azione a forza di eccessive spese di manutenzione, e, conseguentemente, rendimento sensibilmente inferiore e meno perfetto di quello ottenuto negli arsenali meglio attrezzati, per quanto le maestranze napoletane godano meritata reputazione di ottime. La mano d'opera imple-

gata per la costruzione della *Vettor Pisani*, allestita a Napoli, costò lire 4,348,000; non costò che poco più di 3 milioni, quella richiesta per la costruzione della nave gemella, la *Carlo Alberto*, a Spezia, ove i mezzi di produzione sono più perfetti. Differenza, lire 1,300,000 in cifra tonda.

A fronte di tale stato di cose, sono da considerarsi, da un lato le spese necessarie a rimodernare l'impianto industriale delle officine di Napoli, dall'altro il numero eccessivo dei nostri arsenali e le condizioni difensive che debbono proteggere le località ove gli arsenali son posti, condizioni che non esistono a Napoli e che non sarebbe possibile di conseguire in modo sicuro, nonostante i maggiori sacrifici.

Non mi nascondo che la questione deve essere pure esaminata sotto altri rapporti di indole economica e sociale, i quali non possono sfuggire a chi sente tutti i riguardi dovuti a quella nobile città; ma, è appunto in base a questa giusta considerazione, che io ho potuto convincermi che una soluzione avveduta e tale da soddisfare all'interesse generale ed all'interesse della marina, può altresì nel modo più soddisfacente rispondere all'interesse di Napoli, senza turbare alcun diritto acquisito ad alcun legittimo interesse personale.

Esistono in quella città parecchi stabilimenti che esercitano con onore l'industria navale; ma quei centri di lavoro vivono stentatamente, alimentati, quasi esclusivamente, dal lavoro che può loro fornire la marina militare. Fondere quelle industrie in un unico e forte istituto, che sorga sui ruderi dell'arsenale di Stato e che sia capace di dar vita a quelle preziose energie che colà si raccolgono, tale fu il disegno che potei tradurre in uno schema di convenzione, dopo lunghe e non facili pratiche.

La proprietà dell'arsenale non sarebbe passata in mani private, ma ne sarebbe stato solamente concesso l'esercizio; il cantiere di Castellammare sarebbe rimasto allo Stato; gli impianti dell'arsenale avrebbero dovuto essere rimodernati a spese dei concessionari, i quali dovevano allo scopo erogare una somma non inferiore ai 10 milioni; gli operai, che in atto lavorano presso quell'arsenale, avrebbero costituito, in gran parte, le maestranze del nuovo istituto, e loro sarebbero stati assicurati i diritti alla pensione, e mercedi non

inferiori a quelle che attualmente godono; lo Stato s'impegnava a far allestire completamente nell'arsenale di Napoli tutte le navi varate a Castellammare. I concessionari erano tenuti a pagare all'erario pubblico un dato canone, più una percentuale sui profitti ricavati dall'esercizio, ed a depositare, a garanzia dei patti contrattuali, una determinata somma.

Nessun dubbio che bene affidate sarebbero le sorti del nuovo istituto, la cui produzione non si limiterebbe alle sole richieste nazionali, ne assumevano la responsabilità uomini, della cui rispettabilità e della cui capacità economica e tecnica si hanno risultati tangibili; d'onde le speranze più fondate d'un fecondo risveglio industriale, là ove oggi non è che una larva, l'arsenale di Napoli.

Tali le linee generali della convenzione che mi proponevo di presentare all'approvazione del Parlamento, tostochè concretata in tutti i suoi particolari. Affronti, onorevole ministro, la questione, della quale Ella conosce tutta la gravità. Se non crede di valersi dell'opera da me avviata, ne accolga almeno lo spirito che la informava. Nessun problema potrebbe, oggi, tanto degnamente interessare mente eletta, quanto quello che è gran parte dell'avvenire economico di Napoli.

Ma non basta ridurre il numero degli arsenali, è pur necessario disciplinarne la produzione con metodi più semplici e più proficui degli attuali. A questo scopo mirava l'ordinamento cui ho dianzi accennato. Informato a convenienti criteri d'indole industriale, per quanto lo consente la nostra legge di contabilità, il nuovo ordinamento, sulla base di una unica direzione che accentrava tutti i servizi tecnici ed amministrativi dell'arsenale, ne diminuiva il numero delle officine con vantaggio economico, ne semplificava i congegni contabili, mettendo in maggiore evidenza l'economia della produzione.

Approvato dal Consiglio superiore di marina, dal Collegio dei ragionieri, quell'ordinamento arenava presso il Consiglio di Stato, cui parve ravvisare alcune disposizioni non conformi alla legge di contabilità. Tale non è la mia modesta opinione; comunque io credo che non sarebbe difficile di uniformare il nuovo ordinamento ai pareri di quell'Alto Consesso, senza scuoterne i principî infor-

matori; mentre la sua applicazione varrebbe ad eliminare non pochi degli inconvenienti che si lamentano.

Ed ora poche parole circa la riduzione numerica degli operai, di cui tratta l'articolo quarto del disegno di legge in discussione. Più che l'opportunità, la necessità di questo provvedimento è così generalmente sentita, che non vale in verità la spesa di affaticare la vostra benevola attenzione, per meglio metterla in evidenza.

Io lo dimostravo con irrefragabili argomenti, quando mi facevo iniziatore della riduzione in parola; il mio illustre successore la suffragava con maggiore autorità; veniva per ben due volte approvata dalla Giunta generale del bilancio. Malgrado ciò, se qualche dubbio ancora può affacciarsi all'animo vostro, confido che brevi considerazioni bastino per dissiparlo.

Giova anzitutto osservare che quella riduzione sarà dovuta ad una eliminazione naturale, che non offende alcun diritto acquisito nè alcun legittimo interesse. Per effetto di una naturale selezione, vengono eliminati gli operai inabili al lavoro per ragioni di età o d'infermità; mentre questi non sono sostituiti, senonchè in una proporzione relativamente debole, mediante l'ammissione di garzoni, debitamente addestrati ed abilitati per assicurare, nello svolgimento dell'eliminazione, un concorso proporzionato di tutte le specialità richieste da una costituzione organica delle maestranze. Per tale ragione, fu preveduta la riduzione annuale del 2.5 per cento; mentre in base alla statistica degli anni decorsi, risulterebbe pari alla media del 3 per cento.

Indiscutibili, poi, sono i vantaggi che dal provvedimento in discussione derivano, così all'economia del lavoro come alle condizioni stesse degli operai. Ed infatti, a misura che questi risulteranno per forza numerica meglio proporzionati alla produzione ed alla capacità del bilancio, sarà sempre più agevole migliorarne le mercedi, sia con promozioni più frequenti, sia con la larga applicazione del lavoro a cottimo, che oggi è appena possibile di esercitare nell'esiguo rapporto dell'otto per cento sulle spese di mano d'opera; mentre esso costituisce la forma più rispondente all'interesse d'una produzione economica.

Per quanto concerne il numero cui vuolsi

limitare la forza dei nostri operai permanenti, cioè di quelli che hanno diritto alla pensione, ebbi ripetute occasioni di dimostrare come il complesso di 12.000 operai sia largamente adeguato alle esigenze dei nostri arsenali, così quando lo si consideri in base alla produzione che ci è consentita dal bilancio, ed in relazione ai lavori cui deve, per ovvie ragioni economiche e tecniche, essere circoscritta l'opera degli arsenali; come, e tanto più, quando il rendimento di 12.000 operai venga commisurato a quello che frutterebbe presso l'industria privata, e presso gli stessi arsenali di Stato, se bene organizzati.

Negli arsenali inglesi, secondo l'ultimo bilancio di quella marineria, lavorano circa 30.000 operai; ma quale dovrebbe esserne il numero, se, secondo il rapporto fra le relative produzioni, si volesse colà uniformarlo ai nostri 12.000?

Considerata la colossale produzione di quelli arsenali, non basterebbe certamente accrescerlo di sole parecchie decine di migliaia.

Nè questo è tutto.

Le disposizioni, che negli arsenali inglesi regolano la costituzione delle maestranze, sono, sotto un certo riguardo, uguali a quelle che saranno stabilite da questo disegno di legge.

Anche colà, si ha un dato numero di operai a ruolo fisso, che godono privilegi conformi a quelli che noi concediamo ai nostri operai permanenti, ed anche colà gli operai a ruolo fisso vengono accresciuti secondo le esigenze del lavoro. Ma presso gli arsenali inglesi, questi lavoranti privilegiati non sono che circa 6.000, noi ne avremo, a riduzione completa, 12.000, il doppio dell'Inghilterra!

Comprendo le condizioni di fatto, a fronte delle quali noi ci troviamo, sento tutti i riguardi a tali condizioni dovuti; ma, per rispetto alla moderazione, non si affermi che i 12.000 operai saranno insufficienti alle pur troppo modeste esigenze dei nostri arsenali.

E qui faccio punto. Le proporzioni che, nel suo svolgersi, ha preso il mio discorso, mi consigliano a raccogliere le vele, quantunque forte sarebbe in me il desiderio di dire pure qualche cosa in ordine a quelle importantissime funzioni della amministrazione marittima, che riflettono la preparazione organica della nostra marina.

Posso tuttavia, a questo riguardo, integrare il mio pensiero con una formula che lo rispecchia. Sodisfacenti sono, in massima, i nostri ordinamenti là dove, più che il coefficiente milione, fu richiesta l'azione di forze morali. Ottimo è lo spirito dei nostri equipaggi e dei nostri ufficiali, nei quali profonda è la coscienza della propria missione e saldo il sentimento del dovere, fino alla virtù del sacrificio.

Fattori questi preziosissimi di una promettente compagine morale; di quella compagine che feconda ed afforza ogni virtù militare, che avvince in una fraterna solidarietà le energie personali, volgendole alle più alte idealità, di quella compagine che alle sorti della marina io auguro incrollabile, inaccessibile sempre a mal frenate passioni di meschine rivalità.

Finisco con questo voto, e con questo voto, onorevole ministro, accompagno fidente l'opera vostra. (*Vive approvazioni — Applausi — Molti deputati si congratulano coll'oratore.*)

Presidente. Il seguito della discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni e interpellanze.

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

Bracci, segretario, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per sapere se sia loro intenzione di presentare speciali provvedimenti di legge per agevolare la riparazione dei danni prodotti dalle ultime piene dei fiumi.

« Chinaglia, Carlo Donati, Valentino Rizzo, Fusinato, Piovene, Maraini, Pullè, Miniscalchi, Eugenio Valli. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere i suoi propositi circa il miglioramento della classe degli impiegati di cancelleria.

« Cerri. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sull'ingiustificato ritardo a ripresentare alla Camera il progetto di legge sulla ripartizione dei demanii.

« Abignente. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sullo stato deplorabile del Monumento sepolcrale di Margherita di Durazzo nel Duomo Salernitano e sui provvedimenti atti ad evitarne la rovina; nonché sui provvedimenti atti a salvare gli importanti cimeli e pergamene del Duomo medesimo.

« Abignente. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori della linea *Salerno-San Severino*, e sul modo onde assicurarne la più sollecita apertura al traffico entro il corrente anno 1901.

« Abignente. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per sapere se creda conveniente di lasciare, in questi momenti di scioperi, la prefettura di Verona senza titolare.

« Miniscalchi. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura e commercio per sapere se e come intenda provvedere all'agitazione legale sorta nei centri minerari siciliani in ordine al funzionamento della legge sugli infortuni del lavoro.

« Di Scalea. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dell'agricoltura, industria e commercio per conoscere se, data l'agitazione promossa dalla *Mutua Siciliana di Caltanissetta*, non creda provvedere al più presto per rendere meno disagiata e più proficua l'applicazione della legge 17 marzo 1898, tenendo presenti le speciali condizioni del lavoro nelle zolfare siciliane.

« Libertini G., Testasecca. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere se e come, attesi gli esigui sussidi accordati agli insegnanti che tennero nello scorso anno scuole festive, serali o complementari, intenda provvedere a rialzare il prestigio degli insegnanti e ad ottenere la continuazione e sviluppo di tali scuole.

« Miaglia. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulla sistemazione del porto-darsena di Ravenna.

« Mirabelli. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio sulle pericolanti condizioni dell'Osservatorio geodinamico di Casamicciola; sulle ragioni che impediscono il riordinamento radicale e razionale di quel pubblico servizio e sul modo di stabilmente assicurare o ricostruire gli edifici relativi.

« Abignente. »

Presidente. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del Regolamento.

Quanto alle due interpellanze, il Governo dichiarerà a suo tempo se e quando intenda che siano svolte.

Debbo poi comunicare alla Camera che il Governo, da me interrogato, ha dichiarato di accettare tutte le interpellanze che furono presentate fino a ieri.

L'onorevole Marazzi ha presentato una mozione che sarà trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

L'onorevole Rizzetti ha presentato una proposta di legge che sarà pure trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

La seduta termina alle ore 19.35.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-902. (130)
3. Discussione del disegno di legge: Aumento del fondo assegnato al capitolo 28 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-901 e corrispondenti diminuzioni dei capitoli 23, 24, 26 e 40. (243)
4. Seguito della discussione dei disegni di legge:
 - Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi (81)

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1901-902. (131)

Discussione dei disegni di legge:

5. Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1900-901. (181)
6. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1898-99.
7. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1901-1902. (122)
8. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1901-902. (124)
9. Approvazione di 18 disegni di legge per eccedenze d'impegni e maggiori assegnazioni sui vari bilanci. (103-120)
10. Acquisto del Museo Boncompagni-Ludovisi. (185)
11. Importazione dalla Sicilia nel Continente del sale sofisticato per la fabbricazione della soda e per la riduzione dei minerali. (92)
12. Aggregazione del Mandamento di Ciminna alla circoscrizione amministrativa e giudiziaria del circondario di Palermo. (60)
13. Aggregazione dei comuni di Pietrabondante e San Pietro Avellana al mandamento di Carovilli. (146)
14. Aggregazione dei comuni di Solarussa, Zerfaliù e Siamaggiore alla pretura di Oristano. (235)
15. Allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi con parco vagoni presso Rivarolo. (210)
16. Disposizioni relative alla insequestrabilità e cedibilità degli stipendi e pensioni. (77).
17. Tombola telegrafica a favore dell'opera pia per assistere i figliuoli derelitti dei condannati, della pia Casa di Patronato pei minorenni e della pia Casa di rifugio per le minorenni corrigende di S. Felice a Ema. (94).
18. Modificazioni alla legge sugli stipendi ed assegni fissi per il Regio Esercito. (85)
19. Sulle associazioni o imprese tontinarie o di ripartizione. (164)
20. Acquisto della Galleria e del Museo Borghese. (186)
21. Aumento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1900-901, per provvedere alle maggiori spese occorrenti nella costruzione del nuovo edificio per gli Istituti di anatomia e medicina legale nella Regia Università di Torino. (109).
22. Aggiunta all'articolo 36 della legge di pubblica sicurezza portante norme per l'uso dell'acetilene e per gli esercizi di carburo di calcio e acetilene. (215)
23. Svolgimento della seguente mozione: Rampoldi, Caldesi, Pennati, Vendemini, Palatini, Pala, Valeri, Comandini, Arconati, Marcora, Pavia, Credaro, Ghigi, Falletti, Imperiale. — La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge inteso ad estendere i benefizi della legge 6 agosto 1893 a quegli insegnanti di scuole secondarie comunali e provinciali ed a quei maestri elementari, i quali, o per concorso o per chiamata, passarono al servizio dello Stato, purchè versino l'equivalente delle ritenute mancate od insufficienti, stabilite dalle presenti leggi. (*Da svolgersi nella tornata di martedì*).

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

