

## CXX.

1<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 16 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

## I N D I C E.

<b>Bilancio della marina e assegnamenti per la marina militare (Seguito della discussione)</b> . . . . .	Pag. 4321
CAMERONI . . . . .	4335
CASSUTO . . . . .	4325
CAVAGNARI . . . . .	4333
GUERCI . . . . .	4329
PAPADOPOLI . . . . .	4321
PLACIDO . . . . .	4330
TECCHIO . . . . .	4322
<b>Relazione (Presentazione):</b>	
Modificazioni dell'articolo 8 della legge 6 dicembre 1888 che deferisce alla Cassazione di Roma la cognizione di tutti gli affari penali del Regno (LUCCHINI L.) . . .	4335

La seduta comincia alle ore 10.

DE NOVELLIS, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimerediana di mercoledì 14 corrente, che è approvato.

### Seguito della discussione degli assegnamenti per la marina militare e del bilancio della marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sui disegni di legge: «Maggiori assegnamenti per la marina militare» e «Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906».

Continuando nella discussione generale, spetta di parlare all'onorevole Papadopoli.

PAPADOPOLI. Onorevoli colleghi, io non mi permetterò certamente di prender molto del vostro tempo, tanto più che tratterò di una questione che ho già trattata in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici. La sua presenza, onore-

vole ministro, al Ministero della marina, mi conforta che il lavoro già fatto dia arra che quel che sarà da farsi riuscirà al bene del paese. E l'onorevole ministro della marina sarà d'accordo con me che questi lavori straordinari si riducono a fare quel tanto di navi che occorre per sostituire le navi che sarà giuocoforza radiare in un tempo non troppo lontano; non si farà insomma un vero e proprio aumento di flotta, ma si migliorerà la flotta stessa, forse con un numero di navi leggermente superiore a quello che oggi abbiamo.

Ora, per quanto si possa dire da alcuno che le condizioni finanziarie dello Stato sono tali da consigliare ai ministri militari molta prudenza nel domandare dei quattrini, pure io non credo che si possano lasciare nè i confini militari terrestri, nè, soprattutto, i confini militari marittimi, indifesi. Però qui mi permetterà l'onorevole ministro di fargli un'osservazione. Noi abbiamo due mari, uno grande ed uno più piccolo, che contornano il nostro paese, cioè il Mediterraneo e l'Adriatico. Ora io ho sentito dire molto spesso dai miei amici marinai che la difesa delle coste si faceva soprattutto con la squadra, con le navi, con le torpediniere, con le torpedini fisse e mobili, e via via. Io non ho nessuna ragione per non credere loro; però tutta questa difesa mobile ha pure bisogno di alcuni appoggi fissi a terra; ha bisogno di porti in cui le navi possano raddobbarsi dalle avarie riportate nelle lotte, ha bisogno di porti di rifornimento, ecc. E se noi non manchiamo nel Mediterraneo di molti porti di rifornimento, altrettanto non si può dire dell'Adriatico. Ora Venezia mi pare si presenti come il porto più internato e sicuro dell'Adriatico; quantunque, per la sua posizione di fortezza a mare, sia un sacco di ossa rotte, questo però si conserva pure in condizioni tali da poterne fare qualche cosa.

Io non mi dilungherò su questo argomento; ho fede tanto nell'onorevole Mirabello quanto nell'onorevole Pedotti e credo che tutti e due faranno del loro meglio per porre Venezia nelle condizioni in cui merita di essere messa. Se ai cittadini veneziani sono domandati i pesi delle servitù militari, almeno che la città sia difesa in modo da non temere lo sconquasso della città dall'avvicinarsi della flotta nemica. A terra ci penso meno, perchè a terra c'è modo di difendersi.

Ora la cosa di cui volevo intrattenere il signor ministro della marina è il canale-porto del Lido, il quale deve avere una grande importanza per la marina, perchè permetterebbe, quando fosse fatto bene e come si richiede dalle opere d'arte e dalla necessità (della difesa) alle nostre corazzate ed ai nostri navigli di entrare direttamente nell'arsenale e nei bacini di raddobbo. Oggi queste condizioni non ci sono, perchè noi abbiamo il canal porto di Venezia che non arriva che intorno a sette metri di profondità. Io non credo nemmeno che arrivi a sette metri di profondità. C'è di male che la diga verso mare è stata costruita con delle gettate e non troppo fortemente, di maniera che i massi sono smossi di molto, e quindi bisogna rivedere quella diga. Dicono che la vogliono prolungare, per tagliare il banco che si forma alla bocca del canalporto; tanto meglio! Abbiamo la promessa data dall'onorevole ministro delle finanze all'onorevole Tecchio che non rifarà il contratto per le saline di San Felice che coinvolgono una grande massa di sabbia alla bocca del canalporto di Lido, ma quello che mi interessa è che la sezione di questo canale-porto sia ridotta, perchè oggi è troppo larga e quindi il movimento della marea è lento, non scava abbastanza rapidamente e profondamente il canale-porto.

Credo che con una spesa relativamente modesta si potrebbe fare, più che una vera diga, una guida fra le due dighe che riducesse a proporzioni più modeste questo canale-porto, promovesse l'attività della corrente e scavasse naturalmente questo canale fino ai dieci metri di cui abbisogna.

Spero che l'onorevole ministro della marina si occuperà di questa faccenda mettendosi d'accordo col suo collega il ministro dei lavori pubblici, il quale mi ha dato buone parole. Ma me le ha date così in generale: si era in una fine di seduta, tutti eravamo stanchi, il ministro era stanco, la Camera era stanca. Dunque alle mie osservazioni sulla soverchia larghezza del canale-porto

non rispose precisamente: disse che s'impegnava di spendere le somme che erano disponibili in vantaggio del canale-porto. Io mi raccomando dunque al ministro che pigli questa questione a cuore, e che la studi insieme al ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

TECCHIO. Onorevoli colleghi. Siamo entrati sulla buona via. Non si contesta più il diritto alla patria, non si parla più di spese improduttive, e pare che anche le corazzate di burro, dopo le esperienze dell'Estremo Oriente, abbiano fatto il loro tempo.

Me ne compiaccio io che siedo da tanti anni vicino agli amici sovversivi, io che ho sempre deplorato le antipatiche esagerazioni colle quali essi spesso guastarono una propaganda che ho sempre considerato feconda di utili stimoli al paese, al Parlamento, al Governo.

E credo debba compiacersene la Camera perchè, sgombrato il terreno dalle sterili pregiudiziali, la discussione può procedere pratica e serena, come è richiesto dall'importante argomento che ci occupa.

Discutiamo, adunque. Avverto, però, subito che non intendo di accingermi ad una discussione minuta. Altri valorosi oratori hanno già affrontate con molta ampiezza le varie questioni ed altri ben più di me competenti, se ne occuperanno dopo di me; condenserò quindi il mio pensiero in molte brevi parole.

Si combatte il progetto dei nuovi crediti alla marina, innanzitutto per considerazioni finanziarie. La prima fa capo ai dubbi che sorgono dalla possibilità che il Governo intenda procedere a tutte le nuove progettate costruzioni, per le quali i fondi sono ripartiti in dodici esercizi, nel primo quadriennio. I dubbi furono sollevati, com'era naturale, anche nella Giunta del bilancio, e sottoposti in forma di quesiti all'onorevole ministro. E le sue risposte, se non hanno persuaso l'onorevole Guicciardini, riuscirono per altro, ad avviso della grande maggioranza della Giunta, appieno esaurienti.

A volerle ripetere qui dovrei ingolfarmi in un pelago di cifre, invadendo, con grave pericolo mio, un campo che è riservato all'onorevole relatore e al ministro.

Per parte mia ho la convinzione profonda che l'uno e l'altro potranno, ripetendo quelle risposte, presentare alla Camera la dimostrazione, che a me parve chiarissima, della possibilità di fare, quando il Governo lo creda opportuno, tutte le costruzioni nel quadriennio

restando nei limiti del piano finanziario del progetto e cioè dell'aumento dei milioni nell'esercizio in corso, di 5 milioni in quello entrante di 12 milioni nei due successivi, e di 11 milioni nei nove ultimi esercizi.

Una seconda obiezione d'indole finanziaria consiste nel dire che colle proposte prelevazioni ad aumento del bilancio della marina noi esauriamo tutte le risorse del bilancio e andiamo incontro allo spareggio.

L'onorevole Guicciardini ha fatto una lunga, minuta e non inutile enumerazione dei molti impegni già contratti, e che andranno a pesare sui futuri esercizi, appunto per concludere che sarebbe impossibile accogliere il disegno di legge in discussione senza compromettere la solidità del bilancio. Ed anche qui, per non accingermi a fare quello che altri può fare meglio di me, mi rimetto a quanto dirà il ministro del tesoro che vedo presente...

CARCANO, *ministro del tesoro*. E che la ringrazia.

TECCHIO. ... mi rimetto a quello che egli sarà per dire sull'argomento.

Ma perchè non si pensi o si dica che giuro sul verbo ministeriale, aggiungerò solo che i timori di non potere far fronte agli impegni già assunti ed a quelli che battono ancora alle porte del nostro bilancio risultano esagerati, quando si ricordi che il costante incremento naturale delle nostre entrate si aggira da molti anni sulla media di oltre venti milioni all'anno. Ora, se questo è vero, e nessuno può contraddirmi, noi vediamo subito che gli undici milioni si preleveranno nel primo anno su venti milioni disponibili, nel secondo su quaranta, nel terzo su sessanta, e, così via, nel decimo anno su 200 milioni, chè di tanto appunto sarà aumentata fra dieci anni l'entrata.

Voci. Ma che calcoli sono questi?

TECCHIO. Non c'è niente da dire - è aritmetica semplice - venti moltiplicato per dieci fa duecento. Se l'entrata cresce (e questo è un fatto che si ripete costantemente da molti anni) di oltre venti milioni all'anno, fra dieci anni sarà aumentata di duecento milioni. (*Interruzioni — Commenti*) sui quali noi preleveremo nel decimo anno per effetto di questa legge, come nei precedenti, soli undici milioni. Ecco perchè ritengo esagerato, anzi esageratissimo, il dire che con questo progetto tutto si assorbe e si va incontro al disavanzo.

Se questo fosse, se vi fosse, come si accennava dall'onorevole Comandini, il pericolo di chiudere la via a quelle riforme tributa-

rie, che devono costituire la meta principale di un governo democratico; se, come egli suppose, provocando un'opportuna denegazione dall'onorevole presidente del Consiglio, questi intendesse rinunciare alle riforme tributarie o di rimandarle alle calende greche, io stesso sarei il primo a negare il mio voto al disegno di legge.

Dopo le obiezioni finanziarie, vengono quelle tecniche.

Occorre o no aumentare la potenzialità della nostra flotta? Non ho sentito contestare da nessuno la sua deficienza; e a provarla basterebbe l'elenco delle navi che l'onorevole ministro, con parola la quale dice abbastanza per chi voglia comprenderla, chiama alquanto antiquate. Purtroppo queste navi alquanto antiquate rappresentano la maggioranza della nostra flotta. La necessità di un vigoroso ringiovanimento è dunque evidente. Nè io deputato di Venezia, posso rinunciare a valermi di un argomento che basterebbe da solo a farvene tutti convinti. Non v'è persona competente la quale non riconosca che Venezia oggi è completamente indifesa; la flotta austriaca dai suoi porti militari può piombarle addosso in sei ore; e la difesa contro questa minaccia non la si può oggi trovare che in una flotta la quale sia padrona del mare. Ed io domando: v'è qualcuno, non dico fra voi, onorevoli colleghi, ma vi può essere qualcuno nel mondo civile che non rabbrivisca all'idea di un bombardamento della città di Venezia, nome al quale non aggiungo aggettivi perchè rifuggo dalla retorica?

Ma, di Venezia e delle sue condizioni vi parlerà, certamente con maggiore autorità tecnica della mia, l'onorevole Dal Verme, che si è iscritto per prendere parte a questa discussione.

Vengo presto, senz'altro, alle altre obiezioni, a quelle, cioè, desunte dai risultati della inchiesta sulla marina.

Gli organismi tecnici ed amministrativi della nostra marina presentano, secondo quei risultati, molti difetti; hanno dato luogo a gravi inconvenienti. Bisogna riformarli, e non si possono votare nuovi fondi fino a che le riforme non sieno fatte. Da gran tempo, e ben prima dell'inchiesta quei difetti furono segnalati e le riforme invocate, senza che mai se ne facesse nulla. Non ci fidiamo pertanto di vaghe parole, vogliamo prima di tutto le riforme.

Così ragionavano ieri i repubblicani per bocca dell'onorevole Comandini, così dice

sostanzialmente l'ordine del giorno della maggioranza del gruppo radicale.

E tutto questo starebbe bene se oggi le cose non fossero già molto cambiate; se l'opera delle riforme non fosse, ad opera dell'attuale ministro, incominciata ed assai bene avviata. Come mai, onorevoli colleghi, non ve ne siete accorti? Non è forse ormai assodato, per esempio, quanto agli acquisti delle corazze, che costituisce indiscutibilmente il punto sul quale più si agitarono gli animi, non è forse ormai assodato che si è cambiato sistema? « La Commissione, - così si legge a pagina 141 della sua relazione - la Commissione d'inchiesta non si propone di risolvere in via assoluta il problema del miglior tipo di corazze da navi; tanto più che fra i fattori determinanti il predominio di un dato tipo è non lieve quello rappresentato dal tempo, con la lotta incessante fra corazze e proiettili. Ma sta in fatto, e spetta alla Giunta il rilevarlo, che l'attuale amministrazione marittima si informa a criterii che sono diversi da quelli seguiti dalle amministrazioni precedenti, nel senso che la scelta delle corazze Krupp, fatta col contratto del 1904, è motivata dalla superiorità assoluta che a questo tipo di corazze viene attribuita in confronto con le piastre Terni da noi adoperate finora ».

E lo stesso bilancio che ci sta sott'occhio, che è nella sua struttura nuovo quasi da capo a fondo, questo stesso bilancio non vi prova forse che ormai le riforme da tutti invocate sono in via di attuazione? Dai giornali avrete anche voi appreso che l'onorevole Saporito, benemerito relatore dei consuntivi, ha voluto offrire ai membri della Giunta del bilancio, in occasione dell'esame di questo disegno di legge, una primizia del suo lavoro e precisamente la parte che concerne i consuntivi della marina degli esercizi 1901-902 e 1902-903. Appartenendo anch'io alla Giunta, non ho trascurato di leggere quel voluminoso documento pieno zeppo di critiche sull'andamento dei servizi e di suggerimenti di riforme. Ebbene, sapete che cosa ho trovato? Questo precisamente: che alla maggior parte degli appunti, prima ancora che l'onorevole Saporito li concretasse e consegnasse alla stampa, il ministro aveva provveduto col suo bilancio per il 1905-906, che tutte, o quasi, le buone riforme suggerite si trovano in questo bilancio già attuate.

E vi pare logico, quando le cose stanno in questi termini, quando lo stesso onorevole Guicciardini, fiero oppositore del pro-

getto, nella sua serena imparzialità, ha tributato ampi elogi all'energia con la quale l'onorevole Mirabello ha voluto e saputo porre rimedio a buona parte degli inconvenienti lamentati dalla Commissione d'inchiesta, quando da tutte le parti della Camera (finora, almeno, nessuna voce discorde si è udita) si inneggia all'opera di questo ministro, vi par logico, io dico, mentre affermate di voler le riforme, accingervi a dare un voto che allontanerebbe dal potere proprio quell'uomo che alle riforme ha cominciato a por mano risolutamente?

Non ha fatto tutto, siamo d'accordo; ma le riforme non si improvvisano e chi le vuole davvero, deve pure accontentarsi di averle gradualmente.

Daltronde, anche a questo proposito, consentite ch'io ricorra al volumetto della Commissione d'inchiesta. Non tutte le sue pagine sono nere e sconfortanti, ed io chiedo volentieri questo mio breve discorso rileggendone una che ben può rasserenare gli animi nostri turbati da tanto dilagare di dubbi e di sospetti:

« Segnerebbe il giorno della rovina della nostra marina (scrive la Commissione nel suo proemio), colui che persuadesse il Parlamento e il Paese essere sufficiente una serie di regolamenti ben congegnati per portarla al grado che essa può e deve raggiungere. La lettera uccide e lo spirito vivifica. Anche con regolamenti imperfetti (e dov'è la perfezione?) un organismo sia militare, sia civile, può raggiungere le massime altezze, quando in chi dirige e in chi esegue siavi il desiderio ardente del bene per il bene, l'odio del disordine, della fiacchezza, degli abusi; odio non teorico, ma attivo ed operoso. La Commissione d'inchiesta ha potuto constatare un fatto consolante, tale da ispirare gioia e superbia ad ogni cuore italiano. In tutte le categorie d'ufficiali essa ha trovato degli uomini intelligenti, energici, ardentemente desiderosi del bene della marina.

« Pur nel dignitoso ritegno col quale cotesti uomini parlavano delle sue vicende, appariva tutto l'amore che essi le portavano. Esistono gli elementi per riformare, per animare di nuovo spirito tutta la nostra azienda marinaresca. Il problema sta nello eliminare quel complesso di tradizioni di abitudini del quale cotesto spirito è compreso ».

Dopo questa solenne constatazione, io, onorevoli colleghi, non sento punto il bisogno di attendere che le riforme sieno scritte in bene

architettati regolamenti per concedere i crediti chiesti al fine di far fronte alle non contestate necessità della armata nazionale. Vedo a quel banco un uomo al quale tutti riconoscono la buona volontà, l'energia, la capacità per dirigere l'opera della riforma, l'uomo che l'ha già felicemente iniziata; e lieto di avere appreso, per il giudizio autorevole della Commissione d'inchiesta, che i buoni strumenti per continuarla non gli mancano — sento di compiere un dovere concorrendo col mio voto a dargliene la forza. Questa è la ragione, questo è il significato dell'ordine del giorno che raccomando alla vostra approvazione, e che è così concepito: « La Camera confidando che il Governo continuerà nell'intrapresa opera di riforma degli organismi tecnici ed amministrativi della marina, passa alla discussione degli articoli ». (*Bene! — Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cassuto, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera fa voti perchè l'onorevole ministro della marina voglia presentare un disegno di legge per la proroga di almeno due anni della legge 16 maggio 1901, numero 176, col quale inoltre si disponga che il residuo presunto sui premi e compensi alla marina mercantile nell'esercizio finanziario 1905-906 sia devoluto ai detti premi e compensi in più dell'assegno annuo relativo ».

**CASSUTO.** Non sembri temerità la mia se prendo la parola nelle cose che riguardano il Ministero della marina, perchè la prendo per richiamare l'attenzione della Camera sopra un argomento che ha la massima importanza e che non è stato dai precedenti oratori; nè dal Fiamberti, nè dal Celesia, nè dal Salvia, che si sono occupati della marina mercantile, tratteggiato sotto il punto di vista da cui credo che si debba vedere, nel riguardo anche dei rapporti del diritto.

A questa impresa, che brevemente compirò, mi sento incoraggiato da due autorità talmente competenti sulla materia, che maggiori non si potrebbero desiderare.

Mi sento incoraggiato da una parte dall'attuale ministro della marina il quale procede nell'opera sua in mezzo alla generale estimazione, di cui ieri si son fatti eco anche l'onorevole Cabrini e l'onorevole Guicciardini. Per quello che riguarda l'argomento di cui intendo occuparmi, e cioè l'impulso da darsi alla marina mercantile mediante speciali provvedimenti, oggi contenuti nella legge 16 maggio 1901 sui premi e compensi daziari, di costruzione, anche di navigazione, l'onorevole ministro della marina nella tornata del 12 aprile di quest'anno, quando dal mio collega onorevole Salvatore Orlando, che parlava sulla modificazione alla tassa di ancoraggio, era invitato a provvedere circa la proroga della suddetta legge almeno per due anni, cosa che a me sem-

bra assolutamente necessaria ed indeclinabile nella situazione attuale, con la risposta data al mio collega, di cui questi prese atto, con l'assentimento, se non con una esplicita promessa, mostrò di essere favorevole, o almeno non contrario ad un concetto di questo genere.

E del resto, se non erro, nello stesso disegno di legge che porta maggiori assegnamenti per la marina militare all'articolo 8 si legge un prudente riserbo sulle nuove deliberazioni che il potere legislativo vorrà prendere intorno ai premi di navigazione e compensi di costruzione, per la marina mercantile, il quale riserbo appunto non avrebbe ragione di essere se il ministro non fosse favorevole a questa proroga.

E la seconda autorità che io invoco per confortare le mie parole è quella dell'onorevole Bettolo, il quale sino dal 1903 si è preoccupato di questo argomento e di questa materia ed ha scritto un pregevole articolo, con quella competenza esagacia che lo distinguono, delle quali ieri avemmo una prova novella nella sua eloquente orazione. L'onorevole Bettolo ha scritto una breve monografia pubblicata nel numero di aprile dell'anno 1903 della *Nuova Antologia*, in cui parla dei rapporti fra Stato e marina mercantile, ed ivi ha rilevato che per la marina mercantile lo Stato spende la somma rilevante di circa 18 milioni, di cui 10 in base alle convenzioni marittime, per le sovvenzioni postali, per lo sviluppo dei traffici, ed 8 sono quelli che vengono assegnati per ogni esercizio dalla legge del 1901 di cui ho parlato testè. Ora in questo articolo l'onorevole Bettolo, mentre si dichiara contrario, e ne espone le ragioni, ai premi di costruzione e vorrebbe che altri compensi fossero ad essi sostituiti, che in altro modo fosse favorito lo sviluppo della marina mercantile nazionale, però rileva la necessità che queste varie leggi siano coordinate, che queste varie disposizioni siano raccolte, che si faccia un nuovo studio, in modo che, sono proprio sue parole: « sia raccolto e coordinato in un'unica forma tutto quello che riguarda i sussidi alla marina mercantile, sia sotto l'aspetto dell'incoraggiamento alle industrie di costruzione e navigazione, sia per quel che riguarda le sovvenzioni per i servizi postali e lo sviluppo dei traffici marittimi. » Ed esprime appunto il voto che si ritardi la unificazione fino alla scadenza delle convenzioni, le quali non scadranno che nel 1908, che si proroghi in tal guisa di due anni la legge 16 maggio 1901, al fine di procedere a cotesta unificazione e di stu-

diare in questi due anni il modo con cui meglio impiegare i 18 milioni destinati alla marina mercantile.

Questo argomento della marina mercantile ha una straordinaria importanza non solo sotto gli aspetti segnalati dagli onorevoli Fiamberti, Salvia e Celesia, su di che non m' intrattengo per non ripetere cose egregiamente dette e nelle quali consento pienamente, ma anche sotto l'aspetto dei rapporti che lo svolgimento della marina mercantile può avere con la legislazione in generale e col diritto internazionale in particolare. Non solo io, troppo modesto, feci adesione all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Fiamberti quando si discuteva il bilancio di grazia e giustizia, ma anche l'onorevole ministro di grazia e giustizia prese in considerazione quell'ordine del giorno con cui si invocava l'unificazione, nei limiti del possibile, delle leggi che regolano il diritto marittimo, voto della scienza per ora rimasto inascoltato.

Se non si potrà prontamente raggiungere questo grande risultato, almeno dovrebbe provvedersi alla creazione di una giurisdizione internazionale marittima per tutte le questioni relative all'urto o abbordaggio di navi, all'assistenza, al salvamento, che applicasse a seconda dei casi, o la legge comune ad entrambe le navi o quella dell'una di esse, o la locale o l'equità e le regole generali di diritto, con criteri prestabiliti, come è nei voti dei congressi che si tengono da molti anni a questa parte e dei più chiari giureconsulti e uomini di mare, perchè adesso quei conflitti, specialmente in caso di bandiere diverse, sono regolati in modo del tutto disordinato, tale da non offrire serie garanzie alla protezione degli interessi della marina mercantile.

E ciò si collega pure coll'ordine del giorno, a cui volentieri apposi la mia firma, che sarà svolto dall'onorevole Placido, ed al quale confido che l'onorevole ministro vorrà fare benevola accoglienza, tendente ad unificare i servizi direttivi della marina mercantile, oggi sparsi in sei dicasteri, sia pur lasciandoli tutti dipendenti dalla mente ordinatrice del ministro della marina.

Io non credo, e penso che non lo creda neanche l'onorevole ministro, che la marina militare debba avere la prevalenza sulla marina mercantile. Esse necessariamente si collegano, ma non si può dire che la marina militare sia la base della marina mercantile, come non si può dire l'inverso. La marina militare e la marina mercantile sono

complemento l'una dell'altra, questa è la verità. Se si vuole che la marina mercantile nazionale assurga a quella potenza che deve avere, se si vuole metterla a paro con la marina mercantile degli altri Stati, bisogna favorirla. E ciò anche in considerazione che, dato il modo con cui la civiltà moderna procede e si organizza, il diritto marittimo è entrato in una nuova fase. Non si può regolare lo scambio marittimo commerciale, il regime dei trasporti, coi criteri che lo reggevano in altri tempi. La nave occupa un posto molto più importante nel mondo.

È forse sulla tolda delle navi che si pongono e si risolvono i più urgenti problemi della civiltà moderna, compresi quelli, sia pur lontani, sia pur ideali, ai quali alludeva ieri l'onorevole Cabrini.

Venendo ora all'argomento speciale, di cui intendo occuparmi, riassunto nell'ordine del giorno da me presentato, faccio osservare alla Camera, e prego l'onorevole ministro di dirmi se sono esatti i dati che espongo su elementi che ho raccolto, non certo nel mio studio, dove non ho che libri e carte legali, faccio osservare che lo svolgimento delle costruzioni sotto l'impero della legge 16 aprile 1903 sarebbe il seguente:

A tutto l'esercizio 1903-904 sono state varate delle navi a vapore per tonnellate 22,171.

Noi abbiamo da compensare un tonnellaggio per il 1904-905 di 40 mila tonnellate ed abbiamo un altro tonnellaggio per il 1905-906 di altre 40 mila tonnellate, e questo in ordine all'articolo 10 della legge 16 maggio 1901 che ripartisce in 40 mila tonnellate all'anno le 240 mila tonnellate di stazza lorda, alle quali sarebbe concesso un compenso di costruzione. In tutto, quando la legge del 16 maggio 1901 (la quale è già una legge limitativa e riduttiva dei più larghi benefici che la legge del 1896 accordava) sarà esaurita, noi troveremo di aver compensato soltanto tonnellate 102,171 di costruzione, mentre la legge limitativa volendo ridurre i compensi per non portare degli aggravii straordinari sul bilancio, ne stabiliva 240 mila, sia pur come massimo.

Io mi permetto qui di rilevare, forse sbaglierò, che anche l'interpretazione data all'articolo 10, se può esser comoda per il bilancio della marina, non è l'interpretazione la più giusta e razionale, perchè il secondo capoverso di quell'articolo dice:

« Le costruzioni eccedenti la produzione

stabilita dal presente articolo saranno riportate in conto di quella degli esercizi successivi».

Allora si dovrebbe ammettere l'inverso e cioè che quando in un esercizio non si esauriscano i compensi per tutte le 40 mila tonnellate, le differenze dovessero essere portate in aumento delle 40 mila tonnellate dell'esercizio successivo; perchè la legge non stabilisce che questo: che durante tutto il periodo della sua applicazione, fino al 30 giugno 1906, non si può superare il limite massimo di 240 mila tonnellate; ma non dice che non si possa superare anno per anno il limite delle 40 mila tonnellate. E così nell'esercizio venturo, come risulta dalla relazione della onorevole Giunta generale del bilancio e dagli allegati relativi, mentre vi sarebbe stato da compensare un tonnellaggio di 45,680 tonnellate, si riducono a 23,950 la 29,630 di sette piroscafi dichiarati dall'aprile 1904 al 31 gennaio ultimo scorso, per stare nel limite delle 40,000 tonnellate perchè appunto s'interpreta la legge nel senso che più di 40 mila tonnellate all'anno non si possono compensare...

MIRABELLO, *ministro della mariniera*.  
C'è la legge del consolidamento.

CASSUTO. E sta bene. Ma la legge del consolidamento non lo dice esplicitamente per i compensi. Ammetto però che sia per effetto di questa legge che l'articolo 10 della legge 1901 viene interpretato nel modo che ho accennato. Ma l'onorevole ministro vedrà che noi ci troviamo in questa condizione, che avremo compensato, al 30 giugno 1906 soltanto 102,171 tonnellate, mentre la legge prevedeva e concedeva un massimo di 240,000 tonnellate.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*.  
Non è colpa mia.

CASSUTO. Non si potrebbe costruire di più delle 240,000 tonnellate anche se si prorogasse la legge fino al 30 giugno 1908, con facoltà di varo fino al 30 giugno 1909, accordando quell'anno di più per il varo, in conformità dell'articolo 9 della legge del 1901. E se si assegnassero come si dice nel mio ordine del giorno, ai compensi di costruzione, a tutte le spese della marina mercantile, i 2 milioni circa di cui all'allegato H della relazione della Giunta generale del bilancio che risultano essere il residuo proveniente dagli esercizi passati, presunti per il venturo esercizio 1905-06 appunto in due milioni 119,811 lire e 98 centesimi, si avrebbero a disposizione in cifra tonda circa diciotto milioni, perchè sedici rappre-

senterebbero i due stanziamenti annuali per effetto della proroga.

Da questa disponibilità di 18 milioni bisogna detrarre gli altri impegni derivanti dalla legge per il corrispondente periodo di proroga, come i premi di navigazione, i compensi ai velieri, i compensi alle riparazioni, che si possono calcolare in circa quattro milioni all'anno, in tutto otto milioni. Restano a beneficio dei compensi alle navi a vapore circa dieci milioni, coi quali si dovrebbe far fronte allo svolgimento delle costruzioni.

Ora con dieci milioni si possono dare compensi per meno assai di 110 mila tonnellate; per circa 105,000 o in cifra esatta per 105,263.

Infatti noi dobbiamo calcolare 35 lire per compensi daziari, 40 per compenso di costruzione, e poi per gli apparati motori e per tutto il macchinario ausiliario altre 20 lire: in tutto 95 lire per tonnellata di stazza lorda. Si darebbe il compenso a circa 105 mila tonnellate che, unite alle 102 mila delle quali ho parlato prima, formerebbero in tutto 207 mila tonnellate, meno cioè delle 240 mila che dalla legge attuale si prevedevano.

Dunque, io dico, non è giusto che questa legge sia prorogata per rimettere i costruttori di navi mercantili del Regno in una condizione analoga e perfino inferiore a quella in cui sarebbero stati se avessero costruito tutte le 240 mila tonnellate? Non solo. Prorogare non basta; bisogna assegnare i residui a favore della proroga e resteremo sempre al di sotto del massimo di concessione della legge attuale e quindi nei limiti della sua esecuzione. La proroga e l'assegnazione non rappresentano altro che un atto d'integrazione della legge nella sua esecuzione per raggiungimento del fine e del risultato che essa si proponeva. E questa proroga sarà non solo giusta ma anche opportuna e conveniente, per raggiungere quello scopo vivamente desiderato da un uomo così competente in questa materia quale è l'onorevole Bettolo; di protrarre cioè la scadenza dell'applicazione della legge del 1901 al 1908, fino all'epoca in cui scadranno le Convenzioni per provvedere allora nella miglior maniera possibile e previ i più accurati studi al modo come la marina mercantile dovrà essere sussidiata e protetta.

Io faccio osservare che vi sono tre industrie intimamente collegate fra loro, che mal si possono separare, cioè l'industria della costruzione degli scafi, quella della costruzione

degli apparecchi motori e da ultimo l'industria siderurgica che fornisce alle altre due i materiali. Io accenno specialmente a quest'ultima avendo l'onore di rappresentare l'isola d'Elba, i cui interessi naturalmente reclamano tutto lo sviluppo di cotesta industria. A questo stesso scopo mirava pure il Governo quando fece l'appalto delle miniere per 20 anni, perchè disciplinò il capitolato in modo da spingere l'appaltatore o affittuario, sotto il riguardo della convenienza dei canoni, a lasciare che tutto il minerale dell'isola d'Elba si esaurisse in Italia e non andasse all'estero. È pertanto necessario, almeno per ora, di mantenere il compenso per queste tre industrie finchè non si trovino altre forme di sovvenzione equivalenti e migliori da sostituirsi ai compensi stabiliti dalla legge del 1901.

Questi compensi non rappresentano un premio, non sono un lucro per i costruttori, ma sono il corrispettivo, ed anche inadeguato, degli oneri che l'industria costruttrice nazionale deve sopportare per sostenere la concorrenza estera. Bisogna pensare seriamente a lavorare da noi stessi, colle nostre forze, anche coi nostri prodotti, e a liberarci fin che sia possibile dalla dipendenza dei mercati esteri, quando ragioni speciali o di necessità non la impongano.

Così si svolge la ricchezza di una nazione. E così la industria costruttrice delle navi si avvantaggia nel trovare vicino il materiale, perchè fra le altre cose la rapidità di esecuzione è un coefficiente della sua prosperità, tanto che nei contratti si stabiliscono premi per gli anticipi e penalità per i ritardi, e la rapidità è ostacolata dalle distanze, dai trasporti, dai collaudi, dai rifiuti del materiale.

L'onorevole ministro, quando parlava della limitata costruzione che abbiamo avuto in applicazione della legge del 1901 mi ha interrotto, ed ha fatto bene. Lo ringrazio perchè nella sua interruzione sta la prova della mia ultima osservazione.

Dal momento che i costruttori in Italia non si sono approfittati della legge del 1901, per godere dei compensi daziari e di costruzione che questa legge loro accordava, al punto da sfruttare tutte le 40 mila tonnellate all'anno di cui all'articolo 10, ma sono rimasti molto al disotto di questa produzione, vuol dire che i compensi non rappresentano un guadagno per loro, un lucro sicuro e rilevante: perchè, se rappresentassero qualche serio vantaggio e non fossero

corrispettivi necessari per sostenere la concorrenza con i cantieri esteri, i costruttori se ne sarebbero immediatamente approfittati ed avrebbero sfruttato largamente, per intero questa legge. Ma poichè questi compensi rappresentano per i costruttori niente altro che una parte di quello che è loro necessario per bilanciare gli oneri e sostenere la concorrenza, come ho detto poc'anzi, bisogna necessariamente, o mantenere questi compensi, o sostituirli con altri sistemi, con altri vantaggi, che l'onorevole Bettolo nella sua mente acuta ha concepiti ed ha esposti.

Bisogna dunque continuare a proteggere e sussidiare la marina mercantile. L'abbandonare questa marina senza pensare a preparare quello che deve farsi per essa; il vedere al 30 giugno dell'anno venturo cessare i compensi di costruzione ed i compensi daziari, senza neppur sostituirvi qualche cosa che si colleghi appunto con la riforma di questa parte della nostra legislazione marittima e anche di quella parte che riguarda il Ministero delle poste e dei telegrafi, le sovvenzioni marittime ed i sussidi relativi, che giungono fino al 1908; l'andare incontro così leggermente all'abbandono di questa legge, tutte queste cose insomma, onorevole ministro, ella che certamente è competente in questa materia più assai di me che ne so ben poco, comprende benissimo che darebbero un altro colpo fatale alla marina mercantile, la quale deve essere aiutata in tutto il suo sviluppo, perchè in essa sta una delle forze vive e civili della nazione. Questa marina noi dobbiamo risollevarla e condurre a quel grado di prosperità e di altezza a cui ha diritto di pervenire.

Concludo, dicendo che bisogna occuparsi di questo argomento, o con una riforma speciale o con una proroga. E intanto si faccia la proroga, perchè la riforma non si può fare che nel 1908.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. La proroga era già pronta, ma la Commissione reale dei servizi marittimi non la volle.

CASSUTO. Queste parole dell'onorevole ministro mi fanno rimanere anche più scontento. Egli dice che la proroga era già pronta e che la Commissione reale dei servizi marittimi non la volle. Questo è un argomento che bisogna discutere: non è una buona ragione che non la voglia la Commissione reale, che ha i suoi criteri, certamente rispettabili, ed a cui io faccio atto di ossequio e di riverenza. Ma io non posso, per l'ossequio che si deve alla Commissione



reale, rinunciare al mio modo di vedere, nè l'onorevole ministro potrà rinunciare al suo, che vedo con piacere essere conforme al mio.

Quindi io credo (ed è un voto soltanto di cui parla il mio ordine del giorno, non è neppure un invito) che se la questione non deve essere pregiudicata nel senso che non si debba far nulla, lasciando cessare questi compensi, senza sostituirli o prorogarli, l'onorevole ministro possa accettare il mio ordine del giorno, il quale appunto non fa che esprimere un voto, che possa poi essere confermato dagli ulteriori studi che saranno convenientemente fatti in proposito. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Così rimane anche svolto l'ordine del giorno dell'onorevole Cassuto.

Spetta ora di parlare all'onorevole Guerci, che ha presentato pure il seguente ordine del giorno:

« La Camera, preso atto della relazione della Commissione d'inchiesta per la marina, da cui risulta urgente la necessità di provvedere alla nostra difesa navale; ritenuto indispensabile di riordinare subito efficacemente i servizi tecnici ed amministrativi del Ministero della marina, perchè il danaro dei contribuenti vada, senza disperdimento, allo scopo, passa all'ordine del giorno ».

L'onorevole Guerci ha facoltà di parlare.

GUERCI. Onorevoli colleghi, dirò poche cose, quel tanto che basta per spiegare la mia coerenza politica, votando questo aumento di spese per la marina.

Ieri, ascoltando l'amico Cabrini, ho ammirato la sua eloquenza calda e patriottica, ma avrei voluto una maggiore franchezza nel dichiarare il concetto, che sull'argomento informa il suo partito; concetto che, si esprime in poche parole: i confini che dividono le patrie, sono la causa di armamenti, che purtroppo comprimono le nazioni; erbene, noi socialisti, soldati del domani, predichiamo la fratellanza internazionale per sbarazzarci da questi armamenti che sono un'avanzo del medio-evo e non ci accontentiamo di predicare la fratellanza, promoviamo congressi internazionali, agitazioni, propagande; lavoriamo per la patria anche noi, se non per l'oggi, per il domani; al concetto di patria vogliamo sostituire quello d'umanità.

È un'idea, un pensiero nobile, che non ammette, come teoria, nessuna contraddizione.

Ieri ho apprezzato, tanto come oratore

quanto come logico, l'onorevole Comandini, che disse: io credo che gli stanziamenti del bilancio siano sufficienti per assicurare la difesa navale del nostro paese, purchè spendiate bene il denaro, a differenza di quanto avete fatto sin qui. Questo è un apprezzamento come un altro: i marinai diranno di no, e Comandini di sì; comunque il ragionamento dell'amico Comandini è perfettamente logico.

Non ho trovato logici del pari i ragionamenti fatti dai costituzionali di questa Camera; meno di tutti poi quello dell'onorevole Guicciardini. (*Commenti*).

Egli ha portato, qui, i risultati della Commissione d'inchiesta, illustrandoli con lunghi computi, che potranno anche essere esatti; ha enumerato e commentato tutte le critiche mosse da questa Commissione, ed ha concluso affermando che la difesa navale impegnerebbe tanto il bilancio, da non permettere nessuna di quelle riforme che sono state promesse tante volte al paese.

A me pare che l'onorevole Guicciardini, che ha così abilmente discussi i risultati dell'inchiesta, avrebbe dovuto accennare che da essa risulta che il paese è quasi indifeso, e allora portare la questione su questo dilemma: lo si deve o non lo si deve difendere? (*Benissimo! Bravo! — Commenti*). Se lo si deve difendere, non è più questione di spesa; il sacrificio va fatto senza commenti. (*Benissimo! Bravo*). Non lo si deve difendere? Sia pure, soltanto che bisogna avere il coraggio di dirlo nettamente senza dubbiezze. (*Vive approvazioni — Commenti*).

FORTIS, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Bravo! Così si parla.

GUERCI. Esso potrebbe dire che non si deve difendere in questa misura; (*Commenti*) ma allora, l'onorevole Guicciardini non doveva limitarsi a computi finanziari, ma fare invece ragionamenti tecnici (*Bene!*) e dire ad esempio: che quattro incrociatori sono di troppo, che le torpediniere valgono di più degli incrociatori e delle corazzate e via di seguito. Davanti ad un ragionamento tecnico, sia pure erroneo, avrei dovuto inchinarmi alla sua convinzione, riconoscere la logica de' suoi ragionamenti.

Ma questa parte di ammiraglio l'onorevole Guicciardini non l'ha voluta fare.

Per uno come me, che si dica radicale e creda lealmente di esserlo, davanti al risultato di quest'inchiesta, che dichiara il Paese indifeso, quel Paese che per un radicale, non può essere considerato un bolide ca-

scato per caso dalle nuvole; ma una Nazione che ha una storia luminosa, una tradizione, una missione, segnata da tutti i suoi grandi, specie da Mazzini e da Garibaldi, dico per questo radicale la risposta è semplice: difenderlo; (*Benissimo!*) senza preoccuparsi se al banco del Governo vi sia Fortis o un altro, perchè, indipendente da qualsiasi forma di Governo e da qualsiasi assetto sociale, un radicale autentico mette per prima cosa la difesa della Patria. (*Bene! Bravo!*)

E del resto nulla si pregiudica di poter andare a fondo dell'inchiesta: dando i fondi necessari per la difesa, non vuol dire cessare dal misurare le responsabilità, cessare dal sindacare i vostri atti; non imporvi quelle riforme a cui si accenna nella inchiesta.

Sono due cose distinte, la difesa e l'inchiesta: una cosa non ha da far con l'altra. Se il ministro dormirà sui suggerimenti, o non riparerà perchè non si lamenti più quello che con tanta esagerazione si lamenta oggi, noi gli negheremo la fiducia perchè al suo posto ne vada un altro. (*Benissimo!*)

Ieri, onorevoli colleghi, provai un senso di vera compiacenza, ascoltando il discorso dell'onorevole Bettolo, e non già per il suo trionfo oratorio, ma perchè, dalle sue parole, vedevo innalzarsi quel prestigio dello Stato che di giorno in giorno si vede scendere sempre più in basso. (*Benissimo! Bravo!*) E non per colpa dei socialisti, ma per colpa principale degli uomini così detti dell'ordine. (*Commenti — Approvazioni*).

I socialisti vanno per la loro strada, con criterio netto e preciso; contro le tradizioni del partito borghese. Invece tanto nei liberali, con tutte le sue gradazioni, quanto nei conservatori i più ortodossi v'è chi invidia ai socialisti la popolarità (*Benissimo! Bravo!*) e il loro contatto con le plebi; essi non hanno il coraggio di mettersi dalla loro parte, quindi per avere l'evidenza e la popolarità i liberali incoraggiano i dipendenti dello Stato ad organizzarsi contro di esso; i conservatori invece, criticano, denigrano il Governo atteggiandosi (*Benissimo!*) a superuomini, senza mai dire quale sarebbe la via da seguirsi. (*Benissimo! Bravo! — Commenti*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Bravo Guerçi!

GUERCI. Gli anarchici veri sono proprio questi uomini d'ordine; quegli stessi che gridano di volere lo Stato forte! (*Approvazioni*); e così questi signori, oltre che danneggiare il tesoro, portano in Paese uno stato d'anarchia deleteria, che di continuo ci abbassa

e ci avvilitisce. (*Vive approvazioni*). Per queste considerazioni e per questi concetti io voterò in favore del disegno di legge. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Placido ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno, firmato anche da molti altri deputati:

« La Camera fa voti che tutti i servizi che si riferiscono alla marina mercantile, e che oggi dipendono da ben sei dicasteri, vengano riuniti sotto una sola speciale amministrazione.

« Placido, Gianturco, Di Stefano, Salvia, De Gennaro-Ferrigni, Morelli E., Fiamberti, L. Fusco, Bovi, Astengo, Cassuto, Montauti, Cavagnari, Guarracino, Reggio, Graffagni, Romussi, Scaglione, Guastavino, Pipitone, Cascino, De Bellis, Sesia, Battaglieri, Valentino, Raineri, Orlando S., Valle G., Cesaroni, Mira, Celesia, Abozzi, Valeri, Ruffoni, Chimienti, N. Gallino, Cabrini, De Michetti, Libertini Gesualdo, Brizzolesi, G. Falconi, Visocchi, Marco Rocco, Zaccagnino, Montagna, Verzillo, Libertini Pasquale, Paniè, Albertini, Cornaggia, Lucernari, Castellino, Gualtieri, Marescalchi, Bizzozero ».

PLACIDO. Dopo la franca affermazione politica dell'onorevole Guerçi, sia consentito a me non marinaio, non adusato a studi marineschi, ma modesto cultore delle scienze giuridiche ed economiche di interessarmi di un argomento che riflette la vita economica del paese.

Si tratta di un tema in cui tutti dobbiamo essere d'accordo, quanti sediamo in quest'Assemblea, comunque separati dalla ragione politica, nelle diverse parti della Camera.

Signori, con l'ordine del giorno che ho presentato, ed al quale hanno fatto l'onore di apporre la loro firma oltre cinquanta colleghi, mi sono domandato, e con me si domandarono gli altri colleghi: è possibile che l'Amministrazione della marina mercantile, centro in cui si radica la vita economica del paese, debba essere distribuita, frazionata in sei diversi dicasteri?

È possibile che mentre da ogni parte si sostiene unità di indirizzo nei diversi congegni economici della vita della nazione, solo per l'Italia si debba assistere a questo

spettacolo che il ministro della marina debba rispondere di servizi disseminati e divisi in tante parti? Guardate un poco: il servizio semaforico, quello delle boe sono destinati coi loro congegni ad indicare una via ai naviganti; e questo è un servizio affidato al Genio civile in grandissima parte. (*Denegazioni del deputato Ariotta*).

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Era così...!

PLACIDO. Passi la correzione pel servizio semaforico ma non si estenda a quel o delle boe.

Appres o. Le scuole nautiche dalle quali deve germogliare il fiore della gente di mare, e dove trovasi il vivaio dei difensori della patria, queste scuole debbono dipendere dal Ministero di agricoltura e commercio! Andate oltre: guardate il servizio della marina sovvenzionata: v'è il Ministero delle poste e telegrafi il quale non guarda soltanto agli orari, ai percorsi, agli itinerarii, agli approdi, no; il ministro delle poste e telegrafi deve occuparsi anche della parte tecnica del servizio marinaro, come anche della velocità, della solidità delle navi. E pure vi è una Direzione generale che si occupa di navigazione libera e di navi!

E volgete altrove lo sguardo.

La pesca all'interno, quella all'esterno, sorgenti ambedue di lavoro e di ricchezza, da chi e come sono tutelate? Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, cioè dal dicastero dove si tratta di statistica, di lavori o produzioni agricole, di credito, di previdenza. È tutto questo rassicurante? E poi? Il servizio sanitario. Come questo si compie di fronte alle esigenze ed ai bisogni della marina mercantile? Naturalmente la pubblica salute deve essere tutelata, ma questa tutela non deve riuscire di aggravio, come purtroppo avviene in pratica, allo svolgimento del commercio ed alla vita dei traffici.

Ancora. L'emigrazione! Possibile che il Commissariato della emigrazione assuma da solo la responsabilità di tutto? Comprendo che possa occuparsi della parte sociale nell'esodo degli emigranti, ma è possibile che ai diversi commissarii sia del pari affidata la parte tecnica delle navi che trasporteranno gli emigranti all'altro emisfero? E non basta ancora: i noli che si pretendono dai vettori debbono essere determinati da chi? Dal Consiglio superiore di marina; consesso eminentemente militare ed alieno da funzioni economiche e sociali.

Guardate un poco al porto: non è più

il tempo in cui i tanti velieri si fermavano nelle spiagge dei porti per compiere le loro operazioni, facendo trascorrere due, tre giorni ed anche delle settimane perchè non ricevevano, nè davano impaccio, no; adesso abbiamo i grossi piroscafi per i quali la perdita di un giorno, di un'ora di tempo importa un danno gravissimo. Abbiamo, a fianco di questi grossi piroscafi, moli, banchine, calate, ponti, grue, ed ivi si svolge un lavoro complesso, febbrile, animato dal telegrafo e dalla elettricità.

Orbene, di fronte a questo lavoro febbrile troveremo, sì, un capitano di porto che guarda le operazioni portuali, ma a fianco a lui vi è il rappresentante della dogana, che deve guardare la ragione fiscale, vi è l'ufficiale sanitario che si interessa di quanto riguarda la pubblica salute, vi è il Genio civile che s'interessa delle condizioni del porto, vi è una schiera di persone rappresentanti diverse amministrazioni e chiamate a compiere servizi diversi. Però ciascuna di queste è indipendente dall'altra, ciascuna di esse crede di conservare la propria autonomia senza accordi, senza unità di direzione, e chi ne soffre è la pubblica amministrazione da un lato, la vita del commercio e de' traffici dall'altro.

Perchè non ricorrere invece ad un mezzo molto semplice, quello di innestare il servizio collegiale all'opera personale? Perchè non concentrare in questi capitani di porto anche la soprintendenza e la direzione di tutti i servizi rispettivamente compiuti dai diversi rappresentanti delle singole amministrazioni?

Tutte queste parti adunque della marina mercantile e le altre moltissime che per brevità non enumero, tutti questi servizi, no, non sono incentrati nel Ministero della marina, ma sono frastagliati e divisi fra diversi dicasteri, mentre il Ministero della marina assume *teoricamente* la direzione della marina mercantile.

D'altra parte il ministro della marina, massime il presente che tutti siamo lieti di vedere alla direzione dell'amministrazione militare marittima, anche quando abbia il pensiero, la volontà, il cuore di occuparsi dell'incremento della marina mercantile, non può veramente attuare questi suoi voti perchè distratto da altri doveri, da altre cure delicate ed urgenti. A lui è dato l'altissimo ufficio di dirigere il servizio delle costruzioni ed allestimenti delle navi, l'altro degli armamenti, corazze, siluri, cannoni, e poi quello del movimento delle truppe,

o degli ufficiali di marina, e poi... anche il servizio degli arsenali, delle piazze forti, o l'altro dei lavori compiuti da migliaia e migliaia di lavoratori. Dove, come questo ministro troverà il tempo ad occuparsi dei progressi del commercio, che si schiude all'interno, o dello svolgimento dei traffici mondiali, dove attinge le sue risorse una fiorente marina mercantile?

Tutto questo si traduce in un danno sensibilissimo che viene a quell'organismo sociale che dicesi marina mercantile, la quale pure rappresenta la parte importante attiva dell'intero paese.

Ma, si dirà, che cosa volete? Signori, mi guardo attorno e trovo il sistema dell'unità di amministrazione per la marina mercantile, in tutte le altre nazioni che hanno il dominio sui mari.

La Germania (già lo avete udito da altri) concentra in una sola persona, il Gran Cancelliere, tutta l'attività e l'impulso della vita marittima e commerciale del paese. Anche l'Inghilterra, la regina dei mari, nel suo Ministero del commercio, *Broad of Trade*, ha riunito in una unica direzione tutto ciò che rappresenta l'organismo commerciale marittimo di quella nazione. Gli Stati Uniti fanno lo stesso. In Francia, voi lo sapete, o signori, vi è una estesa, larghissima letteratura che riferisce gli stessi inconvenienti da noi deplorati e che, ad un tempo, rappresenta le tendenze dell'unificazione e concentramento dei diversi servizi marittimi.

Mi volgo indietro nei tempi lontani e trovo che fino dal 1859 la Giunta di Genova con un decreto, modificato dal ministro del tempo, proponeva « Essere istituito presso il Ministero un apposito segretariato generale con due ispettori generali per la direzione e sorveglianza di questa amministrazione ». Leggo nei precedenti parlamentari del 1881, e trovo che vi fu una Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile presieduta dall'onorevole Paolo Boselli, che ricorderò a ragion d'onore.

Nella relazione che esprimeva il pensiero della Commissione fu espressamente affermato il parere, che si dovessero riunire i dissimulati servizi della marina, in un solo dicastero, e fosse indispensabile la nomina di un ministro speciale, inteso a dirigere l'esistenza della marina mercantile, ovvero la istituzione di un Consiglio superiore come guida e direzione di questa marina. Il Consiglio superiore fu nominato, ma aveva solo il voto consultivo.

Di ciò la vita sua si trasse a stenti, spaurita, anemica e quell'Istituto morì prima di nascere. Restarono però gli studii, i lavori e le tendenze e della Commissione che chiedeva, e del *Consiglio superiore per la marineria mercantile* che sorgeva. Eccone un saggio:

« Una parte del servizio consolare, i porti, i semafori, le scuole per la gente di mare, le convenzioni internazionali di navigazione; cantieri per le costruzioni navali, quella parte del servizio e delle tariffe ferroviarie, che è intrecciata collo sviluppo della navigazione, i contratti e la sorveglianza su i servizi di navigazione a vapore sovvenzionati dallo Stato per ciò che non concerne solo i servizi postali, le istituzioni di previdenza e di assistenza per la gente di mare, la pesca all'interno, la pesca degli italiani all'estero; tutto ciò deve essere oggetto di cura e di studio per una sola amministrazione ».

Dunque tra noi già gli studi produssero il risultato che ora chiediamo; sono studi, che rimontano a tempi antichi, ma le tendenze sono uguali. Diverse volte di questo argomento si è parlato, ed anche ora ho ammirato dei colleghi, che mi hanno preceduto, avere le identiche idee, le stesse tendenze. Ma allora, io dico, pensiamo ad organizzare una nuova, speciale amministrazione, nella quale si concentrino tutti i servizi oggi disseminati nei diversi Ministeri.

Ma come potrebbe essere organizzata questa amministrazione? E qui mi permetto ricordare non essere possibile che il servizio della marina mercantile sia distaccato dal servizio della marina militare. La ragione è evidentissima. Ambedue le marine, dirò anche io, debbono essere collegate per analogia di scopi e di mezzi, affinché l'una progredisca, con vantaggio dell'altra.

Ambedue attingono alla stessa sorgente nelle costruzioni navali, negli armamenti, nella educazione della gente di mare. Antica è questa affermazione! Essa fu proclamata fino dai tempi di Cromwell in Inghilterra e di Colbert in Francia.

Nè oggi ha perduto in alcuna parte l'importanza o la novità della sua esistenza. Ma allora, o signori, quando il servizio della marina mercantile deve essere armonicamente coordinato a quello della marina militare, ma pure aspirando ad avere da sé una vita prospera e rigogliosa, quando ambedue questi rami della pubblica amministrazione debbono rappresentare le due braccia di

quel corpo, nel quale batte e palpita il cuore d'Italia, io dico: intendiamoci una buona volta e si provveda definitivamente. Un Ministero speciale occorrerebbe, per la marina mercantile, ma alleato, parallelo a quello della marina militare. E se non vogliasi nominare un Ministero nuovo, speciale, per non creare forse un nuovo, possibile miraggio alle allodole, ma si nomini un nuovo sottosegretario di Stato in questo stesso dicastero militare, il quale sovrintenda a tutti i servizi della marina mercantile, e con unità di scopi e di indirizzo avvii e diriga i servizi della marina mercantile e provveda in conseguenza. Solo quando, o signori, la marina mercantile avrà avuto un indirizzo speciale, e troverà gl'interpreti fedeli di quel movimento febbrile che si svolge nei tempi che volgono; solo quando essa avrà trovato chi sia capace di ricorrere, ove ne sia il bisogno, ad energie sollecite e tumultuarie, o che sia pronto a rimuovere gli ostacoli ed a prevenire il futuro per aprire larga e spaziosa la via dei commerci e dei traffici, solo allora la marina mercantile si eleverà a quel grado a cui gl'italiani han dritto di vederla pervenire; solo allora, se suonasse l'ora del pericolo, essa sarà a fianco della marina militare come potente mezzo di concorso e di ausilio. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni e congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Così resta svolto anche l'ordine del giorno dell'onorevole Placido che coincide con le idee svolte lungamente dall'onorevole Fiamberti ed anche un po' con quelle svolte dall'onorevole Salvia.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Cavnagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, io mi sono iscritto a parlare, più che per fare un discorso (perchè davvero non me ne sentirei la competenza), per fare una semplice dichiarazione di voto; per dichiarare cioè che io darò il mio voto favorevole al disegno di legge col quale si domanda un aumento di fondi per la nostra marina militare. A dare questo voto mi hanno confortato i miei profondi convincimenti e, quand'anche questi convincimenti non fossero stati sufficientemente associati, questo conforto mi è venuto dalla discussione nobile ed elevata che, come sempre, intorno all'argomento hanno fatto i colleghi che mi hanno preceduto.

Non ho bisogno di ritornare su ciò che si è detto: io ho bisogno soltanto di associarmi alle considerazioni già svolte intorno ai po-

tenti e grandi servigi che la marina militare è destinata a rendere al nostro paese. Ho sentito parlare della difesa delle nostre coste marittime, dei punti indifesi e di tutto ciò che si fa dagli altri paesi nell'interesse del progressivo sviluppo della marina militare; ed anche poc'anzi, con parola veramente splendida ed efficace, ho sentito accennare dal collega Guerci i motivi elevati che impongono che si dia il voto favorevole a questo disegno di legge.

Si è detto e ripetuto che l'Italia o sarà marinara, o non sarà; e credo che si sia detto bene, perchè una parte importante delle sorti che possono soprastare al nostro paese sarà decisa sul mare. Non che io tema di sbarchi, ai quali ho sentito accennare, lungo la discussione, da taluno dei nostri colleghi; non che io ritenga che si debbano difendere tutte le coste; ma ritengo che noi dobbiamo essere preparati alla battaglia; dobbiamo avere una marina la quale possa cimentarsi nelle nostre acque ed altrove, occorrendo, il giorno della prova, e cimentarvisi con effetto.

Poichè le marine non si improvvisano, e poichè solo con un diuturno, assiduo lavoro di preparazione, ci potremo porre in grado di farci rispettare e di far sentire utilmente la nostra voce nel consesso delle nazioni, così credo che il paese non debba esser timido davanti a questi nuovi sacrifici che si domandano, nell'interesse della nostra integrità e della nostra sicurezza.

Non posso dimenticare ciò che leggevo un giorno in uno dei classici latini, in Cornelio Nipote. (*Commenti all'estrema sinistra.*)

Egli narra che, essendo gli Ateniesi in apprensione, perchè Serse fosse partito dall'Oriente per venire in Europa con circa 1200 navi ed un milione di combattenti, e volesse venire a vendicar Maratona, gli Ateniesi, ripeto, essendo in apprensione, andassero, come era uso in quei tempi, a consultare Delfo.

La Pizia (*Si ride*), interrogata al riguardo, rispose che era il caso che si fortificassero con mura di legno: *ut moenibus ligneis se munirent.*

MARESCA. Parlavano latino i Greci! (*ilarità.*)

CAVAGNARI. Se non che pareva che il responso fosse abbastanza sibillino, e Temistocle, chiamato a spiegare l'enigma, rispose: Voi dovete andare incontro a Serse sul mare. Così fecero gli Ateniesi, si appigliarono al consiglio di Temistocle, approntarono le galie, le triremi ed altri legni, andarono incontro all'armata di Serse e ne risultò Salamina.

Se la Pizia dovesse anche oggi rispondere è certo che direbbe: Corazzate! armatevi di corazza, armatevi di navi, perchè è sul mare che voi dovete contendere il primato, è sul mare che voi dovete difendere il vostro paese.

PRESIDENTE. E per venire a questo, è dovuto andare fino a Cornelio Nepote! (*Si ride*).

CAVAGNARI. Ma non sono solo queste le funzioni affidate alla marina militare. Voi avete sentito, e non ho bisogno di ripeterli, quali altri vantaggi ella abbia reso e renda, io l'ho sentita definire il solco per il quale va navigando poi protetta la nostra marina mercantile, ed io credo che in questo avrò il vostro unanime consenso, e poi avete sentito quale protezione materiale e morale sia la marina militare ai nostri emigranti e voi sapete meglio di me il grande prestigio che anche in lidi lontani va recando per il nostro paese la marina militare. Per cui credo, e proprio sentirei di non adempiere ad un sacrosanto dovere se non confortassi col mio voto questo progetto di legge. Io ho anche sentito accennare alla Commissione d'inchiesta nei parziali risultati che ha comunicato alla Camera e dei difetti che vi sono nell'amministrazione della marina. Ho anche sentito dire che tra gli appunti che si fanno alla marina vi sia anche una specie di soluzione di continuità nell'indirizzo della marina stessa per quanto riguarda la parte tecnica. A questo riguardo, se ve ne fosse ancora bisogno, dopo lo splendido discorso dell'onorevole Bettolo, potrei anche citare a conforto della mia tesi, che dimostra l'infondatezza di queste critiche, un brano della relazione Randaccio del 1899-900, che in ordine a questo problema così si esprimeva:

« Quanto ai tipi delle navi, un accordo sarebbe avvenuto più in pratica che in teoria: grandi corazzate protette ed armate più che sia possibile, in ragione della velocità che pur devono avere, formeranno la linea di battaglia; grandi incrociatori essi pure corazzati ed armati al possibile, ma più veloci delle navi di linea scopriranno e molesteranno il nemico, poi riuniti in gruppo parteciperanno al momento opportuno alla pugna; in fine le contro-torpediniere, i *destroyers* (inglesi) che gli inventarono, aggiungeranno alla squadra un elemento validissimo di offesa e di difesa ».

Se io non m'inganno (e se m'inganno avrò una scusa facile presso i colleghi, attesa la mia poca competenza) questa unità d'in-

dirizzo si segue tuttavia, e se non m'inganno a partito, questo indirizzo dovrebbe essere quello che ha risolto la vittoria nei mari d'Oriente in favore della nazione giapponese.

Dice ancora la relazione dell'onorevole Randaccio (e su questi altri due punti io richiamo anche l'attenzione dell'onorevole ministro) dice altre cose su cui v'è, pare, l'accordo:

« 1° Necessità assoluta per una squadra di avere non troppo lontano dai paraggi nei quali dovrà svolgere la propria azione, un porto in cui poter stare sicuramente;

« 2° Necessità pure assoluta di trovarsi pronta a mareggiare ed a combattere al primo scoppiare della guerra ».

Queste sono massime che il Randaccio il quale non ignorava già da sua parte quelle piccole mende che vi possono essere anche negli uffici della marina diceva molto chiaramente nella sua relazione.

Queste, come dico, sono le conclusioni cui l'onorevole Randaccio veniva e che ci rassicurano tutti, perchè partono da una autorità molto apprezzata, e meritamente, da voi, da una autorità che essendo eminentemente obiettiva, riveste anche un maggior titolo ad essere sentita.

Io non aggiungerò altro a significazione e a dimostrazione di ciò che volevo dire intorno al modesto mio voto. Mi permetterò solo di associarmi a quanto i colleghi Fiamberti e Celesia venivano dicendo in ordine alle condizioni della nostra marina mercantile, e specialmente in rapporto alla unificazione dei servizi così bene tratteggiata poco anzi dal collega Placido, nello svolgere il suo ordine del giorno. Così pure a quanto diceva in proposito l'onorevole Cassuto, e finalmente su ciò che riguarda la nostra emigrazione. Per quanto forse non sia la sede opportuna, per quella parte che concerne il ministro della marina io vorrei associarmi a quanto i colleghi hanno detto a proposito e sostenuto, che cioè la nostra emigrazione deve possibilmente essere protetta e coperta dalla nostra bandiera piuttosto che consegnata in mani straniere. Non v'è dubbio, ce ne siamo accorti un po' tardi, e lo ebbi a dire già un'altra volta in questa Camera, ce ne siamo accorti un po' tardi, ed ora sarà difficile ripararvi, a meno che non si vogliano prendere delle misure troppo energiche che possono portare l'eco della rappresaglia. Io avrei bramato che lo spirito di associazione in Italia fossesi più profondamente sentito quando dalla vela si è venuti al vapore, e se lo spirito di associazione si fosse fatto

sentire, a questo punto noi non saremmo arrivati.

Purtroppo, specialmente dalla Germania, noi abbiamo un'invasione, una seconda invasione più pericolosa, economicamente parlando, di quella dell'antico Barbarossa, di un Barbarossa moderno pacifico, che per infiltrazione viene nei nostri porti, cosa questa assai strana, dato che l'Italia è un paese eminentemente marinaro, e non dovrebbe subire la concorrenza che viene dal Nord e soprattutto da una nazione che certo non ha la nostra posizione relativamente al mare.

Credo che difficilmente si potrà vincere questa invasione, ad ogni modo raccomando all'onorevole ministro di tenere sempre presente il grave argomento.

Finisco, anche per non far perdere altro tempo alla Camera. Prima però debbo un ringraziamento alla Commissione d'inchiesta la quale, quantunque la cosa possa sembrare un po' affrettata, ci ha presentato, sia pure parzialmente, la sua relazione, dando occasione ad un valente campione della marina e collega nostro di mettere le cose a posto.

Si è così dimostrato, se pur ve ne era bisogno, una volta di più, che non ostante le piccole mende comuni purtroppo alle amministrazioni e che erano già note, anzi tanto note da poter ricordare i famosi bocali, ed alle quali si andava e si va man mano riparando, la marina militare gode meritamente la fiducia della patria la quale ne è orgogliosa, avendo il convincimento che la potenza della marina da guerra contribuisce sensibilmente alla prosperità economica del paese. (*Approvazioni*).

### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Lucchini Luigi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LUCCHINI LUIGI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge di iniziativa del Senato: Modificazione all'articolo 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825, che deferisce alla Corte di cassazione di Roma la cognizione di tutti gli affari penali del Regno.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Lucchini della presentazione della relazione sul disegno di legge di iniziativa del Senato:

Modificazione all'articolo 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825, che deferisce alla Corte di cassazione di Roma la cognizione di tutti gli affari penali del Regno.

Questa relazione sarà stampata e retribuita.

### Si riprende la discussione del bilancio della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cameroni.

CAMERONI. Ciò che sto per dire è così semplice, e così ovvio che le mie parole avrebbero potuto restringersi ad una dichiarazione di voto, se non mi fosse sembrata presunzione pretendere di essere ascoltato, nuovo come sono alla Camera, in quei momenti consacrati alle ultime solenni dichiarazioni di gruppi e di partiti parlamentari.

Dichiaro perciò che darò il mio voto cordiale alle nuove spese per la marina, in ossequio a quella ferma, assoluta, imprescindibile necessità, che è la difesa della patria. Ma tengo a soggiungere, sebbene ciò possa sembrare superfluo, dato l'andamento e l'indirizzo pacifico della discussione che sta per chiudersi, e dato anche l'atteggiamento dell'attuale Governo, come esuli dal mio voto ogni anche più lontana significazione di incoraggiamento e di appoggio ad una eventuale politica di espansione militare, essendo mio fermo convincimento che il segreto della prosperità avvenire dell'Italia, validamente assicurata contro gli estranei pericoli, risiede nella massima e nella più intensa esplicazione di tutte quelle energie naturali ed umane, già fiorenti, od appena intravviste, delle quali la Provvidenza ha così largamente dotato il paese nostro e la nostra razza. (*Bravo! — Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare all'onorevole Alessio, ma poichè mi ha detto che non poteva essere breve, così è meglio rimettere il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle ore 11.50.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

V. Direttore dell'Ufficio di Revisione e di Stenografia

