

CXXI.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 16 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 4385
Bilancio della marina e assegnamenti per la marina militare (<i>Seguito della discussione</i>)	4343
ALESSIO	4344
DAL VERME	4350
FORTIS (<i>presidente del Consiglio</i>)	4384
FRANCETTI	4353
MIRABELLO (<i>ministro</i>)	4362
PRESIDENTE	4384
Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	4337
Disegno di legge (<i>Presentazione</i>):	
Proroga della presentazione dei provvedimenti relativi ai servizi postali, commerciali e marittimi (MORELLI-GUALTIEROTTI)	4375
Interrogazioni :	
Sale pastorizio:	
CAMERA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4338
DEL BALZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4338
VALERI	4338
Esercizio delle miniere Trezza-Albani nei riguardi dei proprietari finitimi (Sassoferato):	
DEL BALZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4339-40
MONTI-GUARNIERI	4340
Legge sui piccoli fallimenti:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4341
PANIÈ	4341
Regificazione della scuola tecnica pareggiata di Cotrone:	
LUCIFERO	4342
ROSSI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4342
Istituto di studi superiori di Firenze:	
ANGIOLINI	4342
ROSSI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4342
Straordinari addebiati alle costruzioni ferroviarie:	
ANGIOLINI	4343
POZZI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4342
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Ufficiali veterinari (BATTAGLIERI)	4343
Petizioni (D'ALIFE)	4352
Provvedimenti per l'esecuzione del decreto prodittatoriale per la Sicilia (FILI-ASTOLFONE)	4375

La seduta comincia alle ore 14.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Teofilo Rossi, di giorni 15; Cappelli, di 8. Per motivi di salute, l'onorevole Pastore, di giorni 8.

(Sono concessuti).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma pervenuto alla presidenza dal signor Giovanni Silvestri:

« A nome di tutta la mia famiglia, voglia aggradire vivissimi ringraziamenti per le affettuose parole di compianto inviateci nella dolorosa circostanza ».

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Verrebbe prima quella dell'onorevole Valentino Rizzo diretta ai ministri del tesoro e dell'istruzione pubblica « per sapere se nel disegno di legge da presentarsi sulle condizioni economiche dei professori delle scuole medie abbiano concertato la disposizione relativa alle pensioni di quegli insegnanti che dal servizio comunale o provinciale passarono a quello dello Stato ».

Ma questa interrogazione è stata ritirata.

Segue quella dell'onorevole Valeri ai ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio « per sapere se intendano

rimuovere talune disposizioni illogiche e formalità vessatorie che rendono quasi proibitivo l'uso del sale pastorizio, con grave danno per l'industria dell'allevamento del bestiame, specialmente nelle regioni ove la proprietà è molto divisa».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

CAMERA, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Valeri sa che provvede a questo servizio il regolamento 1° agosto 1901, n. 342, che del resto è identico su per giù a quello precedente del 6 gennaio 1895. Con esso l'Amministrazione ha cercato di agevolare l'acquisto del sale pastorizio per parte dei possessori di bestiame ed anzi, impensierita dal fatto, che il risultato della vendita non corrispondeva allo spirito di quelle disposizioni, fino dal 1900 cercò di eliminare tutti gli ostacoli che si frapponevano alla diffusione di quel prodotto con una circolare firmata dal ministro Carmine che porta la data del 13 giugno di quell'anno.

Con essa, fra le altre importanti agevolazioni, fu posta a carico dello Stato la spesa che prima dovevano gli acquirenti rimborsare ai rivenditori come compenso per il trasporto. Cito questa circolare per dimostrare come il Ministero abbia avuto ed abbia sempre il proposito di diffondere l'uso del sale pastorizio che è tanto utile all'agricoltura.

Con un'altra circolare del 13 agosto successivo furono eliminate altre difficoltà, e fu stabilito che gli acquirenti, invece di dimostrare con apposito certificato del sindaco, a termini dello articolo 47 del regolamento del 6 gennaio 1895, la loro qualità di possessori di bestiame, potessero limitarsi ad esibire la cartella od avviso di pagamento della tassa bestiame, spedito dallo esattore.

Ora l'onorevole Valeri rivolge una interrogazione per sapere se si intenda rimuovere talune disposizioni illogiche e vessatorie che ancora rimangono; ma l'onorevole Valeri sa che per fare tutto questo occorre modificare il regolamento, e comprenderà che il regolamento non può essere modificato ogni giorno.

L'onorevole Valeri forse vorrà più specialmente riferirsi alla disposizione dell'articolo 48, in cui è detto che il sale pastorizio non può essere venduto in quantità inferiore ai 25 chilogrammi nei magazzini di vendita e negli spacci all'ingrosso e a chilogrammi 3 nelle rivendite; ritenendo

che il limite per lo spaccio all'ingrosso sia un impedimento alla diffusione del sale.

Se è questo il pensiero dell'onorevole Valeri, posso assicurarlo che riconosco che questo limite è troppo elevato, ma soggiungo pure che furono delegate le Intendenze di finanza ad indicare le rivendite più adatte a questo spaccio del sale pastorizio.

Siccome però avviene naturalmente che in qualche luogo manchi la rivendita autorizzata alla vendita del sale pastorizio, è intendimento dell'amministrazione di eliminare anche questa difficoltà, e di stabilire che anche gli spacci all'ingrosso possano vendere quantità inferiori ai 25 chilogrammi.

L'onorevole Valeri converrà con me che l'amministrazione è animata da migliori intendimenti per raggiungere il fine voluto dal legislatore, di favorire cioè lo incremento dello allevamento del bestiame.

E spero che di queste mie dichiarazioni egli rimarrà pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Debbo pregare l'onorevole Valeri di volere un'altra volta meglio specificare le disposizioni, delle quali si lagna.

VALERI. Ma l'onorevole sottosegretario per le finanze ha capito benissimo.

PRESIDENTE. Ma l'interrogazione deve indicare con precisione l'argomento.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura ha facoltà di parlare.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. L'onorevole Valeri, nel dirigere l'interrogazione anche al ministro di agricoltura, avrà voluto certamente intendere che questosi faccia interprete dei desideri degli agricoltori nella questione che è di competenza del Ministero delle finanze.

Orbene, io dirò all'onorevole Valeri che il Ministero di agricoltura riconosce la grande importanza del sale pastorizio per l'agricoltura e che ben volentieri unirà le sue sollecitazioni e raccomandazioni affinché il ministro delle finanze cerchi di accogliere le richieste degli agricoltori.

PRESIDENTE. L'onorevole Valeri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

VALERI. Ringrazio prima di tutto il sottosegretario dell'agricoltura, industria e commercio, onorevole Del Balzo, che ha bene interpretato il pensiero mio e degli agricoltori, rispondendo di essere disposto a ben stimolare e spronare il suo collega delle finanze perchè voglia facilitare la diffusione del sale pastorizio riconoscendone la grandissima utilità.

Comprendo non esserè questo il momento più opportuno per portare alla Camera la questione del sale pastorizio, proprio quando si discute una questione così grossa come quella dei crediti per la marina da guerra, per cui si richiedono al paese somme enormi e quantità grande di milioni (con che si rende ancora più lontana la possibilità della diminuzione desiderata dal povero del prezzo del sale, per uso degli uomini) milioni il cui carico in gran parte dovrà riversarsi sulle spalle dei poveri agricoltori.

Ma la stagione, che volge umida e piovosa, e quindi ostacola la fienagione dei mangimi, dei fieni, indubbiamente deteriorati, ammuffiti dall'acqua, mi ha spinto a presentare la interrogazione. Il danno infatti delle piogge sulla raccolta dei mangimi, come ogni agricoltore ben sa, può essere grandemente diminuito dall'uso del sale pastorizio e quindi dal facile acquisto del medesimo.

Anche l'onorevole Credaro, che mi è qui vicino, si è più volte interessato di questa questione con amore.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha interpretato benissimo il senso della mia interrogazione e lo ringrazio della sua esauriente risposta e delle buone intenzioni in essa espresse a nome del Governo: non si comprende infatti perchè la concessione della vendita del sale pastorizio debba essere accordata soltanto ad alcuni concessionari di private e ad altri no e nella misura di 25 chili per volta quando il proprietario di un capo vaccino o di due, un piccolo allevatore insomma, non può adoperare i 25 chili che in tempo doppio, triplo, talora quadruplo di quanto permette la legge ed il regolamento.

Per favorire adunque il piccolo agricoltore od allevatore si deve rendere possibile l'acquisto del sale pastorizio non solo in quantità minori ma con minori formalità.

E il Governo, l'erario nulla ha da temere da disposizioni di questo genere da coteste facilitazioni, in quanto che oggi la chimica ha tanto perfezionato il processo di denaturazione del sale pastorizio che sarebbe difficilissimo, se non assolutamente impossibile, e certamente troppo costoso e quindi non conveniente, far ritornare il sale denaturato alle condizioni di sale adoperabile per l'alimentazione umana. Non c'è più quindi ragione di temere frodi e conseguente danno per l'erario, e per conseguenza di non autorizzare anche le piccole riven-

dite a vendere il sale pastorizio e in quantità di 10, di 5 ed anche di 3 chili.

E poichè l'onorevole sottosegretario di Stato afferma che il Governo intende mettersi su questa via, e dare in tale senso disposizioni, io lo ringrazio e mi dichiaro soddisfatto aggiungendo che se, per raggiungere con soddisfazione il fine desiderato, sarà necessario modificare l'articolo 48 del regolamento, al quale ha accennato, io non vedo alcuna difficoltà in questo; nulla impedisce, proibisce di modificare un regolamento che non corrisponde più allo scopo.

Ma l'opera del Governo sarà anche tanto più proficua quanto più sollecita, poichè, come dissi in principio, la stagione volge umida e piovosa e questo dovrebbe essere il momento di maggiore uso del sale pastorizio nel riporre i mangimi, come poi, in appresso, sarà l'inverno, epoca della alimentazione secca nell'uso diretto per il bestiame. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Monti-Guarnieri al ministro di agricoltura, industria e commercio « sulle condizioni fatte ai piccoli proprietari agricoli di Cabernardi (Sassoferrato) dall'esercizio delle miniere Trezza-Albani ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. La questione dei danni prodotti dalle emanazioni di anidride solforosa che esalano dai forni per la fusione dello zolfo è molto antica. Come l'onorevole Monti-Guarnieri sa, nelle Marche vige la legge mineraria piemontese del 20 novembre 1859, estesa colà con regio decreto del commissario Valerio. Nella tabella annessa a questa legge si parla di usine e di stabilimenti minerari, ma non si parla di calcaroni, e di altri apparecchi per la fusione dello zolfo. Perciò il Consiglio delle miniere ad unanimità ritenne che ai calcaroni non si potessero applicare le norme della legge del 1859. Per ovviare a tale omissione e per dare a tutte le regioni del paese norme comuni circa l'esercizio degli stabilimenti industriali, i ministri Barazzuoli e Lacava presentarono al Senato due disegni di legge nel 1893 e nel 1895, ma essi non giunsero all'onore della discussione. Dopo ciò al Ministero di agricoltura non rimaneva aperta altra via che quella di tentare opera di conciliazione tra i proprie-

tari delle miniere e gli altri proprietari circostanti.

E difatti incaricò il direttore del distretto minerario di Bologna di trattare. In data del 5 aprile ultimo il direttore del distretto minerario di Bologna andava a Sassoferrato e trattava tanto con i proprietari della miniera quanto con i proprietari circostanti. In seguito egli presentava uno schema di concordato, e lo schema era a base di un arbitraggio; ma questa proposta fu accettata dai proprietari della miniera ma non dai proprietari dei terreni. Il Ministero non si rifiuterà, anche in seguito, di proseguire quest'opera di conciliazione, ma purtroppo, come l'onorevole Monti-Guarnieri vede, a questo punto l'opera del Ministero si deve arrestare, perchè non ha dalla legge la facoltà di ingerirsi quando simili questioni si verificano. Le cose rientrano nelle competenze dei tribunali ordinari.

Questo è lo stato presente della questione, e debbo soggiungere ancora che alcune conciliazioni con taluni proprietari di terreni sono già avvenute, ma per altri non è stato possibile lo intendersi. Io credo che con un poco di buon volere da una parte e dall'altra, e il Ministero farà tutto il possibile per quanto dipende da lui, si troverà un modo per addivenire a un componimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Monti-Guarnieri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta che l'onorevole sottosegretario di Stato ha dato alla sua interrogazione.

MONTI-GUARNIERI. Io posso dichiararmi soddisfatto appena a metà delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato. Le condizioni fatte dalla Società Trezza-Albani ai contadini proprietari di piccoli appezzamenti finitimi alla miniera sono divenute impossibili. La permanenza ed il funzionamento dei calcaroni ha condannato questa gente alla miseria, perchè essi non possono trarre nulla dalle loro terre, nè grano, nè grano-turco, nè uva e nemmeno il fieno da poter far pascolare il loro bestiame.

Quello che io chiedo al Ministero di agricoltura e commercio, è l'applicazione e il rispetto per parte della miniera alla legge del 1859. La legge del 1859 non può aver escluso i calcaroni. Ed il parere del Consiglio di Stato, che ha ricordato poc'anzi l'onorevole sottosegretario di Stato, non può vincolare il Ministero nelle sue determinazioni.

La miniera che dà lauti guadagni agli

azionisti non v'è ragione che faccia il danno dei poveri contadini. Essa è — a mio avviso — fuori della legge: ed io non domando che il rispetto della legge perchè essa deve essere al disopra della Società Trezza-Albani, e deve essere rispettata dai ricchi come dai poveri.

Onorevole sottosegretario di Stato, a me pare che quello che io chiedo non sia che giusto e lodevole, giacchè non chiedo che l'applicazione della legge.

E veda, la miniera sapeva e sa così bene di esser fuori della legge che fino al 1901 ha risarcito ai contadini i danni. È solo dal 1901 che si è rifiutata di continuar sulla via nella quale si era messa. Il ministro mandò sul posto, è verissimo, un egregio funzionario che propose una specie di transazione, ma questa maniera di transazione prescindeva dall'accertamento e dalla liquidazione dei danni dal 1901 al 1905. Per questo quei poveri contadini non credettero di poter accettare le proposte di quel commissario del Governo.

Io conosco quanto cuore abbia il sottosegretario di Stato del Ministero di agricoltura, industria e commercio; lo prego di tener conto di queste mie parole e far sì che anche sulla montagna di Cabernardi si possa dire che la legge è uguale per tutti.

Ove questo non dovesse essere (il che non mi auguro) io mi riservo di presentare alla Camera una proposta di legge.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Io ringrazio l'amico Monti-Guarnieri del modo veramente cortese col quale ha risposto alle mie poche parole, ma siamo incorsi in un equivoco.

Io non ho detto che la legge mineraria piemontese del 20 novembre 1859 non contempli i calcaroni, ho detto proprio il contrario: cioè che quella legge non dà facoltà all'amministrazione di stabilire norme per disciplinare il lavoro dei calcaroni, mentre l'accorda per gli opifici e le usine, di modo che i calcaroni sono sottratti all'influenza del Governo per la legge del 1859.

Dunque, a meno che non avvenga una modificazione alla legge del 1859, la quale esclude i calcaroni, il Ministero non può prescrivere, per questi, quelle norme che può stabilire per le usine e per gli opifici. E la cosa è naturale, perchè quando la legge

fu fatta questi calcaroni non esistevano, erano ignoti. Ed ecco la ragione per la quale i ministri Barazzuoli e Lacava avevano presentato proposte di modificazione alla legge del 1859.

Dunque, al massimo, il Ministero dovrà studiare, ed io mi impegno di farlo, se sia il caso di introdurre una modificazione nella tabella; ma oggi come oggi, noi non possiamo prendere alcun provvedimento per regolare l'esercizio dei calcaroni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Paniè, Albasini e Bernini, i quali chiedono al ministro di grazia e giustizia: « se in seguito ai risultati avuti nella applicazione della legge sui piccoli fallimenti 24 maggio 1903 a danno della buona fede e del commercio onesto, non creda di accogliere i voti da parecchie parti espressi per una riforma della legge medesima ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

FACTA, *sottosegretario di Stato di grazia e giustizia*. La legge del 24 maggio 1903 sui piccoli fallimenti, che aveva il nobile proposito di agevolare la procedura, la quale riguardava questi piccoli dissesti finanziari, una volta che fu applicata, diede veramente luogo a qualche inconveniente, e ne sono prova le numerose rappresentanze, proteste e petizioni che giunsero al Ministero di grazia e di giustizia. Anzi, fra le più elaborate e fra le migliori, mi piace di citare quella dell'Associazione generale italiana fra i commercianti e industriali che risiede nella città di Torino, della quale appunto è simpatico e caro rappresentante l'onorevole Paniè.

Questa dotta memoria, che pervenne al Ministero, contiene dei desiderati così chiaramente espressi e così espliciti che veramente il Ministero non può a meno di curarsene con somma diligenza.

Quindi posso assicurare tanto l'onorevole Paniè quanto gli onorevoli interroganti che si unirono a lui, che è intenzione del Governo di studiare la questione e di rendersi conto di questi gravi problemi, che si sono manifestati dopo l'applicazione della legge del 1903 e venire, dopo le vacanze, a dire alla Camera se e quali proposte intende di fare per correggere questi inconvenienti. Spero che l'onorevole interrogante potrà dichiararsi soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè per dichiarare se sia, sodi-

sfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

PANIÈ. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle sue dichiarazioni altrettanto cortesi quanto esaurienti, le quali troveranno la più viva approvazione nel ceto commerciale, e specialmente in quell'Associazione di Torino, che egli si è compiaciuto di ricordare con parole di tanta benevolenza. La necessità di pronti ed efficaci provvedimenti si impone.

In seguito alla legge sui piccoli fallimenti si compiono impunemente vere speculazioni fraudolenti che inquinano, che danneggiano il commercio. Si paga magari il passivo fino a quando questo sia ridotto a cinquemila lire, e poi il commerciante (parlo naturalmente dei disonesti) dichiara la sua insolvenza, offrendo ai creditori che lascia insoddisfatti una percentuale irrisoria, percentuale irrisoria che oramai costituisce il trattamento solito dei creditori in tutti i cosiddetti piccoli fallimenti.

Siccome il piccolo commerciante non ha obbligo di tenere neanche il più modesto libro, così i creditori non hanno il mezzo di controllare la gestione e l'operato del loro debitore; e, ridotti all'alternativa o di accettare la percentuale offerta, o di affrontare l'eventualità di una liquidazione giudiziale che li carica di maggiori spese, finiscono, non dirò per accettare, ma per subire la prima, per quanto inadeguata. Ed il furbo, il disonesto che ha voluto lucrare alle loro spalle riesce a farlo quasi sempre senza essere colpito! Sono abusi che chiunque abbia anche solo limitata conoscenza di quanto avviene nelle aule giudiziarie sa essere pur troppo frequentissimi. Bisogna dunque ritoccare opportunamente la legge, rispettandone le finalità, ma provvedendo in modo da evitare siffatti inconvenienti.

L'onorevole ministro, attuando, come non dubito, la sua promessa, renderà un grande servizio alla moralità, alla giustizia, non meno che al commercio onesto.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Fulci, Di Trabia, Rienzi, Testasecca, Florena, Fili-Astolfone, Aprile, Giardina, Pipitone, Cascino, Arenella, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere le ragioni della fermata di un'ora a Villa San Giovanni dei treni in partenza dalla Sicilia e diretti alla capitale, fermata, che purtroppo non è rapido, come dovrebbe essere ».

Non essendo presente l'onorevole Fulci, questa interrogazione s'intende ritirata.

(È ritirata).

Segue l'interrogazione dell'onorevole Lucifero al ministro dell'istruzione pubblica « sulle ragioni d'indugio della promessa trasformazione in regia della scuola tecnica pareggiata di Cotrone pel prossimo futuro anno scolastico, e per la medesima trasformazione del ginnasio pareggiato di Santa Severina ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

ROSSI LUIGI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Sono intervenute alcune lievissime difficoltà d'indole finanziaria, che hanno temporaneamente arrestato la presentazione di questo disegno di legge, ma esso è già pronto e sarà presto presentato alla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero per dichiarare se sia soddisfatto.

LUCIFERO. Prendo atto delle ultime parole dell'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, le quali concordano con le assicurazioni più esplicite date e dall'onorevole ministro e dall'onorevole sottosegretario di Stato, perchè questo disegno di legge venga presentato alla Camera non solo, ma venga approvato in guisa, che possa avere effetto dal primo ottobre 1905.

La insistenza con la quale io presento questa questione alla Camera, è giustificata dalla urgenza sua, perchè l'onorevole sottosegretario di Stato comprende che, se ancora qualche giorno trascorre; ogni buona volontà di ministro si infrangerà contro l'assoluta impossibilità di far passare la legge.

Ora, se l'onorevole sottosegretario di Stato pensa che siamo giunti a questo senza avere tale trasformazione, soltanto perchè un articolo della legge del 6 luglio non è stato eseguito, comprenderà che l'impazienza mia ha il suo fondamento nel buon diritto delle rappresentanze comunali, delle quali mi faccio modesta, ma ferma voce.

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Angiolini al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere se creda giunto il momento di presentare alla Camera la proposta di legge (già pronta) riguardante l'Istituto di studi superiori di Firenze ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

ROSSI LUIGI, *sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica*. Posso dare all'onorevole Angiolini una risposta analoga alla precedente, e cioè che il disegno di legge per l'Istituto superiore di Firenze, che, come dice l'interrogante, è già pronto, sarà presentato fra giorni alla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angiolini per dichiarare se sia soddisfatto.

ANGIOLINI. Dirò le ragioni, per le quali ho mosso questa interrogazione. Ero preoccupato dal pensiero che la Facoltà medico-chirurgica fiorentina, non avendo veduto presentato questo disegno di legge, ritenesse che sullo scorcio dei lavori parlamentari esso non si potesse più presentare, mentre è tanto necessario per l'andamento degli studi nell'anno prossimo. Ma, dopo la risposta così esauriente e tranquillante dell'onorevole sottosegretario di Stato, non mi resta che di ringraziarlo a nome anche della Facoltà medico-chirurgica fiorentina.

PRESIDENTE. Viene un'altra interrogazione dell'onorevole Angiolini al ministro dei lavori pubblici « per sapere quale sorte verrà riservata agli straordinari, addetti alle costruzioni ferroviarie, dopo l'avvocazione al Governo dell'esercizio di Stato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo all'onorevole Angiolini, che (anche prescindendo dalla considerazione, essere sicuro che concentrandosi nello Stato l'amministrazione delle tre grandi reti ferroviarie, vi sarà notevole esuberanza di personale) il Governo non crede che gli straordinari, assunti come tali per le costruzioni ferroviarie dalle Società, possano avere il diritto di essere assunti in servizio dal Governo; e gliene dirò il perchè.

Le costruzioni ferroviarie sono ora assunte dalle Società o a *forfait*, come è la Domodossola-Iselle e come sono le linee di accesso al porto di Genova, oppure per *concessione*, come è la Arona-Domodossola, e come è la Lecce-Francavilla. Ora per queste costruzioni, per le quali è stato assunto dalle Società un personale straordinario, è evidente che il Governo, attivando l'esercizio di Stato, non subentra in luogo e stato delle Società, e non può quindi ereditarne il personale. In diritto, la cosa non può essere contestata.

È certo però che questo personale assunto dalle Società in via straordinaria, potrà

essere licenziato e rimanere, dopo un certo tempo, senza alcuna occupazione. Dico dopo un certo tempo, perchè i lavori della Lecce-Francavilla dureranno parecchi anni, ed anche perchè per altre linee assunte dalla Società Mediterranea il personale anche straordinario non potrà non continuare nel suo lavoro fino alle necessarie liquidazioni. Ma anche con ciò debbo aggiungere essere possibile, ma non affatto probabile, che una parte del personale straordinario abbia a rimanere senza occupazione, imperocchè certamente in conseguenza dei lavori imposti per i disegni di legge che la Camera ha già approvati, o che avrà ad approvare, vi sarà modo di occupare il personale straordinario buono. Ora per la applicazione benevola dell'articolo 82 delle convenzioni del 1885 questo personale potrà essere tenuto in considerazione ed avere la preferenza per essere assunto dallo Stato, quando lo Stato impenda la costruzione di nuove linee.

Quindi io concludo queste dichiarazioni all'onorevole Angiolini ripetendo che il personale straordinario addetto alle costruzioni ferroviarie che si fanno per conto delle Società ferroviarie non può di diritto, o meglio non ha diritto di essere assunto dallo Stato, ma che se, a lavori compiuti, una parte di questo personale fosse in condizione di poter essere utilmente applicato al servizio delle costruzioni ferroviarie di Stato, l'onorevole Angiolini può esser certo che per questo personale, ben inteso quando concorrano le buone attitudini individuali, le disposizioni dell'articolo 82 delle convenzioni saranno benevolmente a di lui favore, per analogia equitativa, applicate.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angiolini per dichiarare se sia soddisfatto.

ANGIOLINI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato degli schiarimenti che mi ha favoriti; però io debbo dire a mia volta che questa categoria di funzionari, che oggi è ridotta ad un numero esiguo, ha trovato veramente matrigna l'amministrazione dello Stato di fronte a quanto essa ha praticato per gli impiegati straordinari del macinato e per quelli di altre amministrazioni.

Infatti oggi gli straordinari di cui parlo, che hanno spesa la miglior parte della loro vita al servizio dello Stato e dell'amministrazione ferroviaria (ed alcuni di essi risentono ancora dei disagi sofferti per la permanenza in località malariche), si trovano

addirittura messi sulla strada con un sussidio irrisorio.

Io credo che al Governo non manchi modo di riconoscere, se non i diritti, per lo meno una certa preferenza per essi di fronte ad altri straordinari che si trovano in condizioni meno deplorable delle loro.

Dopo le assicurazioni datemi dall'onorevole sottosegretario di Stato, io posso quindi dichiararmi a metà soddisfatto per quanto riguarda il Governo presente, ma col succedersi di altri Governi io non posso essere sicuro che le promesse di oggi possano essere mantenute. Prendo atto quindi delle dichiarazioni che mi sono state fatte, ma dichiaro di esser pronto a presentare anche un'interpellanza in proposito perchè è certo che, se non si provvederà a questi straordinari, essi dovranno trascinarsi per l'Italia e non benediranno di certo lo Stato, il quale in certo modo aveva dato loro un affidamento di assumerli come propri impiegati.

PRESIDENTE. Così sono esaurite tutte le interrogazioni che erano iscritte nell'ordine del giorno.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Battaglieri a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

BATTAGLIERI, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni della tabella n. 14 degli ufficiali del corpo veterinario militare del testo unico della legge sull'ordinamento dell'esercito e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Battaglieri della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione dei maggiori 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 assegnazioni per la marina militare;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1905-906.

Continuando nella discussione generale, do facoltà di parlare all'onorevole Alessio che, con altri colleghi, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, in seguito ai risultati dell'inchiesta, invita il Governo a proporre le opportune riforme degli organismi tecnici ed amministrativi della marina militare, per assicurare alla medesima controllo, unità di indirizzo ed effetto utile, e sospende la deliberazione sui maggiori assegnamenti.

« Alessio, Pipitone, Sacchi, Borghese, Romussi, Vicini, Pala, Fera, Mira, Fazi F., Angiolini, Rosadi, Manfredini ».

ALESSIO. Non avevo alcuna intenzione di prender parte a questa discussione; ma ho dovuto sobbarcarmi a soddisfare il desiderio della maggioranza del gruppo radicale, d'interpretarne le idee e le intenzioni. Quindi, svolgerò alcune considerazioni, che cercherò sieno brevi, in difesa dell'ordine del giorno presentato.

Nell'adempiere a siffatto dovere, ho d'uopo di tutto il compatimento della Camera; e ne ho d'uopo, per la gravità delle questioni, così nuove e complesse, che ci si presentano. Ne ho d'uopo, anche per la stessa rapidità con cui si è svolta questa discussione, che non ha reso possibile quello studio maturo e profondo che sarebbe stato forse desiderabile. Si aggiunga, mi si consenta, la condizione psicologica della Camera, perchè oggi siamo di fronte ad un alto interesse nazionale superiore ad ogni altra preoccupazione. Splende innanzi a tutti la grande idealità della patria; s'impongono le necessità della sua difesa. E questa alta idealità riesce ancor più simpatica, pel fatto che è al Governo un uomo, che tutti i partiti rispettano e apprezzano nel suo proposito di por termine agli abusi e di rendere più sincero e più completo il controllo del Parlamento. Non nascondo, d'altra parte, che, allo stato delle cose, questa situazione psicologica è diventata anco più impressionante perchè, mentre prima, si accusava l'amministrazione della marina; ora, in seguito al discorso dell'onorevole Bettolo e di altri oratori, l'imputata par divenuta la Commissione d'inchiesta pur tanto benemerita.

Si noti inoltre la posizione speciale del partito radicale. Si comprende il carattere negativo assunto, in queste questioni, dal partito repubblicano e da quello socialista. Il partito repubblicano mira ad una for-

mazione politica dello Stato italiano, diversa dall'attuale, che il gruppo radicale sinceramente accetta. Il partito socialista, a sua volta, comprende nei suoi ideali una concezione nuova, una nuova unione di patrie, che si sostituisca agli Stati attuali.

Al contrario l'indole positiva e di partito di governo, che, secondo il mio giudizio, deve essere propria del partito radicale, non impone a questo, come massima, come regola assoluta, il diniego delle spese militari, specialmente quando tali spese abbiano carattere di difesa necessaria.

Ma questo concetto, proprio del partito radicale, deve essere accettato nel senso nel quale il partito radicale intende lo Stato moderno, nel quale il partito radicale concepisce lo Stato italiano. Per il partito radicale lo Stato moderno, lo Stato italiano non è un'unità meramente politica, un organismo artificioso isolato, che in qualche modo si stacchi e si scosti dalle moltitudini che rappresenta, ma deve intendersi altresì come una unità politico-sociale; considerando non soltanto i rapporti degli Stati fra loro, ma quelli più intimi ed interni, che intercedono fra le classi e gli strati sociali della organizzazione collettiva.

Perciò esso rappresenta sempre l'influenza, le aspirazioni, i desideri delle moltitudini e mira ad esprimerle nel Parlamento come portato della loro sovranità. Che se come ente politico, per così dire, del passato, il partito radicale italiano deve subire le difficoltà che si affacciano a tutti i partiti conservatori, presa questa espressione nel suo significato più largo, come ente politico del presente e dell'avvenire esso deve consentire le spese militari soltanto in quanto rappresentino realmente un fine defensionale ed in quanto, sia per il loro modo di erogazione, sia per la gravità dei carichi, cui esse corrispondano, non abbiano per effetto di determinare e di alimentare un distacco sempre più aperto dello Stato, che impone, dalle moltitudini che pagano e si sacrificano.

Poste queste premesse, qual'è la questione attuale? Essa è stata enunciata dall'onorevole ministro della marina in poche parole che giustificano il suo disegno di legge, dove dice:

« Ho riconosciuto la necessità assoluta, a conferma delle previsioni enunciate fin dal decorso anno al Parlamento, che le somme assegnate al bilancio della marina con cifra consolidata ormai da cinque anni, sono oggi assolutamente insufficienti per

mantenere la flotta, in specie per numero e qualità di navi, nonché tutti gli importanti servizi ad essa inerenti, in quello stato di efficienza e di potenzialità indispensabile per far fronte, con adeguata fiducia di successo, agli obiettivi che sono la ragione d'essere della marina da guerra ».

Ora di chi la colpa di questo risultato? Del Parlamento, o dell'amministrazione della marina? Se noi prendiamo in mano le cifre dei consuntivi, vediamo che il Parlamento nel 1885-86 votava 84 milioni, in cifra tonda, nel 1890-91 ne votava 113, nel 1899-90 giungeva a 115 milioni, e finalmente, nel 1903-904 ne deliberava 129,263,253.93, quindi in più di 20 anni, il consuntivo della marina è stato aumentato di 45,405,765.44.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non 129, 121.

ALESSIO. No, 129; ho fatto i confronti esatti.

ARLOTTA, *relatore*. 121. Il di più sono partite di giro.

ALESSIO. Sono calcolate anche nelle cifre che ho citato per il 1885-86: debbo tenerne conto anche adesso, per mantenere la comparabilità dei dati.

Certo questo aumento non è pari a quello di alcuni grandi Stati. La Francia nel 1887-1888 spendeva 246 milioni per la marina, ed oggi arriva a 313.

La Germania nello stesso anno votava 78 milioni e nel 1905 toccava i 228 milioni di marchi. L'Inghilterra da 261 milioni è giunta nel 1905 ad 887 milioni di lire italiane, e la Russia, da 157 a 287 milioni circa. Ciò è avvenuto per alcuni grandi Stati ai quali non potremmo mai avvicinarci, nemmeno se noi ritornassimo su tutta la nostra vita finanziaria trascorsa, ricostituendo nuovamente il macinato o creando nuove forme tributarie a larga base con ulteriore aggravio delle masse proletarie. Noi dobbiamo tenerci alle condizioni di altri paesi. L'Austria, nel 1886-88, aveva un bilancio di 32,576,000 e nel 1905 ha un bilancio di 51,271,140, e quindi il suo aumento, in meno di 20 anni, non fu che di 19,654,000. Lo stesso Giappone, di cui tanto si discute ai dì d'oggi, ha un bilancio complessivo di 150 milioni. Certo ha fatto dei prestiti, anche recentemente, per la guerra, di circa 280 milioni, ma esso ha preparato la sua marina col suo bilancio anteriore. Del pari l'Austria sta approvando o ha fatto approvare dalle Delegazioni un nuovo contingente di spese militari, ma la sua flotta odierna è dovuta ai bilanci anteriori.

Ma l'Austria e il Giappone hanno una flotta e noi, per la stessa confessione del ministro della marina, non l'abbiamo...

ARLOTTA, *relatore*. È un'altra esagerazione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non ho detto questo, e dirò molto diversamente quando parlerò.

ALESSIO. Ad ogni modo, di fronte a siffatta situazione, è stata deliberata un'inchiesta e le sue conclusioni preliminari stanno innanzi alla Camera; allo stato delle cose noi ci domandiamo: possiamo autorizzare nuove spese? Rispondiamo col nostro ordine del giorno, no; rispondiamo no, per ragioni amministrative e per ragioni politiche.

Per ragioni amministrative. In tutti i grandi paesi liberi le riforme e le spese, che vi susseguono, s'iniziano e si svolgono dopo i risultati delle inchieste. Così anche l'Inghilterra ha trasformato il suo bilancio della marina portandolo alla cifra enorme di 88 milioni di lire in seguito ai risultati dell'inchiesta predisposta da lord Randolph Churchill.

D'altra parte le conclusioni complessive della relazione preliminare non sono tali da indurre a fare affidamento per l'avvenire sulla buona volontà e sulla sola iniziativa del ministro.

La relazione preliminare è stata molte volte citata, non però in tal parte.

Ora che dice la relazione? Dopo avere osservato quanto l'attuale ministro aveva saputo ottenere così si esprime:

« Rimane ad ottenere che, indipendentemente dall'azione personale del ministro attuale, indipendentemente dalle vicende parlamentari, i prodotti delle acciaierie di Terni diano sicurezza di rispondere in avvenire a ciò che egli giustamente esige; rimane ad assicurare all'uopo la giusta frequenza ed il rigore dei collaudi veri, di quelli al cannone; occorre garantire al paese che non rimarrà lettera morta il patto, che obbliga le acciaierie di Terni a portare alla loro fabbricazione tutti quei perfezionamenti, che saranno in avvenire ottenuti dai progressi della tecnica. Ora per tutto ciò non basta l'opera di un individuo; occorre quella di un organismo ben costituito, sorvegliato e confortato da un'opinione pubblica vigile ».

« Occorre che tutti i difetti organici nell'Amministrazione della marina siano curati dalla radice, perchè sia concesso alle forze di un uomo di guidarla sulla buona via. Occorrono riforme radicali; prima e fonda-

mentale quella che attribuisca a ciascuno la responsabilità dell'opera sua ».

D'altra parte in me, per quanto profano, per quanto incompetente, leggendo coscienziosamente la relazione parziale d'inchiesta sulla marina e gli altri documenti parlamentari, non è rimasta una grave impressione per quanto si riferisce alle scorrettezze, ai sospetti che sorgono sull'operato di taluna Amministrazione o sul modo con cui sono stati conchiusi dati contratti. Bensì è rimasta una penosissima impressione per l'accusa che vi si fa di difetto di unità di indirizzo e di efficacia utile conseguita. È in questa parte, in cui più che in altre si presenta la necessità del nostro voto negativo o almeno sospensivo perchè, se avessimo di fronte semplicemente abusi di gestione, peccabili compiacenze, tolleranze illecite e colpevoli, noi potremmo condannarle come fatti delittuosi, ma individuali, ed anche convenire che essi si incontrano in qualunque azienda ed in ogni paese. Ma qui abbiamo la condanna di tutto un sistema, di tutto un indirizzo. È addirittura l'Amministrazione presa nel suo insieme, che viene giudicata dall'inchiesta sulla marina, come inadatta a raggiungere il suo fine, se non vengono deliberate dal Parlamento, come essa dice, delle riforme radicali. Il che del resto non è nuovo, perchè, se noi studiamo la storia di questi ultimi tempi ed anche di tempi da noi alquanto remoti, noi ritroviamo gli stessi rimproveri e le medesime accuse.

Io ricordo la relazione dell'onorevole Randaccio del 7 giugno 1899, la quale rivelava che dal 1878 al 1898 si erano spesi 957 milioni per il naviglio, di cui per la sola riproduzione 545 milioni e si lamentava che con ciò non si fosse ottenuto che una flotta assolutamente debole ed insufficiente, come quella che viene oggi risultare dalla relazione dell'onorevole ministro della marina.

Altre contraddizioni, altre incertezze si osservano del pari nell'indirizzo dell'Amministrazione della marina così per quanto concerne la difesa marittima come per quanto si riferisce al governo e alla efficacia utile degli arsenali.

Un tempo la difesa navale si volse al Tirreno e si spesero 22,420,000 lire per le fortificazioni della Maddalena. Ma si lasciò completamente abbandonato l'Adriatico come se non esistesse.

Nel 1897 si riconobbe dal ministro Brin l'inutilità dell'arsenale di Napoli, ed anzi

fu votato in tal senso un ordine del giorno della Giunta del bilancio. Si spesero perciò 20,750,000 lire per l'arsenale di Taranto. Ieri abbiamo sentito l'onorevole Bettolo, il quale ci ha detto che l'arsenale di Taranto è appena adatto alle riparazioni! Questa è la logica dell'Amministrazione della marina!

Tale difetto di unità è stato, del resto, rilevato anche dall'onorevole Saporito nella sua relazione sugli ultimi consuntivi. Egli ha lamentato la instabilità degli ordinarmenti, la mutabilità dei criteri contabili, il fatto che si facciano dei pagamenti in saldo prima del collaudo. Egli ha messo in luce come si sia artificiosamente formata l'autonomia finanziaria di vari corpi militari, per i quali si sono costituite altrettante casse segrete, incontrollabili dal Parlamento, come quella del corpo dei reali equipaggi, la cassa delle masse degli operai, ecc. Egli ha osservato ancora, come vi sia mancanza assoluta di rapporto fra il conto patrimoniale e la contabilità finanziaria, e perciò come riesca assolutamente impossibile di verificare il costo di ogni singola costruzione navale.

A questa accusa di difetto di unità di indirizzo, l'onorevole Bettolo nel suo discorso di ieri ha fatto notevoli obiezioni. Però egli mi è parso più un patrocinatore, che un uomo politico: mi consenta di dirgli che, secondo il mio giudizio, se egli non fosse riuscito un buon ammiraglio, sarebbe certo divenuto un penalista di primo ordine, un avvocato principe.

Infatti, il metodo da lui seguito è precisamente quello dei difensori penali che abilmente collocano in seconda linea quegli argomenti della causa che riescono più difficili ad essere combattuti, e mettono invece in maggior luce gli aspetti di essa che possono esercitare una più favorevole impressione sull'uditorio.

Egli intanto mirò a concentrare tutte le accuse della Commissione sull'amministrazione degli arsenali.

Ora ciò è affatto estraneo all'imputazione specifica mossa dalla relazione preliminare, perchè la Commissione d'inchiesta ha censurato l'amministrazione degli arsenali in quanto non è regolata opportunamente dall'amministrazione centrale.

Essa ha rilevato come, per effetto del modo con cui si comporta l'amministrazione centrale, non sia possibile un'unità di indirizzo in causa della frequenza dei traslochi. Oltre a ciò essa osserva come le responsabi-

lità sieno disperse e divise, come non sieno pronti i piani delle navi, o quando sono pronti si mutino, per cui in tutta una serie di costruzioni vi è un continuo cambiamento e molte volte per cause, per ragioni e soprattutto per interessi diversi.

Tutte le navi costruite in questi ultimi tempi sono oggetto del sindacato della Commissione, e non una soltanto. La stessa *Italia*, di cui parlò ieri l'onorevole Bettolo, non venne citata per la fase relativa ad una delle sue trasformazioni, di cui egli esclusivamente si occupò; ma fu messo in rilievo che vi furono trasformazioni ben quattro volte e in un corso lunghissimo di anni. Nè sono colpevoli i soli corpi esecutivi, ma insieme e più l'amministrazione centrale e i corpi consultivi.

L'onorevole Bettolo ha anche osservato, che il numero degli arsenali è eccessivo. Sono d'accordo con lui; ma di chi è la colpa?

BETTOLO. Mia no.

ALESSIO. Non intendo di colpire nessuno, io fo una critica obbiettiva. Di chi è la colpa di questo eccesso, di organismi, che abbiamo in ogni ramo dell'amministrazione dello Stato, nell'amministrazione della marina come in quella della guerra, nell'amministrazione giudiziaria come in quella della pubblica istruzione? È forse colpa del paese o del Parlamento o dei ministri?

È precisamente colpa dei ministri, che non hanno il coraggio di influire con la loro autorità sulle potenti maggioranze parlamentari di cui dispongono, per respingere quegli interessi particolari con cui esse si formano (*Commenti — Interruzioni*) ed attuare le riforme, che il paese desidera (*Commenti*). Essi, pur di vivere, subiscono qualunque imposizione da questi interessi particolari: diventano quindi impotenti a presentare una riforma vigorosa di organici e di amministrazioni al Parlamento, dove troverebbero degli amici che, a costo di qualunque impopolarità, li sosterebbero pur di tutelare gli interessi generali (*Bravo! — Approvazioni all'estrema sinistra*).

Ed anche nei riguardi dell'arsenale di Napoli mi consenta l'onorevole Bettolo, che io gli esponga quanto risulta dalla storia. La Giunta del bilancio il 7 giugno 1899 aveva votato un ordine del giorno nei riguardi dell'arsenale di Napoli così concepito:

« La Camera invita il Governo a fare la trasformazione dell'arsenale marittimo di Napoli compatibilmente con l'interesse del-

l'erario e con gli interessi legittimi, che si legano alla sua esistenza ».

Ma come si comportò il ministro d'allora, cioè lo stesso onorevole Bettolo? L'onorevole Bettolo, a proposito di questo ordine del giorno, così rispose alla Commissione del bilancio:

« Circa l'ordine del giorno relativo alla trasformazione dell'arsenale di Napoli, la Giunta ha creduto di votarlo prima di udire il ministro. Non sarebbe quindi il caso di ritornare ora su questo argomento. Tuttavia io non posso esimermi dal fare osservare, che la questione della trasformazione dell'arsenale di Napoli è questione di bilancio, ma è pure questione di ordine politico e sociale, che non conviene affrontare deliberando la trasformazione o la soppressione senza avvisare alla applicazione di altri provvedimenti efficacemente compensatori ».

Dunque la voce del Parlamento era pure venuta! c'era pur stata una Giunta competente ed autorevole, la quale aveva avuto il coraggio di sostenere la riforma.

BETTOLO. Ma c'era già il capitolato fatto da me.

ALESSIO. Va bene. Ma Ella non ha incoraggiato la Giunta del bilancio sulla via, ch'era stata presa.

ARLOTTA, *relatore*. La Camera non l'ha voluto, onorevole Alessio.

ALESSIO. C'è la relazione Randaccio del 7 giugno 1899, che parla chiaro.

ARLOTTA, *relatore*. La Camera non l'ha ammessa.

ALESSIO. Perché il ministro non si è imposto!

Ma l'onorevole Bettolo ha sollevato un'altra obiezione. Egli ha detto: come si fa a mantenere una unità di indirizzo se la marina muta precisamente questo indirizzo?

Ora nessuno di noi può contestare alla marina militare la possibilità di mutare il proprio indirizzo. Ci farebbe difetto qualsiasi criterio amministrativo, se volessimo opporre difficoltà alle mutazioni, che secondano il progresso delle arti meccaniche e con esse della marineria. Non è di ciò che si parla, mentre noi sosteniamo che è sempre mancata l'unità complessiva nell'indirizzo. Io sono in questa materia incompetente, ma esprimo una opinione avvalorata da uomini autorevoli. Noi abbiamo considerato piuttosto i vari tipi delle navi, che non la marina come un tutto, come un complesso, come un sistema di difesa e di protezione. Mentre

l'Austria ed il Giappone hanno cercato, piuttosto di fabbricare navi, di crearsi una flotta forte e bene organizzata, noi abbiamo ottenuto alcuni tipi di navi senza conseguirne una flotta che risponda ad un fine preciso e ben determinato, sia esso di espansione o semplicemente di protezione, per cui siamo giunti a quella conclusione, che si è ripetuta tante volte con la frase: campionario di navi. Ora perchè si giunse a tal risultato? Perchè non si è mirato ad armonizzare il disegno della creazione d'una flotta organizzata nel suo insieme con le forze di bilancio normalmente disponibili. Quindi chi studia la storia delle costruzioni delle nostre navi, assiste a periodi di pleora ed a periodi di ristagno; periodi di pleora quando constatiamo, come avviene oggi, che la flotta non ha la forza difensiva sufficiente, periodi di ristagno dovuti alle necessità risorgenti del bilancio, le quali rendono impossibile il rinnovo e la continuazione delle costruzioni.

È quindi naturale che, dopo un certo movimento di grande lavoro, succeda la sosta, le navi invecchiano e non rispondono più alle esigenze della difesa. Ecco perchè a mio giudizio bene a ragione negli studi pubblicati l'onorevole Maggiorino Ferraris ha messo in rapporto la forza finanziaria del bilancio col coefficiente di riproduzione del naviglio, dimostrando la necessità non soltanto di ragguagliare la forza del bilancio alla necessità della costruzione di dato numero di unità navali, ma anche alle esigenze della loro normale manutenzione e rinnovazione.

Anche sulla questione delle corazze ci sarebbe da fare qualche osservazione.

L'onorevole Bettolo ha prospettato la questione in un modo, che a mio giudizio non corrisponde a quello con cui fu considerata dalla Commissione d'inchiesta.

La Commissione d'inchiesta non ha fatto questione di differenze tecniche fra corazze e corazze, fra corazze suscettibili di essere tagliate da fenditure o corazze che invece possono essere penetrate più o meno dai proiettili.

La Commissione d'inchiesta ha fatto una questione amministrativa. Essa ha rilevato, che in due diversi periodi fu combinato un sistema di prove per le corazze, mutando le condizioni, non già a favore dello Stato, ma a favore della ditta costruttrice. Difatti mentre nel gennaio 1899 la lavorazione delle piastre doveva precedere la scelta di quelle da provarsi e le prove di tiro dovevano

essere fatte con tre colpi anzichè con un solo colpo, nell'agosto 1899 intervennero nuove intelligenze, non sottoposte ad alcuna approvazione, che riguardavano principalmente la sostituzione delle piastre speciali alle piastre brevettate, ed esigevano la prova di un solo colpo, non di tre, contro la piastra allo stato di massello, non già contro una piastra da scegliersi *dopo la lavorazione*. Quindi la Commissione viene a questa gravissima conclusione:

« È accaduto che mentre il Ministero nel gennaio 1899 aveva voluto, per le prove di tiro delle piastre brevettate, la scelta a lavorazione compiuta e il Comitato dei disegni delle navi aveva aggiunta la condizione dei tre tiri col cannone, all'una e all'altra cosa per queste stesse piastre si rinunziò, senza che una relazione ministeriale ne indichi le ragioni, senza che una motivazione in proposito si rinvenga nei pareri del Consiglio superiore ».

Abbiamo quindi ben diritto di arrestarci su così impressionanti conclusioni!

Queste sono le ragioni di carattere amministrativo, che spiegano il voto mio e dei miei colleghi.

Ma vi sono anche altre ragioni di carattere politico.

Noi dal 1899 al 1904 assistiamo al fatto, che gli avanzi sono assorbiti completamente da una politica di lavoro che toglie qualsiasi possibilità di sgravio. E si tratta in sei esercizi di duecento e più milioni.

Ora lo stesso fatto si riproduce; l'assorbimento degli avanzi ulteriori per spese militari.

È inutile illudersi.

Se gli avanzi si presenteranno (sono anche contestati) questi verranno devoluti esclusivamente a provvedere alle spese militari. Nessuna riforma tributaria sarà possibile: essa è stata anzi ieri recisamente negata in una interruzione fatta al discorso del collega Guicciardini dallo stesso presidente del Consiglio. Ora, quale è la condizione dello Stato italiano di fronte alle moltitudini? È questa la parte che più interessa il partito radicale, perchè noi, senza avere ambizioni di sorta, amiamo di mantenere il contatto con le moltitudini, amiamo di difenderne le ragioni e non vogliamo riservata ad altri partiti non costituzionali una difesa, che può essere assunta anche dalla monarchia democratica. Le moltitudini, onorevoli colleghi, sono in uno stato di crisi, di negazione: esse si appellano a tutto ciò che è ribelle, a tutto ciò che è di più vio-

lento. I partiti più temperati non hanno speranza di nulla ottenere da esse, perchè esse sono convinte che lo Stato nulla loro conceda. Ora, quale è la logica di siffatta politica che sottrae gli avanzi, che sono il frutto del sudore del lavoro nazionale, agli sgravi d'imposta? Ben altra politica noi ci saremmo attesa dal Governo in questa occasione, quella degli Stati che provvedono a difficoltà straordinarie con mezzi straordinari, lasciando imperturbate le condizioni normali della loro finanza, politica praticata così dagli Stati antichi come dagli Stati moderni. Io comprenderei, che il Governo avesse avuto questa geniale risoluzione, di destinare cioè gli avanzi allo sgravio delle imposte sui consumi delle classi lavoratrici, proponendo nuove forme di tributi da caricarsi sui redditi e sui patrimoni più alti, imposte straordinarie e temporanee che fossero devolute alle spese straordinarie militari. Il che avrebbe collocato il Governo e lo Stato in una posizione eminentemente simpatica ed attraente di fronte alle moltitudini, nè alcun rimprovero avrebbe potuto essere rivolto contro il Parlamento. Non gli si sarebbe più potuto rimproverare di rappresentare soltanto gl'interessi e i bisogni delle classi dirigenti, ma si sarebbe detto che il Parlamento si rivolge alle classi dirigenti, alle classi ricche per provvedere ai bisogni più elevati della difesa nazionale, assoggettandole a nuovi sacrifici, con esse sottoponendovisi e consentendo alle moltitudini quei risparmi e quegli sgravi, che sono il frutto del loro lavoro, della loro azione produttiva ed energica. (*Bravo!*)

Con questo indirizzo noi ripetiamo una politica sbagliata, che ci ha condotto a situazioni difficilissime nel passato. Questa stessa politica ci ha condotto agli avvenimenti del 1893, ci ha preparato gli avvenimenti del 1898, ed io che amo profondamente il mio paese, nè desidero che quegli eventi si ripetano, non vorrei che una situazione economica tristissima si preparasse. Non vorrei cioè che si rendesse ancora più acuta la crisi tra le moltitudini e lo Stato italiano e si dimostrasse quale grave errore sia stato commesso col sottrarre alle classi lavoratrici il frutto dei loro lavori, della propria produzione.

Ma si potrebbe obiettare: la sospensione, che voi radicali chiedete, rappresenta un danno, un pericolo politico. Può accettarsi tale obiezione? Noto che si tratta di una sospensione di pochi mesi, perchè io sento di poter affermare, che se la Com-

missione d'inchiesta autorevolmente a fianco alla proposta di nuove spese presentasse concrete riforme, che intendessero a modificare radicalmente la situazione amministrativa attuale, tale proposta non avrebbe certo i nostri voti contrari.

Ma in questo momento forse la situazione politica è tale che noi dobbiamo far gito di ogni desiderio di riforme radicali ed abbandonarci senz'altro a consentire alle proposte presentate dal Governo? No certamente. Ed a questo punto mi sia lecito di notare il valore speciale, che la politica delle alleanze può avere nei momenti difficili di un paese.

Conviene apprezzare esattamente la politica delle alleanze. Io non amo le alleanze, che impongono condizioni di soggezione; non capisco un'alleanza, la quale collochi lo Stato alleato alle dipendenze di uno Stato più potente e più vigoroso; ma comprendo un'alleanza, che renda possibile una preparazione per date eventualità, che consenta la difesa in un prossimo avvenire, che agevoli la possibilità della preparazione.

Ora, forse le condizioni internazionali presenti sono tali da imporre questa immediata risoluzione, che ci viene domandata?

O forse la condizione internazionale non consente un brevissimo periodo di tregua, di respiro, di appena pochi mesi durante il quale noi possiamo attendere i risultati dell'inchiesta per decidere in conformità ad essi?

Io credo che si faccia torto all'attuale momento della vita internazionale dipingendolo come gravido di pericoli e di timori (*Mormorio*). Di fronte agli insuccessi della Russia contro il Giappone, di fronte allo scacco subito dalla Francia nella vertenza col Marocco, oggi la egemonia politica, la prevalenza incontestata appartiene all'Impero germanico. Ora la Germania ha sempre fatto una politica di pace (*Commenti*). Ed ha tutto l'interesse di farla! Perchè essa ha cercato di mettere in armonia il suo ordinamento politico col suo sistema commerciale, essa non ha mirato ad acquistare nuovi territori in Europa, ma a rendere possibile e più efficace la sua espansione commerciale, essa ha voluto intenzionalmente mettere a servizio dei suoi scopi commerciali i suoi fini e i suoi ordinamenti politici.

In questa condizione la Germania non può assicurare una situazione, che ci vieti

di prepararci opportunamente e razionalmente.

La sua alleanza non deve servire alla nostra difesa, ma può utilmente cooperare a consentirci la preparazione razionale della difesa.

Il modo affrettato con cui procedè invece il Governo in questa occasione sacrifica gli interessi della finanza, disconosce i modi più opportuni e più avveduti di preparazione della difesa e non tien conto degli stadi che deve attraversare necessariamente la vita dei popoli. Come gl'individui hanno periodi di raccoglimento e di espansione e di vigoria, così li hanno anche i popoli. Prima di essere imperialisti o di inclinare all'imperialismo bisogna avere sentito e subito tutti gli effetti della politica di raccoglimento.

Gli Stati moderni, che oggi si consacrano alla politica dell'imperialismo, hanno saputo prima apprezzare l'importanza della espansione economica e del raccoglimento e non sono passati ai nuovi conati della politica imperialista se non dopo che la politica del raccoglimento aveva portato tutti i suoi frutti.

La Germania quando si è preparata all'imperialismo? Soltanto dopo che lo Zollverein dapprima, indi il sistema dei trattati commerciali ed una sapiente organizzazione della rappresentanza commerciale aveva a quella grande nazione, in un periodo non breve, assicurata tutta la maggiore espansione ed affermata si può dire in ogni parte del mondo la sua potenza economica.

La stessa Inghilterra come si è preparata alla politica imperialista? Con una politica ardita di riduzione delle imposte, che ha durato per quasi un secolo.

Non diversamente gli Stati Uniti d'America.

Essi hanno voluta la politica imperialista soltanto il giorno in cui la loro egemonia economica gli aveva condotti ad una forza di espansione economica, che ormai non teme rivali.

Non è il caso per noi di parlare, nè di imperialismo, nè di egemonie economiche: ma non possiamo dimenticare che una politica la quale rifugge dallo studio delle condizioni economiche e sociali di un popolo lo condanna ad una permanente debolezza politica. (*Benissimo! Bravo!*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme.

DAL VERME. (*Segni di attenzione*). Io non solo non voleva fare un discorso, ma non aveva alcuna intenzione di intervenire in questo dibattito; e se mi sono deciso a farlo, è stato per corrispondere ad un cortese e per me molto lusinghiero invito di carissimi amici. Intendo soltanto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro della marina su due punti: uno si riferisce ad una questione che non ho visto accennata nè nella relazione ministeriale, nè in quella della Giunta parlamentare, quantunque mi consti che della cosa si è discusso in seno alla Giunta del bilancio. Io potrò errare perchè sono stato assente nei giorni passati, e se erro l'onorevole relatore avrà la cortesia di dirmelo; ma mi pare che sulla questione delle basi di operazione e dei porti di rifugio nell'Adriatico si sia discusso nella Giunta del bilancio, mentre per quanto affrettatamente io abbia letta la relazione dell'onorevole Arlotta, mi sembra che nella sua relazione non ve ne sia alcun cenno.

Ora io (*Attenzione*), pur non accogliendo interamente quanto si è detto nella stampa sulla intervista di un amico mio, che non fa parte di questa Camera ma che è membro dell'altro ramo del Parlamento, quando egli ha richiamata l'attenzione del paese sulla necessità di questi punti di appoggio, o basi di operazione nell'Adriatico, mi concederà l'onorevole ministro di affermare che nelle infelici condizioni in cui si trovano i nostri porti dell'Adriatico, non possono essere considerati nè come base di operazioni, nè come porti di rifugio, nè come punti di appoggio. (*Commenti*).

Tutti sanno come Venezia non possa accogliere nello stato dei suoi fondali le grandi corazzate, salvo che esse siano alleggerite: anche le opere di fortificazione di Venezia sono antiquate. Ancona non rappresenta più nulla, perchè quel poco che vi era, fu disfatto; io non so perchè, giacchè mi sembra che almeno quel poco che c'era potesse essere conservato se non altro come difesa di una stazione di torpediniere.

A Brindisi non c'è nulla naturalmente; e quindi bisogna andare a Taranto. Ma Taranto non è nell'Adriatico e (questo è il punto più importante) da Taranto per andare nell'Adriatico bisogna passare per uno stretto e cioè fra la Terra d'Otranto e Vallona. Ora quello stretto è appena largo 40 miglia.

Dico francamente che mi si è turbata la

mente quando il pensiero è corso a quello che è accaduto or fa un mese nello Stretto di Corea, il quale è molto più largo perchè si avvicina alle 90 miglia: dividetelo pure per metà, perchè di fatto nello Stretto di Corea c'è l'isola di Tsu che lo divide per metà, ed avrete sempre che il canale in cui si è combattuta la più grande battaglia navale da un secolo a questa parte, è uno stretto di 40 miglia di larghezza, precisamente la larghezza del nostro canale che separa la Terra d'Otranto dalla opposta sponda, non italiana.

Diciamo le cose precisamente come sono: nel caso di una guerra, io vorrei chiedere al Governo, e per il Governo al ministro della marina, dove si adunerà, da dove partirà la flotta che deve agire nel caso di una guerra contro un nemico orientale? Si adunerà necessariamente a Taranto. Dovrà dunque poi entrare nell'Adriatico e passare per lo Stretto, e l'ammiraglio nemico avrà allora la libertà di azione di venire ad incontrare l'armata italiana dove egli vorrà, quando questa dovrà entrare nell'Adriatico.

Ora questo pericolo non vi sarebbe se si potesse stare a Venezia o in qualsiasi altro porto dell'Adriatico. A ciò parmi sia oltremodo necessario pensare. Non dirò di Ancona, perchè mi è stato detto, e lo credo, che la spesa sarebbe oltremodo grave, e più che la spesa gli anni necessari per il lavoro sarebbero molti. Pensate almeno a Venezia per avere una base di operazione, un punto d'appoggio, un porto da cui la flotta possa partire per iniziare l'azione navale e dove possano rifugiarsi le navi offese per essere in grado di continuare la campagna in condizioni soddisfacenti.

Giacchè ho accennato alla battaglia di Tsuscima, voglio ricordare che il disastro che ha colpito la flotta russa può avere anche una spiegazione dalla località nella quale ha avuto luogo l'incontro.

Ora che si è visto quanto la qualità delle navi russe fosse deficiente, e deficiente pure la condotta delle navi medesime, si potrà anche dire che in qualunque parte si fossero incontrate le flotte, avrebbe avuto la peggio l'armata russa; ma certamente l'annientamento quasi totale della flotta io credo sia dovuto alla località nella quale l'ammiraglio Togo ha potuto stringere da ogni parte il nemico. Infatti da una parte v'era l'isola Tsu (cioè Tsuscima) dove v'è uno splendido porto naturale, stazione di torpediniere (e vi parlo, o signori, di luoghi che ho veduto) dall'altra la frastagliata co-

sta del Giappone dove sorgono fortificazioni; perchè, quantunque si tratti di un arcipelago, quantunque il Giappone sia una potenza insulare, i punti d'importanza strategica sono fortificati.

Ad esempio lo Stretto di Scimonoseki è irto di forti che non mancano nel Mare Interno, che è come una grande piazza marittima. In questi paraggi l'ammiraglio Togo con abile manovra della sua squadra chiudendo l'entrata nord dello stretto, coll'altra dell'ammiraglio Kamimura chiudendo l'entrata sud, ha finito colla battaglia in cui è successo quel che è successo, vale a dire l'annientamento della flotta, salvo appena alcuni incrociatori protetti.

Vengo così al secondo punto, cioè ad una preghiera che rivoigo all'onorevole ministro della marina, il quale certamente la accoglierà più facilmente della prima, perchè questa non implica nessuna spesa. E la preghiera è questa; di non affrettarsi a mettere in cantiere le navi che sono indicate nel disegno di legge, che dichiaro subito voterò.

Vorrei dunque che non si affrettasse, che invece aspettasse almeno di vedere gli effetti, che aspettasse i rapporti scritti, non quelli che vengono per telegrafo, e poi gli studi che immediatamente saranno fatti (non dico di aspettare lungamente, ma qualche mese) dalle altre potenze navali, l'Inghilterra, la Germania, la Francia e gli Stati Uniti, per vedere di trarre quella parte di ammaestramento, di cui mi parrebbe opportuno di approfittare, dal momento che ci troviamo a fare delle nuove costruzioni proprio nel momento del massimo ammaestramento che mai sia capitato, da un secolo a questa parte, dopo Trafalgar, nelle guerre navali.

E qui mi riferisco alle stesse parole giustissime del ministro della marina, il quale nella sua relazione dice:

«È mestieri oramai riconoscere che, sia per gli ammaestramenti delle recenti vicende guerresche, sia per maggiore conoscenza nei popoli e nelle nazioni eminentemente marittime, si è venuta, nel breve volgere degli ultimi anni, formando una continua e crescente sollecitudine per l'incremento degli armamenti navali».

E più avanti: «L'ora presente è purtroppo piena di grandi ed utili insegnamenti».

Questa frase opportunissima egli l'ha scritta prima della grande battaglia, di cui ora vi ho parlato.

Quindi io sono persuaso che l'onorevole ministro riconoscerà che questa stessa frase egli dovrebbe applicarla a quello che è accaduto ora. Supponga di averla scritta oggi.

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'ho dettata un anno fa.

DAL VERME. Potrebbe aspettare ancora qualche mese, almeno qualche settimana, perchè è difficile che egli abbia avuto il senso della profezia, proprio di indovinare esattamente quante navi ci convenivano e di quale categoria, di quale armamento e con quale corazzatura, prima di questo grande ammaestramento.

Citerò un fatto solo.

Non sono competente in materia e mi rimetto a quelli che sono più competenti di me nella parte tecnica di cui ho appena fuggacemente trattato; ma voglio accennare a quello che è accaduto il 27 e il 28 maggio e che è veramente straordinario.

Ha detto bene ieri l'onorevole mio amico Bettolo che bisogna, anzitutto, guardare di dotare le navi di un'altissima velocità: lo ha ripetuto tre o quattro volte, ed ha fatto bene, perchè così lo hanno sentito tutti.

E veramente, salvo le quattro grandi corazzate, che avevano i giapponesi e le quattro migliori russe, che negli elenchi portano la stessa velocità, quantunque i russi ne debbano aver perduta con la loro navigazione e la loro lunga sosta nei mari tropicali, salvo quelle, si hanno per i russi delle velocità di 14, di 16, di 15 miglia, e per i giapponesi (sempre all'infuori delle prime quattro navi da battaglia) 19, 20, 21, 22 e 23. (*Impressione*).

Ho inteso parlare solo delle navi corazzate. Ma che cosa è successo? Alla battaglia di Tsu-Scima, il giorno 27 (perchè è stato il 27 che si è definita; si è combattuto nella notte e il giorno dopo, ma il 27 è stato veramente il giorno fatale) vi erano 14 navi corazzate russe contro 12 sole giapponesi. E questo è bene saperlo, perchè si dice sempre che per mare e per terra i Giapponesi furono sempre preponderanti di forze; e bene non è vero, non lo sono mai stati.

Erano dunque 14 le russe e 12 le giapponesi. Di queste 14, salvo le 4 che si sono arrese, tutte le altre, che erano tutte corazzate, sono colate a fondo.

Vi erano poi 6 incrociatori minori, incrociatori protetti, dei quali si dice sempre non valgono nulla. Noi ne abbiamo molti fortunatamente. Ebbene, di quelli ne è andato a fondo uno solo! E non è a dire che non sieno stati al combattimento, perchè di quelli che

si sono salvati uno è andato a Vladivostok, un altro è arrivato sulla costa di Tartaria e fu fatto saltare dal suo comandante, e tre hanno trovato la via di giungere a Manilla; ma il fatto si è che uno solo è andato a fondo.

Io so benissimo che cosa mi dirà l'onorevole ministro della marina: erano dotati di molta velocità, e quando hanno visto, come si dice, la mala parata, siccome si trattava di andar via, perchè la battaglia era perduta, hanno potuto portarsi a salvamento. Ma poi avevano un altro vantaggio, e qui mi rivolgo al mio amico Bettolo, per sapere se dico giusto, e cioè un bersaglio molto minore. Ho citato questo fatto solo per dire che nessuno avrebbe potuto immaginare che in una battaglia, così straordinaria, come non si è mai avuta da che vi sono le corazzate, tutte le corazzate dovessero andare a fondo, mentre degli incrociatori protetti, appena uno si è perduto.

Io non ho la pretesa di dare consigli, perchè, lo ripeto, non sono tecnico, ma, (vorrei che fosse presente anche l'onorevole presidente del Consiglio, perchè questa preghiera la faccio al Governo) io desidererei che si aspettasse almeno qualche settimana per poter vedere che cosa si fa nel mondo navale militare, in seguito ai grandi ammaestramenti di quest'ultima battaglia navale. Quando avremo preparato quello che i nostri mezzi ci consentono nell'Adriatico, a Venezia, e quando avremo costruito le nuove unità di combattimento, secondo gli ammaestramenti che ci avrà dato questa grande battaglia, allora soltanto Governo e Camera potranno dire di aver fatto il proprio dovere. Io intanto ho fatto il mio, dal mio modesto seggio di deputato, indicando ciò che io credo sia della più grande importanza per la difesa nazionale. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

Presentazione d'una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole D'Alife a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

D'ALIFE. Mi onoro di presentare alla Camera un elenco di petizioni circa le quali la Giunta è pronta a riferire. Prego la Camera di iscrivere queste petizioni nell'ordine del giorno della seduta di lunedì.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole D'Alife della presentazione di questo elenco di petizioni, circa le quali la Giunta è pronta

a riferire. L'onorevole D'Alife chiede che queste petizioni siano scritte nell'ordine del giorno della seduta di lunedì. Se non vi sono osservazioni così resta stabilito.

(Così è stabilito)

Si riprende la discussione dei maggiori assegnamenti per la marina militare e del bilancio della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti. (*Segni d'attenzione*).

FRANCHETTI. Il rispondere ad un oratore così poderoso e competente come l'onorevole Bettolo, non è cosa facile per me che non ho neanche l'autorità di un tecnico; nonostante farò del mio meglio, sperando nella indulgenza dei colleghi. Il principio è per me molto facile perchè nel primo punto trattato dall'onorevole Bettolo, siamo perfettamente d'accordo. Egli ha notato nell'andamento degli arsenali quelle medesime deficienze, che sono state notate dalla Commissione; anzi non soltanto le ha rilevate, ma ha fatto notare che le aveva prima d'ora deplorate.

Io lo sapevo, perchè ho letto e studiato le relazioni e i discorsi dell'onorevole Bettolo per la sua grande autorità e competenza; e aggiungerò che lo schema di riforma degli arsenali, che egli preparò nel 1899, secondo il mio modesto parere non giungeva a risolvere tutti i gravi problemi che comporta l'argomento, ma certo avviava alla loro soluzione.

Cotesto schema è rimasto arenato, non certo per il parere del Consiglio di Stato il quale si limitava, se ben rammento, a chiedere maggiori schiarimenti circa taluni punti; invece temo che una delle ragioni di tale arenamento sia che la riforma dava motivo a qualche contrasto fra il personale degli ufficiali di vascello e il personale degli ufficiali ingegneri.

Io menziono questo fatto perchè mi porta a dire che tutte le questioni, per loro natura secondarie, simili a quelle che hanno dato luogo a quel contrasto, sparirebbero facilmente quando alla marina si presentasse chiaro lo scopo suo veramente militare. Ad ogni modo auguro che il consenso di tante persone circa una questione così fondamentale come quella dell'ordinamento degli arsenali, riesca a fare approdare una riforma necessaria.

Io non sono dell'avviso di coloro i quali

dicono che delle cose che già si conoscevano, è inutile parlare; io dico che appunto perchè queste cose si conoscevano, tutti noi, che riconosciamo la necessità di riformarle, dobbiamo unirvi e procurare di farle approdare.

L'onorevole Bettolo parlando degli arsenali ha detto che la Commissione d'inchiesta aveva creduto di non occuparsi del loro numero. Ora io dico che la Commissione d'inchiesta non si è ancora occupata di ciò, perchè questo argomento deve essere fra gli ultimi a trattarsi; molto più che essa non ancora visitò l'arsenale di Venezia. A me sembra però che il parlare di soppressione di arsenali non sia pratico, perchè il parlarne condurrebbe questo disegno di legge e qualsiasi riforma ad un naufragio sicuro (*Commenti*). Credo che si possano mantenere gli arsenali che abbiamo, specializzandoli. Così facendo noi arriveremo ad impedire che i nostri arsenali, pur tanto numerosi, non bastino alla manutenzione del naviglio.

Osservo poi che se la Commissione non si è occupata del numero eccessivo degli arsenali, si è occupata però della insufficienza dell'ordine in ciascun arsenale; ed io credo che se si provvedesse a questo, si otterrebbero risultati tali da compensare in parte il numero sovrabbondante di essi.

L'onorevole Bettolo poi ha parlato della continuità dei criteri che si deve avere nel programma delle costruzioni navali, ed ha quasi rimproverato coloro che negavano che nella marina italiana questa continuità si sia avuta.

Io veramente non so a chi si rivolgano questi rimproveri, perchè nella relazione della Commissione, di continuità di indirizzo nella costruzione delle navi non si parla punto: e non se ne parla per una ragione semplicissima: perchè credo che le questioni tecniche difficilmente possano con profitto essere trattate da una Commissione d'inchiesta circa l'ordinamento della marina. Credo invece che ufficio della Commissione d'inchiesta sia di ricercare se l'organizzazione degli organi dirigenti e degli organi consultivi sia tale da procurare disegni che rispondano, nella misura delle cose umane, a quello che si può ottenere di meglio in un dato momento, tenuto conto dei progressi della tecnica, e se gli organi esecutivi siano tali da eseguire i concetti e i disegni degli organi direttivi, nel modo più spedito, più economico e più efficace. Ora, purtroppo, dai fatti esposti nella relazione risulta che nè l'uno, nè l'altro scopo si è ottenuto. Credo che la Commissione non possa en-

trare nelle questioni tecniche che, con tanta autorità, sono state svolte ieri dall'onorevole Bettolo innanzi alla Camera. E se la Commissione volesse esprimere un suo giudizio circa la velocità e la forma delle navi, circa i gradi di elevazione dei tiri e cose simili, credo che farebbe opera accademica; mentre, quando queste questioni sono trattate da una persona tecnica ed autorevole possono utilmente essere svolte, e tenere sveglia, come avvenne ieri, l'attenzione della Camera.

Per meglio spiegare ciò che debba essere, secondo me, e (credo di potere, senza indiscretezza, dire anche secondo il concetto della Commissione), l'ufficio della Commissione in questo caso, leggerò una lettera che fu compilata nel Ministero (purtroppo ne esiste la minuta soltanto, perchè non fu diramata, quantunque dica cose sante) lettera in cui sono determinati i requisiti sui quali, secondo me, una Commissione d'inchiesta deve portare le proprie indagini ed il proprio giudizio.

Do lettura della parte essenziale di quella lettera:

«L'accurato e completo esame del progetto (si tratta di progetti di navi), eseguito dal Consiglio superiore di marina, dà affidamento che i miei intendimenti potranno estrinsecarsi esattamente, se però nella costruzione di questa nave speciale si eviteranno gli inconvenienti lamentati in questi ultimi anni per talune navi, i cui pesi preventivi furono gravemente oltrepassati nelle strutture metalliche e negli allestimenti.

«Il danno che una nave, così veloce come questa, risentirebbe da ingiustificati eccessi di peso sarebbe troppo rilevante, perchè non si inizino fin da ora quei provvedimenti atti ad evitarli completamente.

« Gradirò perciò di conoscere dalla Signoria Vostra e dalle autorità dipendenti quali mezzi pratici si potrebbero adottare, affinché non solo i pesi previsti non siano oltrepassati, ma con attenta cura siano possibilmente studiate delle economie di peso nelle strutture, che non sieno a scapito della robustezza della nave, e negli oggetti di complemento, in modo da compensare quegli indispensabili aumenti che forse verrà introdurre durante i lavori.

« Sembrami che fra questi provvedimenti potrebbe tornare efficace quello tendente ad evitare le continue variazioni nel personale dirigente, le quali non possono che nuocere alla esecuzione tecnica e sollecita della costruzione.

« Forse i direttori dei lavori, i quali sono i veri responsabili dell'esecuzione della nave, potrebbero funzionare analcamente ai capi degli uffici tecnici, ecc.; e forse vi sarebbe tornaconto a costituire a bordo, o almeno presso lo scafo, una specie di gruppo inamovibile di ufficiali dirigenti i quali non dovrebbero possibilmente essere distratti da altri incarichi, ma occupando tutto il loro tempo per la nave, imiterebbero gli ingegneri privati che altrove costruiscono ed allestiscono alacramente sotto l'alta vigilanza dei direttori suddetti, ecc.

« Per facilitare il controllo graduale dei pesi sarebbe pure mio intendimento che fosse escogitato qualche sistema più pratico e più sicuro di quello attuale. Il confronto dei bollettini trimestrali dei pesi delle navi ha fatto emergere ultimamente talune discordanze anche fra navi simili, che conviene assolutamente evitare, ecc.»

Come vedono, qui c'è un magnifico programma di riforme che assicurano l'unità e l'efficacia...

SANTINI. Chi è il ministro?

FRANCHETTI. Io non dico nomi.

SANTINI. Se ha letto la lettera, scusi, può dire anche chi l'ha scritta.

FRANCHETTI. Io non dico nomi, perchè non voglio pettegolezzi. D'altronde, posso dare la data. È del 15 dicembre 1899, n. 11235.

Voci. Bettòlo, Bettòlo!

SANTINI. Lo poteva dir prima!

FRANCHETTI. Se nella mia relazione avessi in caso alcuno citato nomi, lo avrei detto subito.

SANTINI. Tanto più che è una lode per Bettòlo!

FRANCHETTI. Questa lettera è un magnifico programma di riforme; e giacchè i concetti sono così chiari, io sono lieto che siano stati per la prima volta (non lo so di sicuro, ma a me consterebbe che questa è la prima volta) enunciati nel Ministero Bettòlo e sotto la sua direzione: ed io mi auguro che questi sistemi finiscano per trionfare nell'amministrazione della marina.

Ed anche per l'Italia. Anche qui non dirò nomi, perchè non ve ne è bisogno.

SANTINI. Ci contentiamo della data!

FRANCHETTI. Imperocchè in questa questione, come nell'altra, di argomenti tecnici non si parla. Come relatore del bilancio ho potuto avere la mia opinione tecnica intorno a una data trasformazione; ma

comeratore della Commissione ho completamente fatto astrazione da quella opinione, perchè non si trattava di sapere se fosse superiore l'uno o l'altro piano di riforma, ma di vedere come e perchè il Ministero avesse potuto cambiarne tanti.

E di fatti, per meglio capire il concetto della Commissione, il quale esclude nel modo più assoluto le questioni tecniche e qualunque giudizio circa il valore rispettivo dei vari progetti, leggerò le conclusioni della relazione relative a questo argomento.

« Da tutto il fin qui detto è lecito dedurre:

a) Per quanto riguarda il Ministero:

« 1° Che esso per l'avvicinarsi dei vari ministri e per i conseguenti mutati indirizzi ha oscillato tra soluzioni opposte, intraprendendo a breve distanza l'esecuzione di programmi diversi senza aver mai in modo completo studiata e definita la questione della possibilità e del miglior modo di utilizzare la nave, senza rendersi conto della spesa e della potenzialità dell'arsenale a cui aveva in precedenza assegnato il lavoro.

« 2° Che ha chiamato i Corpi consultivi a pronunciarsi in base a studi generalissimi, senza fornir loro gli elementi di un mutato e ponderato giudizio.

« 3° Che nel dare esecuzione ai diversi programmi adottati dal Consiglio superiore di marina in conformità delle stesse proposte, ne ha stralciate parti sostanzialissime.

b) Per quanto riguarda i Corpi consultivi:

« 1° Che si sono lasciati condurre ad emettere pareri contraddittori senza che le circostanze fossero mutate, seguendo quasi in tutto le mutate tendenze del Ministero».

E su questo richiamo la vostra attenzione, perchè fino a quando non avremo dei Corpi consultivi che abbiano tanta autonomia in sè da poter avere delle opinioni loro, delle tradizioni loro, la nostra marina non potrà andare avanti.

« 2° Che hanno anche essi perduto spesso di vista le questioni fondamentali da risolvere.

c) Per quanto riguarda le Direzioni locali:

« 1° Che prescindendo dagli inconvenienti inerenti all'andamento generale degli arsenali dai ritardi della Direzione di artiglieria ed armamenti, addebiti speciali re-

lativi all'esecuzione del lavoro non sono risultati dagli atti.

« 2° Che la spesa da esse preventivata per l'esecuzione del secondo programma fu inferiore al vero in misura tale da riuscire addirittura inesplicabile ».

Ed arrivo all'argomento delle corazze. E principio con una dichiarazione: nulla in tutto quello che è stato visto ed esaminato dalla Commissione d'inchiesta, in questo argomento, autorizza a sospettare, per parte di nessuno, il menomo dubbio, la menoma traccia di cosa che non sia perfettamente delicata e corretta. (*Bene!*) Mi preme di stabilire questo, perchè voglio poter discutere con tutta libertà la parte amministrativa e tutte le altre questioni che si riferiscono a questo argomento delle corazze non solo sotto un Ministero o sotto un altro, ma sotto tutti i Ministeri che si sono seguiti fino a poco fa, perchè credo che di questo non sieno responsabili i ministri, nè l'onorevole Bettolo più che un altro (questa volta faccio il nome), ma credo che sia responsabile l'andamento generale dell'amministrazione, e credo sia responsabile anche lo spirito del Parlamento.

Perchè, o signori, questo desiderio di favorire l'industria nazionale non solo nei limiti giusti, ma, secondo il mio modesto parere (posso sbagliare), oltre questi limiti, si è manifestato non solo nelle questioni concernenti la marina, ma in molte altre questioni.

Pochi giorni fa, infatti, la Camera votava una legge la quale riservava all'industria nazionale la fornitura dei materiali ferroviari.

Cosa santa; ma la votava con condizioni tali che l'industria nazionale potrà imporre allo Stato ed ai contribuenti un prezzo superiore circa del 25 o del 27 per cento a quello che pagherebbe il paese, se quei materiali fossero comperati all'estero.

Ora evidentemente se non ci fosse questa protezione, il materiale ferroviario si farebbe egualmente in Italia, ma vi sarebbe un 25 o un 27 per cento che rimarrebbe nelle tasche dei contribuenti invece di andare nelle tasche dei costruttori, i quali avrebbero il loro guadagno sufficiente, all'infuori di questo 25 o 27 per cento.

È stato calcolato dall'onorevole Maggiorino Ferraris che questo 25 o 27 per cento sopra circa 350 milioni di materiali che dovranno essere forniti, non rammento più in quanti anni, rappresenta un 100 milioni di perdita netta per i contribuenti.

Ho voluto dir questo per bene spiegare il sentimento e il concetto che mi anima in quello che sto per dire. Le conclusioni della Commissione a questo proposito sono le seguenti: l'onorevole Bettolo le ha riasunte, ma io le riferisco testualmente:

« 1° Non è men vero che delle piastre Krupp fu constatata la superiorità fino dal 1901, e che quindi per le navi costruite dopo quell'anno e corazzate con piastre brevettate furono stabilite delle condizioni iniziali di inferiorità in confronto con quello che la scienza temporanea aveva fino da allora acquisito alla difesa marittima.

« 2° La scarsità dei tiri di prova dal 1881 al 1904 non autorizza punto ad affermare che le piastre fornite da Terni non corrispondono al tipo prescelto dal Governo.

« Non potrebbe negarsi però che lo stato di fatto in cui ci troviamo per la scarsezza di collaudi al tiro e pel modo col quale alcuni di essi furono eseguiti, determina al riguardo un'incertezza che una maggiore frequenza di prova avrebbe potuto provvidamente eliminare. Nelle risposte ai due primi quesiti è implicitamente contenuta la risposta al terzo nel senso che l'esecuzione dei contratti di corazze non lascia, dal lato tecnico almeno, quella piena sicurezza che sarebbe stata vivamente desiderabile ».

L'onorevole Bettolo ha risposto specialmente alla prima osservazione giudicandola infondata; quanto alla seconda, egli non ha osservato non essere il caso di parlare dei proiettili usati nelle prove, perchè prove sotto il suo Ministero non furono fatte.

Ora intorno a ciò che ha detto l'onorevole Bettolo circa le piastre brevettate e le piastre speciali, debbo fare alcune osservazioni. L'onorevole Bettolo ha espresso l'opinione seguente, se l'ho ben rilevata da ciò che udii e dal resoconto del discorso che è stato pubblicato: egli ha detto che è stata tecnicamente ed economicamente ragionevole la preferenza data alle brevettate sulle speciali, ed ha citato in proposito il parere del direttore di artiglieria, il quale ha osservato non risultare la superiorità delle speciali sulle brevettate. Egli ha poi citato il parere dell'ingegnere Gregoretta capo dell'ufficio tecnico di Terni, il quale esprime un pensiero diverso; il concetto cioè della superiorità delle piastre speciali, e finalmente ha rammentato che la velocità d'urto per le prove al cannone delle piastre speciali è inferiore che per le brevettate. Ora voi sapete che le speciali sono venute al mondo come superiori alle brevettate. A proposito di questa velo-

cià d'urto minore per le speciali, l'onorevole Bettolo ha dato spiegazioni tecniche. Egli ha detto che le brevettate resistono maggiormente alla penetrazione, ma si fondono più facilmente, e che per le speciali accade l'inverso. E con questo ha spiegato che la velocità d'urto per le speciali poteva quindi essere minore che per le brevettate.

Per noi profani questo ragionamento non è bene intelligibile: perchè noi chiediamo una corazza che resista all'urto più potente, la quale è quindi la più resistente; mentre quella che resiste ad un urto meno potente è la meno resistente. Dunque se per le speciali si è stabilito un urto meno potente, vuol dire che le speciali sono inferiori per resistenza, senza che occorra guardare alla resistenza, alla penetrazione od alla resistenza alla fenditura.

Ma questi tre giudizi io non riesco a conciliarli tra loro. Da un lato è stato bene preferire le brevettate; dall'altro bisogna preferire le speciali perchè sono superiori alle brevettate e possono anzi essere parificate alle corazze Krupp; e finalmente le speciali sono inferiori alle brevettate.

BETTOLO. Sotto certi aspetti.

FRANCHETTI. Non sotto certi aspetti: perchè l'equipaggio che sta dietro a queste corazze, giudica solo se una corazza resista ad un urto maggiore o minore, e dichiara più resistente quella che resiste all'urto maggiore.

SANTINI. Ma all'equipaggio preme che il proiettile non penetri per ammazzarlo.

FRANCHETTI. Ora la conciliazione tra tutti questi apprezzamenti c'è ed è questa: che la corazza speciale, come prodotto industriale, non è mai esistita. Non c'è una nave nella nostra flotta che abbia una piastra speciale. Quando l'onorevole Mirabello ha voluto le piastre Krupp, non ha ordinato alla Terni gli impianti per la fabbricazione delle piastre speciali, ma ha detto: Comprate il brevetto Krupp.

Se le piastre speciali fossero state equivalenti alle Krupp, sarebbe stato più vantaggioso anche per il Governo, perchè avrebbe avuto una minore spesa dicendo: Fate l'impianto per queste piastre speciali, e vi pagheremo quello che paghiamo per le Krupp, che è molto meno (300 lire a tonnellata di meno) di quello che chiedeva la Terni per le piastre speciali.

E che le speciali non siano mai state un prodotto industriale risulta anche da un parere ufficiale; perchè il 21 ottobre 1902, cioè tre anni or sono, il direttore di artiglieria-

ria informa il Consiglio superiore « che dagli esperimenti non troppo numerosi fino allora eseguiti la superiorità delle speciali sulle brevettate non risultava assoluta ». Aggiungeva questo funzionario: « se si potesse avere affidamento che le acciaierie di Terni fossero in grado di riprodurre corazze di perfezione uguale a quella numero 5 (quella ultima provata a Terni nel 23 maggio 1899), certamente queste piastre, malgrado il costo più elevato, sarebbero da preferirsi alle brevettate. Ma su questo non si hanno ancora dati sufficienti per pronunziarsi in modo assoluto ».

Ora quest'ultimo documento dimostra che il motivo per cui non si sono mai adottate nella marina le piastre speciali, non è il loro maggior costo come mi sembra abbia ieri supposto l'onorevole Bettolo, ma è che queste piastre speciali non davano alcuna garanzia, non essendo la Terni in grado di riprodurle, non solo perchè non aveva gli impianti, ma anche perchè, anche facendo questi impianti, non era certa che queste piastre sarebbero riuscite buone. E la ragione è notoria ed è questa: la ditta Terni nel 1898 aveva trattato la compra del brevetto Krupp. Questi richiese un premio per ogni tonnellata, che sembrò alla Terni troppo esagerato; ed allora la Terni tentò di imitare il processo Krupp come aveva con successo tentato di imitare pochi anni prima il processo Harvey, ma per le piastre Krupp, l'imitazione non riuscì.

Le piastre con quali la Terni tentò d'imitare il processo Krupp, furono sperimentate al tiro nel balipedio del Muggiano nel 1899.

Dagli atti non risulta chiaro, se tutte queste piastre fossero fabbricate nel medesimo modo: salvo per una che era dichiarata diversa. Ma il fatto è questo che una sola riuscì al tiro, e questa fu l'ultima provata.

Però la misura del successo e della resistenza di quest'ultima in confronto alle piastre Krupp non è accertata per questa ragione. La marina nel 1899 non disponeva che di granate perfo anti Krupp vecchie di dieci anni. I tiri furono fatti con queste granate. Ora è rimasto il dubbio che queste granate non avessero l'efficacia perforante, che avevano le granate le quali erano adoperate dal Krupp per sperimentare al tiro le proprie piastre nel 1899.

E questo dubbio è avvalorato da due documenti: il primo è una lettera della Commissione permanente, lettera anteriore all'esperimento del 23 maggio, nella quale

esprime i propri dubbi sulla proporzionale potenza di queste granate riguardo ai progressi fatti dalle corazze negli ultimi tempi; la seconda è una lettera del maggio diretta al ministro, nella quale Krupp si lamenta che si è giudicata la piastra Terni come pari alle sue del 1899, provandola con proiettili di lui Krupp, anteriori di dieci anni. Aggiunge che non si sarebbe mai sognato di provare al tiro le sue piastre del 1899 con proiettili del 1888, perchè anche i proiettili avevano fatti i loro progressi, come le piastre.

Dunque per tutti questi motivi non posso consentire nell'opinione ieri espressa dall'onorevole Bettolo e cioè che le piastre speciali siano eguali a quelle Krupp, e che quando si parla delle piastre speciali è la stessa cosa che parlare delle Krupp e viceversa. Io sono dell'opinione dell'onorevole Mirabello che ha creduto di preferire alle piastre speciali le piastre Krupp vere e proprie.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Non ce ne sono piastre speciali.

FRANCHETTI. È appunto ciò che ho detto ora.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Io non poteva preferire una piastra ad un'altra che non esiste. (*Si ride*).

FRANCHETTI. L'ho detto un momento fa che non ci sono piastre speciali, ma ciò non impedisce che se ne parla in tutti i contratti del 1898 in poi, del prezzo di 600 lire circa superiore a quelle brevettate; ed anche ieri l'onorevole Bettolo ci ha esposto le sue osservazioni sulle piastre speciali, considerandole come un prodotto esistente, ed eguale a quelle Krupp. Questo egli ha ripetutamente dichiarato, ed ecco perchè, onorevole Santini, posso parlare delle piastre speciali, e dire quello che ho detto dopo aver dichiarato che come prodotto industriale non sono mai esistite...

SANTINI. Noi parliamo tutti e due da profani.

FRANCHETTI. Ognuno è profano a suo modo.

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Santini.

FRANCHETTI... Solamente come io non l'ho interrotta nel suo discorso, onorevole Santini, così la prego di non interrompermi, perchè sono cose serie...

SANTINI. E di cose serie ho parlato anch'io.

FRANCHETTI. Non dico che ella non abbia parlato di cose serie: dico che la questione che discutiamo è abbastanza seria

Ed ora eliminata la questione delle speciali, veniamo alle conclusioni della Commissione circa la data nella quale sono state introdotte nella marina le Krupp. La Commissione ha detto che fin dal 1901 risultava la superiorità delle corazze Krupp: ora questo è un giudizio espresso dalla Commissione, la quale, nell'eccesso del suo scrupolo ha voluto prendere l'ultima data, cioè una data molto recente, quale risultava da un documento ufficiale, cioè, da un rapporto dell'ingegnere Gregoretti mandato ad Essen per verificare i risultati degli esperimenti fatti sulle piastre Krupp. Disgraziatamente, mentre dagli esperimenti fatti sino dal 1901 risultava questa superiorità, l'ingegnere Gregoretti non l'ha saputa che nel 1904, perchè solamente nel 1904 fu mandato a studiare la questione. Però la mia opinione personale, che posso esprimere, indipendentemente da quelle della Commissione è che anteriormente al 1901, risultava la superiorità delle piastre Krupp sopra le brevettate.

Una prima prova di questa superiorità si trova nel *Naval Annual*, almanacco inglese di marina, del 1904, dalle cui tabelle risulta che nel 1904 la Gran Bretagna aveva tra navi in costruzione, in allestimento e completamente allestite più di 40 navi per le quali si erano adottate le corazze Krupp e fra queste, 29 erano già state completamente allestite negli anni seguenti: nel 1901 una di 12 mila tonnellate; nel 1902, dieci di 12 mila a 15 mila tonnellate, ecc. ». Vi risparmio il resto. Ma vi ho letto questo per dirvi che già nel 1901 era allestita una nave con piastre Krupp, vale a dire che già un anno o due prima del 1901 era dimostrata la superiorità delle Krupp. Ora se si pensa alla gelosia, all'odio, che l'Inghilterra ha per l'industria germanica, dovete capire quale doloroso sforzo abbiano dovuto fare l'industria e la marina inglese per consentire ad adoperare un brevetto germanico.

Ma, comunque sia, benchè a denti stretti, hanno dovuto prenderlo perchè non potevano fare altrimenti. Auguro presto anche a noi di avere navi corazzate in questo modo. Dunque questa è la opinione dell'Inghilterra. Ma c'è anche l'opinione della marina italiana, la quale risulta da tutto quello che è accaduto dal 1898 in poi. Nel 1898, come ho detto, la Terni, non spontaneamente, ma spinta, e giustamente, dall'amministrazione della marina, trattò la compera di questo brevetto. Non avendolo acquistato, presentò invece queste piastre speciali, e durante sei anni la marina

italiana ha corso dietro l'ombra delle piastre speciali, rinunciando alla realtà delle piastre Krupp.

Veniamo ora al contratto del 1899. Ripeto ancora una volta che è lungi da me qualunque ombra di sospetto verso nessuna persona, ma ho la certezza che l'amministrazione della marina lascia che le cose non vadano ordinatamente come dovrebbero andare e con tutte le garanzie necessarie. Nei primi mesi del 1899 il ministro della marina preparò uno schema di capitolato il quale contemplava le piastre ordinarie omogenee di acciaio: le piastre al nichelio, che sono pure omogenee ma più dure, e le piastre brevettate.

E qui per maggiore precisione conviene dare una spiegazione tecnica, che l'onorevole Bettolo, che avrebbe potuto dare molto meglio di me, non ha creduto di dare, forse per l'ora tarda, ieri sera.

Devo spiegare che cosa sia una piastra e che cosa sia un massello, perchè mentre sino al 1884 o 1887 non ricordo bene, era stabilito che le piastre da provarsi al cannone fossero scelte fra le piastre compiute (ed è naturale), nel contratto del 1887, invece, si stabilì che la scelta si potesse fare fra i masselli. Ora il massello è il blocco d'acciaio fuso e quindi laminato o sottoposto alla pressa idraulica o sottoposto al maglio, al quale si è dato, credo, la forma definitiva di corazza.

Però questo massello non ha ricevuto le operazioni che ne costituiscono la resistenza al tiro e all'efficace protezione. Perchè dopo la scoperta di Harvey la resistenza delle piastre è costituita per mezzo di due operazioni (scusate se entro in particolari tecnici; non sono tecnico, ma ho dovuto studiare per forza questo importantissimo argomento); la faccia esterna della corazza è indurita mediante un'aggiunta di carbonio detta cementazione, e una tempera con l'acqua o con l'olio, così che si produce uno strato di un centimetro o di un centimetro e mezzo più duro del sottostante, che deve resistere all'urto del proietto ed impedirgli di entrare.

Ora voi capite che se per la prova di tiro si sceglie la piastra allo stato di massello, la ditta fornitrice è in condizione (farà tutto con eguale premura, non ne dubito), è in condizione di concentrare le proprie cure sull'indurimento di quella piastra che sarà destinata alla prova di tiro, e potrà accadere, non per colpa della direzione, bensì per negligenza o per altre

cagioni, che per le altre piastre questa operazione dell'indurimento sia fatta con minore attenzione, tanto più che queste operazioni sono molto costose, e lo dimostra la differenza di prezzo tra le piastre indurite e quelle che non lo sono.

Ora sino al 1884 o al 1887, mi pare, era obbligatoria la scelta della piastra. Si presentava un lotto di piastre finite e tra queste si sceglieva la piastra che doveva essere sottoposta al tiro.

Dopo invece fu stabilito di prescegliere il massello e purtroppo dopo poco fu scoperta la harveizzazione, questo indurimento della superficie che ho descritto, e fu così aggravato molto l'inconveniente della scelta del massello, inconveniente che è lamentato anche in una relazione dell'ufficio tecnico di Terni. Ora nel 1899, nel gennaio o febbraio fu preparata uno schema di capitolato, e in questo schema era preveduta la fornitura delle brevettate e delle omogenee al nichel e senza nichel.

Il Ministero stabilì che dovesse essere fatta la scelta per il tiro non più fra i masselli, ma fra le piastre finite. Il Comitato per i disegni delle navi aggiunse che la prova dovesse esser fatta non con un colpo, ma con tre, e ciò per tutte le tre qualità di piastre. Lo schema di capitolato fu mandato alla ditta Terni, la quale chiese una sospensione delle pratiche perchè si aspettavano i risultati dell'esperimento delle piastre speciali che furono poi effettivamente compiute nel marzo e il 23 maggio. Dopo queste prove, e precisamente il 10 agosto, la Terni restituì il capitolato, ma con modificazioni: aveva cioè tolte le piastre *brevettate* ed in vece loro aveva messe le *speciali*, osservando che le *brevettate* non potevano sopportare la severità di prova col tiro che si esigeva e come era stato stabilito nello schema di contratto. Qui è da notarsi che all'estero in nessun contratto mai si è parlato della scelta del massello invece che della piastra, oltre che all'estero non si provano, per regola, le piastre, con un numero di tiri inferiore a tre. (*Commenti*). Ad ogni modo il capitolato con queste modificazioni fu rimandato al Consiglio superiore di marina. Ma durante la permanenza del capitolato stesso al Consiglio superiore furono di nuovo introdotte le *brevettate* in aggiunta alle piastre *speciali*, e queste *brevettate* furono nuovamente introdotte con un articolo il quale diceva che le prove si sarebbero fatte secondo i sistemi antichi e cioè con un colpo solo e con la scelta del massello. Il Con-

siglio superiore approvò il contratto, facendovi soltanto qualche modificazione secondaria. Ma la cosa passò così.

Ora, francamente, qui sono necessarie alcune osservazioni; perchè non risulta con precisione quando la reintegrazione delle *brevettate* con le antiche condizioni di collaudo sia stata fatta. L'onorevole Bettolo ieri ci disse che non rammentava quando fu fatta. Le indagini della Commissione di inchiesta così presso il ministro della marina, ed anche presso i funzionari dell'Amministrazione esistente al tempo in cui fu esaminato il capitolato dal Consiglio superiore, hanno approdato a questo, che nessuno ha saputo dire quando quella introduzione fosse fatta. Il solo segno di tale introduzione che risulti negli atti è questo: che nello schema di contratto che pare fosse l'originale comunicato al Consiglio superiore c'è questa nota: « Modificato d'accordo tra Ministero e Terni (vedi lettera 16 settembre 1899) ». Ma in questa lettera non si parla affatto di questo patto, si parla di tutt'altro, perchè vi si dice: « Che in seguito ad accordi presi verbalmente con i rappresentanti della Società sono stati concretati i prezzi delle varie specie di piastra erisoluta qualunque controversia relativamente alla natura del bersaglio, ecc. ». Di modo che la conclusione della Commissione di inchiesta su questo punto è stata la seguente: « Così è accaduto che mentre il Ministero in gennaio 1899 aveva voluto per le prove di tiro delle piastre brevettate la scelta a lavorazione compiuta e il Comitato dei disegni delle navi aveva aggiunta la condizione dei tre tiri col cannone, all'una e all'altra cosa per queste stesse piastre si rinunziò senza che una relazione ministeriale ne indichi le ragioni, senza che alcuna motivazione in proposito si rinvenga nei pareri del Consiglio superiore ».

Ora questo fatto, senza volergli dare alcun carattere tragico nè diffamatorio, dimostra che nelle questioni le più importanti l'Amministrazione della marina non è sufficientemente armata contro l'energia e contro l'abilità degli interessi privati.

Non intendo dir altro che questo, ma questo lo dico, e lo dico altamente; ed invoco e dal Ministero e dalla Camera e dall'opinione pubblica un intervento il quale difenda e gli interessi dell'erario, e la vita dei nostri ufficiali e dei nostri marinai (*Benissimo! — Approvazioni*). Signori, non vorrei dilungarmi ancora sopra questo argomento, ma è un fatto che questo con-

tratto fu rinnovato con la sostituzione delle *speciali* alle *brevettate* quando non risultava ancora se queste *speciali* erano fabbricabili, mentre è risultato dopo, che non erano fabbricabili.

Ora mi sia consentito di lasciare questo ineccezionale tema.

Io sono lieto che ieri l'onorevole Bettolo abbia letto un telegramma dell'ammiraglio giapponese che felicita per le produzioni della Terni.

SANTINI. Ansaldo, Ansaldo!

FRANCHETTI. Telegramma che felicita la Ditta Ansaldo della riuscita delle sue nuove navi. Io auguro che non sia vero quanto si è detto e cioè che le corazze giapponesi non furono perforate perchè i cannoni dei russi erano di qualità deficiente. Io auguro invece che si confermi la buona notizia senza attenuazioni e senza indebolimenti, perchè sarà questa una prova di più di quello che già si sa, cioè che l'industria italiana può dare prodotti buoni quanto qualunque altra industria. Rimane nello Stato italiano la necessità di organizzarsi in modo da poter esigere effettivamente questi prodotti. Ma se sono lieto del telegramma ricevuto dall'ammiraglio giapponese, sono ancor più lieto che il ministro Mirabello si sia assicurato le corazze del tipo Krupp; e credo che la Camera ne sarà lieta quanto me. Il fatto è, signori, che in tutta questa difesa degli interessi dello Stato, di fronte alla Ditta Terni, lo Stato è stato sempre insufficientemente tutelato.

E di questa insufficiente tutela abbondano gli indizi. Vedasi il numero delle prove al cannone sulle corazze, prove che, secondo il consenso unanime di tecnici, sono le sole serie.

Il fatto è che dal 1882 al 1885 si fecero 32 prove al cannone, allora obbligatorie, per le navi *Lepanto* e *Italia*. Dal 1885 al 1904 ne sono state fatte dieci per tutte le navi che si sono costruite dopo la *Lepanto*. Di queste dieci, due sono state fatte dall'onorevole Mirabello. Ne rimangono otto. Di queste otto, due contano per una, perchè si tratta di una partita di piastre che era stata rifiutata e che la Ditta, usando del suo diritto contrattuale, fece riprovare ed allora furono accettate. Ed a questo riguardo mi sia lecito di fare un voto, che cioè gli organi i quali sono destinati ad eseguire materialmente i collaudi (e specialmente parlo della Commissione permanente degli

esperimenti guerreschi residente alla Spezia) siano dotati di tutta quella autonomia necessaria per dar loro autorità e responsabilità nei collaudi, che per pronunziare l'accettabilità o il rifiuto, non abbiano bisogno di ordini del Ministero come avviene oggi. Finchè in questo punto, come nel rimanente, non avremo stabilito le responsabilità, la marina non avrà la base sulla quale appoggiare ogni sua riforma.

Ed ora ho poche cose da aggiungere.

Signori, noi abbiamo tutti gli elementi per avere una marina di prim'ordine. Della nostra industria ho parlato un momento fa; dei nostri ufficiali e dei nostri equipaggi non ho bisogno di parlare perchè sapete tutti di quali elementi di prim'ordine siano composti. Con questi elementi noi possiamo avere, nella misura del bilancio, la prima armata del mondo, come efficienza, proporzionatamente alle unità di cui è composta.

Ieri l'altro ho udito con vera emozione il discorso dell'onorevole Marcello. Egli ha portato qui, fresca, la voce della marina, la voce degli uomini che sono sulle nostre navi e che si sentono destinati a difendere e gli interessi del nostro paese e l'onore della nostra bandiera. E posso dire che tutto il programma che egli delineava, è quello dei miei sogni: costruzioni, raddoppi facili e regolari, rifornimenti facili ed abbondanti, esercitazioni per gli ufficiali e per gli equipaggi.

In questo si riassume su per giù il suo programma.

Per quanto riguarda le costruzioni ed i raddoppi ho già parlato e la relazione ne fa parola. Per quanto riguarda i rifornimenti non credo che nè l'onorevole ministro nè gli altri ufficiali di marina, o in servizio o in posizione ausiliaria, che sono qui presenti, mi contraddiranno, quando dico che molto c'è da fare per assicurare i rifornimenti al nostro naviglio.

Nelle esercitazioni, poi, dei nostri ufficiali ed equipaggi, sta la questione culminante e fondamentale per l'avvenire della nostra marina.

Io, quantunque non tecnico, credo di dire una cosa giusta, ad ogni modo essa risponde alla più profonda delle mie convinzioni e credo anche delle convinzioni di molti ufficiali di marina, affermando che la proporzione degli ufficiali imbarcati è insufficiente, come è pure insufficiente la durata della navigazione.

La proporzione degli ufficiali imbarcati,

al 15 luglio 1904, era questa: viceammiragli e contrammiragli imbarcati 4, a terra 17; capitani di vascello, imbarcati 21, a terra 30; capitani di corvetta (qui si comincia a crescere negli imbarchi), imbarcati 51, a terra 23 (era un momento anche eccezionale); tenenti di vascello, imbarcati 233, a terra 176.

Ora, in queste condizioni, credo sia difficile arrivare ad avere ufficiali ed equipaggi preparati alla guerra, tanto più che ufficiale imbarcato non significa ufficiale, che naviga, perchè c'è tutta una categoria di navi, che non navigano, come le navi-scuola e le navi vecchie, che figurano in armamento, ma che sono immobili.

Vi sono poi navi immobili per condizioni transitorie speciali. Ad esempio, mentre la *Regina Margherita* era in bacino per praticarvi i fori necessari per il lancio subacqueo dei siluri, due o tre ufficiali vi hanno terminato il tempo di imbarco, necessario al loro grado.

Le navi poi, che navigano, navigano assai poco.

Le nostre navi di squadra navigano meno di un mese all'anno in media.

Ora è possibile che, data questa condizione di cose, noi possiamo avere equipaggi esercitati? Aggiungasi a questo che il Corpo reale equipaggi è insufficiente per il numero delle navi e per la difesa costiera.

Noi abbiamo avuto modo di verificare che in talune difese costiere il personale era talmente deficiente, che le esercitazioni non si potevano compiere, perchè fra le guardie e la pulizia, a quegli uomini non restava tempo disponibile.

Dunque noi ci troviamo in questa condizione: numero eccessivo di navi, numero insufficiente di uomini, numero eccessivo di ufficiali, perchè, come avete veduto, pure con un numero di navi, eccessivo per gli equipaggi, noi abbiamo troppi ufficiali a terra. Da qui risulta che questi ufficiali debbono fare fra il bordo e la terra per compiere il tempo di imbarco, necessario per le loro promozioni, un giro continuo, il quale obbliga a tramutare continuamente quegli ufficiali, che hanno uffici a terra. Questa è una delle cause non ultime del cattivo andamento degli arsenali, poichè negli arsenali si mettono alla direzione, per esempio, di artiglieria, ufficiali, che ci stanno pochi mesi, senza tenere affatto conto delle loro attitudini, che in taluni si riscontrano buone, in altri no.

Voi così avete uomini, che non possono prendere sul serio l'ufficio, a cui sono preposti, perchè appena si sono addestrati, vengono sbalzati altrove. Questo è un gran peccato, giacchè ve ne sono alcuni, che, lasciati stare lungamente in un posto, potrebbero rendere servizi inestimabili.

Io posso raccontarvi questo fatto: (*Segni di attenzione*) in Castellammare abbiamo trovato alla testa della fabbrica di funi un ufficiale, il quale, non conoscendo prima nulla di questo genere di industria, era stato capace di studiarsi, per conto proprio, tutte le condizioni del commercio della canapa, in modo da modificare il capitolato di fornitura, che era difettoso, perchè compilato da chi era incompetente, di visitare molti stabilimenti di lavorazione della canapa e di stabilire una organizzazione così perfetta, da ottenere eccellenti prodotti e vistose economie per lo Stato.

Ma questo ufficiale, mentre noi eravamo in Castellammare, per quel solito turno, di cui poco fa ho parlato, si seppe che doveva imbarcarsi. Egli ne fu contentissimo perchè era un valente ufficiale, ma è certo che, partito lui, sarà ben difficile che rimangano i risultati dell'opera sua.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Scusi, se la interrompo; l'ufficiale di cui ella parla era valentissimo ed io pure mi associo ai suoi elogi; ma io debbo osservare che l'elogio che ella fa all'ufficiale deve esser fatto anche all'amministrazione, perchè io ho fatto comprare le macchine necessarie ed ho riportato il cantiere di Castellammare all'antico prestigio per ciò che riguarda la fabbrica dei cavi e delle funi, fabbricazione la quale ora è ottima, mentre prima non lo era.

FRANCHETTI. Appena io trovo una occasione per lodare, provo come un impeto di gioia e forse mi sbaglio e lodo uno solo mentre dovrei lodare anche altri...

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Non è per me che ho interrotto, ma per l'amministrazione.

FRANCHETTI. L'osservazione che ella fa è giustissima e la lode all'amministrazione è meritatissima; io soltanto ho voluto citare questo fatto per dimostrare come mettendo un uomo adatto al posto che gli spetta e lasciandovelo il tempo necessario, egli può fare miracoli, e quindi come sarebbe facile rendere più proficua e più economica la produzione dei nostri arsenali. Era questo lo scopo mio e non ho potuto

resistere alla tentazione di citare questo fatto.

Del resto nella questione degli ufficiali c'è un lato gravissimo, quello che si riferisce alla loro carriera.

È legge di natura che più i gradi sono elevati e meno sono numerosi; è naturale dunque che molti non arrivino ai sommi gradi. Come si può rimediare a questo inconveniente? Prima di tutto in una marina che navigasse non un mese all'anno, ma quattro o cinque mesi, e non solamente d'estate...

SANTINI, Ma ci vogliono milioni per il carbone.

FRANCHETTI. ...molti ufficiali sarebbero felici di coronare la loro carriera nel comando di una nave da battaglia anche non di prim'ordine, dove fosse loro fatto di svolgere le loro qualità di uomini di mare.

In secondo luogo se gli ufficiali non fossero interamente abbandonati, dopo il loro collocamento in posizione ausiliaria od a riposo, si potrebbe aprir loro la carriera sedentaria negli arsenali...

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma ciò è impossibile perchè dopo un anno anche i più anziani fra gli ufficiali diventerebbero meno anziani di quelli che sono in servizio attivo e quindi nascerebbero gravi inconvenienti.

FRANCHETTI. Non odo distintamente le parole dell'onorevole ministro e perciò non posso rispondere alla sua obiezione. Una cosa però è certa, ed è questa: È giustizia preoccuparsi della carriera degli ufficiali che una selezione attiva elimini dal servizio di navigazione senza loro demeriti, e mentre possono render servizi in altri rami. È necessario riformare il bilancio in modo da accrescere gli stanziamenti occorrenti per la navigazione, per le esercitazioni, insomma per la preparazione alla guerra.

Ed ora ho finito.

Non è certo ufficio piacevole quello di dire verità che non sempre possano riuscire gradevoli. Anche a me piacerebbe assai più poter fare lodi ed esprimere la mia contentezza.

Ma nonostante tutta l'impopolarità che affronto, dicendo la verità, sarò lieto di averla affrontata, se riuscirò ad ottenere anche una parte dei miglioramenti che reputo necessari alla salute della nostra marina ed alla nostra vittoria in caso di guerra. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare

l'onorevole ministro della marina. (*Segni d'attenzione*). Parli pure.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Onorevoli signori deputati, la discussione ampia, oggettiva, serena svoltasi testè in quest'aula ed il valore degli oratori che da ogni lato della Camera vi parteciparono, attestano in modo non dubbio dell'interesse vivissimo, accentuatosi fra i rappresentanti elettivi della Nazione per le cose della marina in generale e della flotta nostra da guerra in particolare, e dimostrano il salutare risveglio ormai penetrato nella coscienza del paese verso una istituzione che, strenuo baluardo a difesa dei nostri diritti e dei nostri confini, può e dovrà essere se non la pietra angolare certo importantissimo fattore del nostro risorgimento economico, politico e anche sociale.

Un tal fatto mentre da un lato ne incoraggia e ne conforta a bene sperare nell'avvenire della patria comune, dall'altro richiama alla mia mente le forti responsabilità che mi incombono nell'esercizio del mio ministero e quella eccezionalmente grave assuntami con la presentazione del progetto di legge chiedente a voi ed al paese nuovi sacrifici di denaro. Ma, a questo proposito, permettetemi che io vi dica subito con tutta franchezza essere, a parer mio, assoluta la necessità in cui versiamo di attuare il programma navale concretato nel disegno di legge ora accennato, programma che io considero sufficiente nelle presenti nostre condizioni, ma quale un *minimum*, ove si intenda di rivolgere vigile lo sguardo più lontano, verso quelli orizzonti non esagerati, ma praticamente giusti, verso i quali può e deve tendere l'Italia nostra, potenza eminentemente marinara che dal mare e sul mare, in avvenire come già per il passato, avrà a ripetere la sua prosperità e la propria grandezza.

Si è pertanto con schietto sentimento di riconoscenza che io ringrazio tanto gli onorevoli oratori i quali nei loro notevoli discorsi mi furono larghi di incoraggiamento e di appoggio, quanto gli altri che con benevole critica vollero segnalarmi quelle mende, delle quali può non essere completamente scevro qualcuno dei molteplici atti di chi è preposto ad una vasta e complicata azienda come è quella della marina. Ed io queste critiche accetto tanto più volentieri in quanto esse possono riuscire di utilissima guida nello svolgimento dell'azione di un ministro.

Una speciale vivissima parola di grazie

mi sia concesso rivolgere all'onorevole Arlotta, da parecchi anni relatore del bilancio, che con tanto calore e patriottismo sposò il progetto ministeriale attualmente in discussione dinanzi alla Camera, e colla sua competenza e coll'autorevole sua parola lo sostenne durante le fasi laboriose e varie da esso attraversate.

E poichè l'omissione potrebbe essere interpretata in senso meno rispondente alle intenzioni dell'animo mio, è bene che soggiunga come e quanto io abbia apprezzato il lavoro intensivo, minuzioso, equanime dell'onorevole Giunta del bilancio e del suo egregio presidente, le indagini e le acute osservazioni della quale hanno valso a porre in chiaro il valore tecnico e finanziario del progetto medesimo.

Anche agli onorevoli membri di essa ed al valoroso presidente, porgo adunque i miei sinceri ringraziamenti, chiedendo fino d'ora venia a quelli onorevoli oratori che involontariamente qui non nominerò dopo questa lunga e importante discussione.

Ciò posto concedetemi, o signori, di ricordare che, or fa un anno appunto nella discussione del bilancio della marina, io ebbi l'onore di esporre per la prima volta in quest'aula il mio pensiero ed i criteri ai quali intendevo di informare l'opera mia di ministro, delineando succintamente un programma ed i propositi miei riguardanti i vari rami di servizio dell'amministrazione marittima. A questo programma, io mi attenni rigorosamente e sono lieto di poter affermare oggi a voi che, mercè l'attività e l'intelligente coadiuvazione dei miei dipendenti, la maggior parte di esso fu svolta; e trovasi in corso di attuazione quell'altra parte che, per ristrettezze di bilancio o per il limitato periodo di tempo, non fu ancora possibile di effettuare.

Ora è necessario anzitutto che io vi accenni come in omaggio ai voti espressi dal Parlamento ed alle osservazioni fatte dalla Giunta del bilancio dello scorso anno, ritenni conveniente portare alcune modificazioni sostanziali nella struttura dello Stato di previsione.

Inspirandomi al concetto di conferire a tale documento la maggiore possibile chiarezza e sincerità, ordinai che la classificazione delle spese rispondesse ed armonizzasse con le necessità dei vari servizi, che si evitasse rigorosamente la confusione delle spese fisse con quelle di carattere variabile, e che le spese aventi indole contabile della stessa natura fossero possibilmente raggruppate in capitoli speciali. Così pure volli che l'entità

degli stanziamenti fosse commisurata, con prudenti ed oculati calcoli, alle giuste esigenze di servizio, in modo che la previsione dovesse il più possibile avvicinarsi alla realtà sebbene, in questo punto io non possa nascondervi come, data la distanza del periodo di tempo che intercede fra l'epoca nella quale si procede alla formazione del bilancio e quella in cui ha la sua attuazione, non sia facil compito, per alcuni capitoli, poter determinare, sia pure con larga approssimazione, le cifre di stanziamento.

Ed invero per alcuni servizi, quali principalmente quelli relativi all'esercizio della flotta, al combustibile, ai materiali di consumo ecc., l'erogazione della spesa è subordinata a vari coefficienti che al momento della previsione non è assolutamente possibile di valutare; coefficienti dipendenti dalle necessità politiche, che talvolta possono far sorgere improvvisamente il bisogno di tenere in mari lontani un maggior numero di navi di quello previsto, o richiedere dislocazioni diverse lungo le coste del Regno, come appunto ebbe a verificarsi nel decorso anno finanziario.

Ad ogni modo io credo di aver fatto del mio meglio perchè il bilancio rispondesse a retti e sani criteri contabili ed amministrativi, profondamente convinto che tanto più la lettura di un bilancio si rende facile, piana, sincera, tanto più l'amministrazione conquista la fiducia, non solo dei Corpi e degli istituti chiamati ad esercitare il sindacato sulla gestione patrimoniale e finanziaria dello Stato, ma di tutti coloro che prendono interesse alla pubblica cosa.

Non intendo con ciò muovere la benchè minima critica all'operato dei miei predecessori in merito alla formazione dei passati bilanci. Gli stati di previsione della marina, nella loro struttura e per quanto riguarda la ripartizione della spesa, su per giù si rassomigliano tutti; può dirsi anzi che ciascuno di essi sia più o meno la ricopia dei precedenti: eppure mai diedero luogo a speciali appunti, salvo ai recenti voti del Parlamento, ai quali io scrupolosamente mi informai e che ritengo siano naturale conseguenza delle progredite condizioni dei tempi per cui tutto quanto riguarda l'uso e la gestione del pubblico denaro lodevolmente vuolsi che appaja giustificato nel modo più chiaro, luminoso ed evidente.

Ma la prova della mia costante sollecitudine per il miglioramento degli ordinamenti contabili della regia marina, non sta soltanto nell'avvenuta riforma della strut-

tura del bilancio, ma altresì nelle conseguenze e nella ripercussione che la trasformazione del bilancio stesso avrà gradatamente e senza scosse negli ordinamenti e nei procedimenti contabili. La promessa che io feci nella nota preliminare al bilancio e che ora mi compiaccio di riaffermare, di presentare cioè col conto consuntivo un allegato che renda conto della spesa effettivamente accertata per ciascuna nave durante ogni esercizio finanziario, sia per spese di costruzione sia per spese di manutenzione, equivale alla presentazione di un conto speciale dei regi arsenali, che mentre afforzerà la vigilanza del Ministero sulla loro gestione, e il riscontro della ragioneria centrale, offrirà la più solida base all'esercizio del sindacato parlamentare. (*Bravo!*)

La compilazione di tale conto importerà necessariamente un perfezionamento delle scritture delle direzioni dei lavori e un più profondo collegamento della loro gestione collo svolgimento del bilancio, onde verranno ad essere corrette quelle deficienze e quegli errori che hanno dato luogo ai rilievi fatti alle contabilità della marina.

E a questo proposito permettetemi di farvi notare che con decreto reale, che trovai già per la registrazione alla Corte dei conti, e con altro che sto studiando di concerto col mio collega del tesoro, sarà provveduto ad istituire un effettivo riscontro sulle spese di mano d'opera per assicurare l'esatta imputazione al bilancio delle spese dei regi arsenali in relazione all'impiego di esse nei lavori, al riscontro e alla vigilanza su tutte le aziende autonome della Regia marina e al controllo costituzionale sui fondi di scorta per le regie navi armate.

È inoltre mia intenzione portare nell'ordinamento dell'Amministrazione centrale quelle modificazioni richieste dalla esperienza che valgano a meglio specializzare e disciplinare le funzioni tecniche, amministrative e di controllo.

Con questi intendimenti, già in gran parte tradotti in atto, non ho difficoltà ad accettare la raccomandazione contenuta nell'ordine del giorno della Giunta del bilancio, per la riforma degli ordinamenti contabili della marina, sicuro che la completa attuazione dei provvedimenti iniziati, darà la più ampia soddisfazione ai desideri manifestati dalla Camera.

È qui permettetemi che con tutta franchezza io vi dica che questa onda di sospetti continui in tutto e su tutti, e questa intransigente diffidenza, che purtroppo sono ca-

ratteristiche del momento attuale, riescono esiziali pel bene stesso dell'amministrazione, e fanno venir meno quel doveroso rispetto reciproco senza del quale nessun ente collettivo può aver consistenza vitale e modo di perfezionarsi.

È troppo giusto che il riscontro sulla gestione del pubblico denaro sia pieno e completo, ma non bisogna dimenticare che ogni critica, per riuscire autorevole e proficua, deve rilevare i mali e additarne i rimedi con proposte di possibile pratica attuazione, e per non essere sterile e più specialmente dannosa, deve mantenersi spassionata, obbiettiva e serena, e soprattutto essere basata sulla vera, reale, profonda conoscenza della questione sottoposta ad esame (*Bravo!*), altrimenti la critica parziale e difettosa, che tradisce l'imperfetta padronanza dell'argomento, deprime e smorza (spargendo vaghi sospetti) ogni volontà e ogni energia in tutti coloro, capi e gregari, che con amore, fede e coscienza, mai smentite, ed anzi additate al pubblico elogio, lavorano con tenacia al perfezionamento di un'azienda, così vasta, così complicata quale è quella marittima. (*Bravo!*)

E concedetemi pure che dal profondo dell'anima mia d'italiano, io rivolga a voi e al paese una calda preghiera.

Si ponga fine una buona volta a questa campagna di denigrazione sistematica che ci abbassa innanzi a noi stessi, ed abbassa la considerazione in cui la nostra marina è tenuta all'estero. (*Vive approvazioni — Vivissimi e prolungati applausi — Il deputato Biancheri e molti deputati si recano a stringere la mano all'onorevole ministro — Nuovi e vivi applausi*). Il paese non comprende bene in mezzo a questo mare di accuse e di calunnie, crederà che le nostre navi sieno di poco o nessun valore militare, che l'armata sia disorganizzata e che i denari dei contribuenti vadano sprecati.

Ma io vi grido da questo banco che ciò non è vero, che le nostre navi sono ottime, i nostri equipaggi sono arditi, rotti alle fatiche e valorosi (*Approvazioni*), essi sono citati all'estero come esempio di disciplina e di rettitudine. Ed io vi assicuro che il denaro dei contribuenti è e sarà speso con tutte le garanzie e come si conviene!

Anche la nostra industria navale privata, è ormai in grado di dare ottimi prodotti ed a breve scadenza; essa ha progredito in modo meraviglioso. Non l'arrestiamo nel suo corso, guidiamola, sorvegliamola, ma non la screditiamo con critiche ingiuste che

sarebbero pure antipatriottiche in questi momenti in cui ad essa possono aprirsi i mercati del mondo! (*Vive approvazioni*).

Ma prima di passare all'argomento della flotta, vi dirò, onorevoli signori, della marina mercantile sulla quale non ho mancato di portare tutta la mia attenzione.

La Commissione reale istituita col grande compito di procedere alla revisione del codice della marina mercantile e della legislazione in generale che con essa ha attinenza, ha iniziato i suoi lavori, discutendo dei problemi che più interessano l'industria marittima, cioè ordinamento amministrativo centrale e locale della marina mercantile e istituzioni di previdenza e di assistenza per la gente di mare, ed ora appunto è intenta all'esame della parte sociale della legislazione marittima, a quella cioè che riguarda le controversie individuali e collettive, nella quale tenendo conto dei giusti interessi tanto del capitale quanto del lavoro, l'Italia si presenta precorritrice di altri paesi, tentando di codificare con sentimento di modernità anche le regole che accordino il mezzo di evitare, con pacifici arbitrati, le vertenze che potessero turbare la vita operosa dei nostri porti, con grave danno non solamente locale ma di tutte le economie nazionali.

Un altro argomento di studio di questi giorni è per la Commissione quello del *collocamento della gente di mare*. Con regole provvide si cerca di sottrarre i nostri marinai dall'esoso peso del *sensale*.

Il vasto compito della Commissione non si è potuto condurre a termine nel limite di un anno che era stato prefisso, onde con regio decreto di questi giorni il termine stesso è stato prorogato di un altro anno.

Frattanto, senza voler precorrere i lavori della Commissione, ma sicuro anzi di interpretare il pensiero già del resto da essa manifestato nei suoi studi preliminari, con Decreto 2 aprile u.s. fu ricostituito il Consiglio superiore della marina mercantile, dando a quel Consesso non solo larghe funzioni consultive, che saranno di valido ausilio a colui che ha l'onore e la responsabilità della suprema tutela degli interessi marittimi d'Italia, ma quanto, con disposizioni conscie della necessità dei tempi, a quello stesso Consesso, del quale saranno chiamati a far parte rappresentanti di tutte le classi interessate nell'industria della navigazione, furono accordate attribuzioni di indole sociale, chiamandolo a pronunziare una definitiva parola di pacenelle controver-

sie collettive fra armatori o società armatrici ed i lavoratori del mare e dei porti.

Anche in questo argomento, sia lecito di affermarlo, l'Italia potrà quindi attribuirsi il vanto di avere per la prima fra le nazioni, introdotta nella legislazione marittima una innovazione di tanta importanza sociale.

Per una giusta tutela poi degli interessi della marina nazionale per quanto riflette la navigazione di cabotaggio lungo le nostre coste ed il servizio marittimo, furono con la legge dell'11 luglio dello scorso anno, modificate le regole che riguardavano l'ammissione delle bandiere straniere ai traffici litoranei contenute nella legge del 23 luglio 1896, sostituendo al sistema della perfetta *reciprocità*, la facoltà di concedere o negare l'ammissione medesima caso per caso, mediante trattati o convenzioni.

Per quanto poi riguarda la protezione diretta della marina mercantile, è mio proposito di procedere con la efficace cooperazione del Consiglio superiore della marina mercantile ad uno studio ampio dello argomento. Per tale studio sarà mia cura tenere presenti la necessità di una equa tutela tanto degli interessi dell'industria, quanto di quelli della costruzione, in guisa che, nei limiti consentiti dalle esigenze del bilancio, aiutando ed assistendo le iniziative individuali si possa ottenere un complesso di ordinamenti il quale ispirandosi ai criteri generali a cui si informano le sovvenzioni di carattere postale, costituisca un sistema organico da cui possa scaturire quella giusta protezione che ponga la nostra bandiera in grado di sostenere la concorrenza delle altre nei traffici marittimi, ed in questo spero di corrispondere ai desideri manifestati dall'onorevole Fiamberti che, con elevate parole, trattò tale questione.

Argomento speciale di studio sarà pure quello del trasporto degli emigranti dal quale ricavano così considerevole nolo le diverse bandiere nei nostri porti.

Senza pensare ad un assoluto monopolio del trasporto degli emigranti che non sarebbe possibile nè per i patti dei trattati, nè per le convenienze economiche, nè per gli interessi della marina, perchè il monopolio escluderebbe quella concorrenza che è la vita animatrice di tutte le industrie, io credo che si possa giungere a far naturalmente affluire le correnti dell'emigrazione sulle nostre navi, procurando che queste offrano all'esodo di nostra gente, quelle agevolazioni di trasporto, dal luogo di ori-

gine degli emigranti, quella velocità nel viaggio e quel trattamento a bordo che usano le navi di bandiera straniera.

Convieni quindi porre i nostri armatori in condizione di poter far costruire piroscafi che offrano tutti quei requisiti; ciò si spera di poter ottenere mediante l'istituzione del *credito navale*, che richiamerà i capitali all'industria del mare, problema degno di profondi studi ai quali prenderà la parte, che ad essa giustamente compete, l'amministrazione della marina.

Questo problema, cui accennava anche l'onorevole Celesia, se felicemente risolto, ed io ebbi già ad interessarne alcuni mesi or son gli armatori italiani, per mezzo di una circolare da me rivolta ai capitani di porto, questo problema, dico, potrà in altro campo favorire moltissimo gli interessi della nostra marina militare, inquantochè tali veloci e moderni piroscafi potranno all'uopo essere opportunamente armati e rapidamente trasformati in caso di mobilitazione, in buonissimi incrociatori venendo così a costituirsi, similmente a quanto già praticano da tempo le altre potenze marittime, una flotta ausiliaria che a momento opportuno potrà essere di non lieve utilità e che attualmente manca dei necessari requisiti. (*Bravo!*)

A tale uopo non tralascierò anzi di studiare se vi sia modo di non far sopportare ai proprietari di quei piroscafi che siano costruiti in guisa da poter servire a scopi militari, le spese necessarie per adattare le costruzioni alle particolari esigenze di un rapido e sollecito armamento per i servizi complementari dell'armata, in guisa da aver pronto nel primo bisogno un attivo naviglio ausiliario.

Agli onorevoli Cassuto, Orlando e colleghi, dirò che nello intendimento appunto di provvedere a questa parte importante delle costruzioni navali, alla scadenza della legge da cui ora è regolata, cioè alla fine del futuro esercizio finanziario, in modo che non avvenga nessuna interruzione nella equa protezione della industria navale, avevo divisato di presentare alla Camera un disegno di legge inteso a prorogare fino al 30 giugno 1908, il regime attuale dei cantieri nazionali.

In tal modo quando verrebbero ad essere attuati i futuri servizi marittimi, cioè il 1° luglio 1908, il grande problema della marina mercantile libera e di quella sovvenzionata sarebbe risolto contemporaneamente.

Avuto però riguardo al fatto che la Commissione Reale per i servizi marittimi intende di includere nelle sue proposte anche quelle transitorie che riguardano le costruzioni da compiersi dopo il 1° luglio 1906, così mi è sembrato miglior consiglio soprassedere per ora alla presentazione dell'accennato disegno di legge, salvo a farlo sempre in tempo utile qualora ragioni estranee alla volontà del Governo impedissero che le sopraccennate proposte venissero a tempo opportuno sottoposte all'esame della Camera.

In questo caso sarà mia cura di esaminare benevolmente la proposta dell'onorevole Cassuto, ed utilizzare cioè per le costruzioni navali anche i residui che alla scadenza della legge del 1906 fossero ancora disponibili; e con questi residui, che si prevedono nella somma di circa 3 milioni, ritengo si possa far fronte ai pagamenti occorrenti per le costruzioni da eseguirsi nel biennio, nonostante che recentemente una parte dei residui del capitolo « compensi e premi della marina mercantile » siano stati versati al fondo delle costruzioni navali in conformità dell'articolo 2 della legge 13 giugno 1901, n. 258, il quale contempla anche i capitoli riguardanti la marina mercantile.

L'onorevole Fiamberti, consenzienti invero altri suoi colleghi, dimostra la necessità che tutti i vari servizi che hanno attinenza con la marina mercantile, siano riuniti in una sola amministrazione.

Non posso dissentire da questa aspirazione giustissima, e della quale ogni giorno si fa manifesta la necessità di sollecita attuazione.

Per quanto di fronte alle condizioni di altri Stati, nei quali l'amministrazione della marina mercantile è frazionata fra i diversi Ministeri che si ripartiscono gli affari marittimi, pure, è forza confessarlo, il nostro sistema amministrativo, non ci accorda quella robusta unità di amministrazione che hanno gli Stati ricchi di prospere ed attive marinerie.

Ma, a questa unificazione di tutte le manifestazioni dell'alta tutela riservata allo Stato nei rapporti con l'industria della navigazione, non è possibile di addivenire da un giorno all'altro, perchè si tratta di modificare istituti amministrativi, da molti anni esistenti, nati quando ben differenti erano le condizioni della marina mercantile.

Assicuro però l'onorevole Fiamberti e gli altri oratori, che al sistema unificatore ed

alla politica unificatrice della amministrazione marittima, concependo questa, come già dissi, nell'esercizio dell'alta tutela dello Stato ispirata a larghi metodi di governo, con moderato accentramento e con rispetto ed aumento di un giusto decentramento, si uniformano gli intendimenti della Commissione Reale, che attende agli studi per la riforma della legislazione marittima in generale.

L'onorevole Fiamberti che meritatamente disegnai a far parte di quella Commissione, ben conosce che il primo voto da essa manifestato, in una riunione tenuta sotto la presidenza dell'onorevole Boselli, maestro di discipline marittime, fu appunto per l'unificazione in una sola amministrazione di tutto quanto riguarda gli interessi della industria marittima libera o sovvenzionata, della gente di mare, dei lavoratori dei porti e della pesca; la polizia della navigazione, la tutela del demanio marittimo, il servizio amministrativo, economico e sanitario dei porti, l'esercizio dei fari, il diritto marittimo in tempo di guerra, l'emigrazione e in genere tutto quanto concerne il trasporto di persone e di cose per le vie del mare.

A questa unità direttiva dovrebbe corrispondere un sistema di autonomia amministrativa creando nei principali porti dei Consigli marittimi locali cui affidare il governo economico dei porti medesimi.

Vasto programma di una futura amministrazione che mi auguro sia bene accolto dalla Camera e dagli onorevoli oratori che con tanta competenza parlarono della nostra marina mercantile.

Circa la questione relativa al regime delle costruzioni navali, sollevata dall'onorevole Orlando, devo osservare che la Commissione reale per i servizi marittimi ebbe già ad occuparsene lungamente, concludendo che il regime a cui le costruzioni suddette debbono venir sottoposte alla scadenza degli attuali provvedimenti a favore della marina mercantile sia quello della importazione in franchigia di dazio per tutti i materiali ad essa occorrenti, e che questo regime sia integrato con agevolanze, quali ad esempio il credito navale, da stimolare i nostri armatori a dare commissioni ai cantieri nazionali e a fornirsi di navi che possano lottare con successo contro la concorrenza straniera.

Del resto l'industria siderurgica ha raggiunto in Italia tale sviluppo che il materiale da essa fornito per le costruzioni navali rappresenta solo minima parte della produzione totale ed io penso non sia quindi

grave il danno che può ricevere per mancanza di ordinazione da parte dei cantieri, ma ciò nonostante il Governo certamente non mancherà, ove occorra, di provvedere perchè la prosperità dell'industria suddetta venga ad essere sempre favorita in giusta misura.

Non disconosco davvero l'importanza della questione accennata dall'onorevole Celesia, circa la necessità di dare un assetto definitivo alle Casse invalidi della marina mercantile per assicurare un tranquillo riposo ai benemeriti lavoratori del mare.

Ma il problema è assai più grave di quello che a prima vista potrebbe apparire, poichè data la diversità delle condizioni finanziarie in cui attualmente si trovano le varie Casse, occorre procedere colla massima cautela e circospezione per non ledere interessi e creare malcontenti.

Ad ogni modo l'argomento delle pensioni alla gente di mare si riconnette a quello più complesso della assicurazione e la Commissione Reale per la riforma del Codice della marina mercantile e della legislazione marittima, della quale l'onorevole Celesia pur fa parte, ha già studiato ponderatamente la questione che io non mancherò di esaminare a momento opportuno, tenendo presenti le raccomandazioni che l'onorevole Celesia mi ha fatto, ed altrettanto farò per le raccomandazioni rivoltemi dall'onorevole Salvia, al quale ritengo aver così già risposto.

Circa infine quanto è stato accennato, relativamente alla reciprocità di trattamento per le navi italiane nell'Adriatico, sta di fatto che esse non godono nei porti austro-ungarici del trattamento di favore concesso dall'Austria alle navi della sua bandiera addette esclusivamente alla navigazione nell'Adriatico.

A tale riguardo ho il piacere di annunziare alla Camera che sono in corso le trattative per ottenere questa parità di trattamento da noi concessa alle navi di quella nazione e che si ha anzi l'affidamento che detto trattamento sarà accordato con effetto retroattivo dal 1° gennaio ultimo scorso.

E con questo spero che la Camera e gli onorevoli oratori che vollero con la loro autorevole parola dare tanta importanza alla ora chiusa discussione, saranno pienamente convinti di quanto mi stia a cuore il progresso della marina mercantile che deve essere l'anima della vita commerciale del nostro paese. (*Benissimo!*)

Vi sono noti, onorevoli signori, i miei intendimenti a riguardo del personale (*Segni*

di attenzione). e di quanta importanza sia per la marina da guerra il possedere un corpo di ufficiali ed equipaggi intelligenti, affiatati ed addestrati.

Le disposizioni da me date circa gli ufficiali tendono ad una equanime selezione degli elementi meno buoni, procurando in tal guisa che i migliori riescano avvantaggiati nella carriera; sebbene, su tale materia l'azione del ministro trovisi, in conformità della legge, subordinata ai responsi delle Commissioni di avanzamento.

A che serve la più formidabile corazzata se non è affidata ad una mente direttiva capace di saperla condurre abilmente al fuoco e se l'equipaggio non ha la coscienza del dovere, l'abnegazione del sacrificio e l'istruzione necessaria per coadiuvare efficacemente il suo comandante? (*Bene!*)

Al personale rivolsi pertanto le mie cure più vigili ed assidue, cercando di mantenerne alto il morale e di migliorarne per quanto possibile, le condizioni.

Sul mare si formano ufficiali ed equipaggi e fu mio costante pensiero di tenere armate il maggior numero possibile di navi compatibilmente alle esigenze del bilancio, ed alla forza sotto le armi. Chè se in altri tempi un personale allenato al mare ed alle manovre delle vele e delle artiglierie poteva passare da un vascello all'altro e rendere, quasi potrebbe dirsi, immediatamente buon servizio nella sua nuova destinazione, oggidì invece in cui la nave è un complesso di congegni i più delicati e complicati, dalle caldaie di vario tipo alle artiglierie, ai siluri, alle trasmissioni di ordini, agli impianti elettrici, ecc. è assolutamente indispensabile che esso renda a sé familiare la nave stessa in ogni suo minimo particolare, altrimenti questa, tuttochè perfetta, diventa inutile strumento in mano a gente che non lo sa adoperare. Non s'improvvisano adunque ufficiali ed equipaggi; ma occorre, mantenendoli fissi il più possibile, prepararli di lunga mano, con esercitazioni diurne ed intensive, su quelle stesse navi di cui sono l'anima e che essi nel giorno della prova dovranno condurre all'azione. A questo compito importantissimo rispondono in pratica le nostre due squadre in armamento, nonchè il Comando superiore delle torpediniere, delle cui attività non ho che a lodarmi senza eccezione.

Macchinisti, fuochisti, cannonieri, torpedinieri, elettricisti, minatori, palombari, ecc. tutto oggi è specializzato da noi.

Anche per i sottomarini e per i sommer-

gibili si è reso indispensabile provvedere un personale sceltissimo, reclutato con norme speciali cui viene impartita una particolare istruzione tecnica e cui si è dovuto assegnare adeguato trattamento economico per le peculiari condizioni di gravoso e pericoloso servizio.

Dinanzi alle caldaie della nave moderna che divorano in un'ora tonnellate di carbone, deve star l'uomo che, se non è provetto nel maneggio dei fuochi, non saprà nel giorno del cimento produrre e mantenere la pressione di vapore necessaria ad imprimere la voluta velocità alla nave; dietro al cannone sta il puntatore la cui abilità e prontezza e colpo d'occhio sicuro, dovranno decidere della sorte della nave nemica; sull'agile torpediniere deve essere quel manipolo di giovani ardimentosi, robusti, rotti alle fatiche d'ogni genere che sotto la mitraglia nemica sappia maneggiare armi micidiali e pericolose.

Le disposizioni in vigore e le cure più assidue dedicate alla istruzione e all'allenamento di questo personale, danno, son lieto di constatarlo quidinanzi a voi, i più fecondi risultati, e nulla si è tralasciato per perfezionare sempre più, la formazione e la istruzione di tutto questo personale specializzato. Annettendounaspecialeimportanzaall'istruzione dei cannonieri furono opportunamente stabilite, oltre le gare periodiche anche gare annuali di tiro per le quali S.M. il Re, S.A.R. il duca di Genova, e S.A.R. il duca degli Abruzzi si degnarono di offrire delle coppe d'onore da disputarsi fra le navi delle squadre.

Ma molte di queste fatiche e delle spese occorrenti per raggiungere un siffatto allenamento, verso cui tendono le flotte di tutte le marine, vanno da noi perdute a causa dei congedamenti non solo, ma anche per rinuncia volontaria al R. servizio di gran numero di graduati e di sottufficiali, i quali in marina hanno potuto acquistare conoscenze utili e ricercate dalla industria privata. Fra questi più specialmente esulano i sottufficiali macchinisti, per la cui categoria si impone quindi una riforma, già attualmente in corso di studio, intesa a migliorarne il reclutamento assicurando a quelli uscenti dalla scuola, riordinata in base a nuovi concetti, il conseguimento del grado di ufficiale e provvedendo con arruolamenti volontari fra il personale operaio, alla istituzione della categoria degli artefici di macchina, destinata a sostituire in parte quella degli attuali sottufficiali macchinisti.

Le condizioni in cui versano i nostri sottufficiali in generale e le loro famiglie poichè conviene ricordare, o signori, che coloro che vivono sul mare, oltre a provvedere a sè stessi hanno una lontana famiglia da mantenere, sono invero oggi assai precarie date le accresciute esigenze della società moderna. Essi conducono a bordo una vita di abnegazione e di sacrificio, una vita non scevra di pericoli anche in tempo di pace; la loro carriera è forzatamente lenta per ragioni di organico, cosicchè un miglioramento delle loro condizioni economiche si impone per dovere morale e per salvaguardare gli interessi della flotta.

E su questo, come in generale sulle idee da lui svolte nel suo importante discorso di vero marinaio sono pienamente d'accordo con l'onorevole Marcello che ringrazio per le cortesi espressioni a me rivolte e per il caldo affetto che sempre conserva per la nostra marina.

Egli fra le altre cose richiama la mia attenzione sulla convenienza di allettare i marinai specialisti a rimanere in servizio, ed io appunto mi occupai di essi fino dai primi giorni della mia carica di ministro, allorchè studiai ponderatamente l'ardua questione dei sottufficiali per stabilire speciali soprassoldi di anzianità e di rafferme. Ma per considerazioni di carattere vario, principalmente finanziario, i miei progetti trovarono fin qui seri ostacoli che mediante opportuni rimaneggiamenti mi riprometto peraltro, se me lo permetterà l'onorevole Saporito (*Ilarità*), di sormontare per riuscire nell'intento che tanto mi sta a cuore, rimanendo pur sempre nei limiti dei capitoli assegnati alla bassa forza.

Intanto per avvantaggiare, nella possibilità del momento, la benemerita classe dei sottufficiali, disposi con provvedimenti opportuni che essi conservassero il diritto alla razione, ai soprassoldi di imbarco e alle competenze accessorie nei casi diligenza, di malattie ed in altre circostanze speciali.

Procurai infine di invogliare i congedati graduati e comuni a ritornare in servizio, disponendo che a coloro i quali avessero fatto domanda di rientrarvi entro tre mesi dal congedamento, fosse concesso a titolo di gratificazione, l'importo delle competenze loro spettanti per detto trimestre; ma purtroppo ciò non sortì, per questa volta, che in piccola parte l'effetto cui si tendeva, il che conferma la necessità di escogitare altri e più efficaci provvedimenti che non potranno avere altra

base se non in un aumento delle competenze.

L'onorevole Marcello con lodevole intendimento ha pure espresso il desiderio che nel bilancio sia riportato ogni anno il numero dei marinai raffermati ed io di buon grado vi aderisco.

MARCELLO. Ringrazio.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. In modo speciale poi mi sono occupato di richiamare l'attenzione del personale dipendente sulla necessità della massima riservatezza nelle cose di ufficio e di servizio, affinchè tale virtù, che è indice di elevatissimo sentimento di disciplina e di civile e militare educazione, e che in guerra può rivelarsi non disprezzabile coefficiente di vittoria, come lo dimostrano fatti recenti ed a tutti noti, divenga abituale fra esso.

I giapponesi durante l'attuale conflitto diedero prova di possedere simile virtù al più alto grado.

Il più assoluto mutismo sopra le proprie cose appare come una parola d'ordine rispettata da tutti. Il nostro ammiraglio Grenet, mentre comandava la divisione navale oceanica, in un suo rapporto riferiva che avendo avuto occasione di incontrarsi con comandanti di quella nazione non potè ottenere da essi la più insignificante notizia, neppure su fatti già accaduti. Tale necessità è così in tutti immedesimata, che è noto l'esempio persino della corrispondenza privata che continuava a dirigersi col motto della nave dal personale già imbarcato su una corazzata giapponese, quantunque essa fosse da vario tempo affondata, senza che la notizia avesse potuto entrare nel dominio pubblico.

Molti altri esempi potrei citare su questo argomento, ma mi limiterò soltanto a dire che il *Naval and Military Record* del 1° giugno corrente, loda con ammirazione la stessa stampa giapponese, la quale unanime durante la guerra, mai ha pubblicato notizie, che risapute dal nemico avrebbero potuto illuminarlo sopra circostanze anche di minimo conto.. (*Benissimo!*)

SONNINO SIDNEY. Dal nemico ma non dal Parlamento.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. In tempo di guerra il Parlamento è chiuso. Allora saremo tutti alla frontiera; e anche lei ci sarebbe, ne sono sicuro, onorevole Sonnino!... ed assegna, dicevo, a tale riservatezza una importanza di primissimo ordine per i risultati raggiunti dal Giappone. Noi italiani, confessiamolo francamente, siamo molto

lontani da ciò; e non sarebbe male ci modificassimo, ricordando che le vittorie sono sempre il premio delle virtù dei popoli. (*Benissimo!*) Credo, pertanto, con ciò che ho esposto, di aver dimostrato all'onorevole Arnaboldi quanto mi stia a cuore ogni argomento di indole morale che rifletta il personale dipendente.

Anche al personale civile non mancai di dedicare le mie cure.

Nell'amministrazione centrale provvidi ad una adeguata selezione resa indispensabile dal soverchio invecchiamento dei ruoli, che, come naturale conseguenza, generava un ingiusto ristagno di carriera, specialmente nei gradi inferiori con grave danno del servizio.

Nelle eliminazioni mi mantenni nei limiti della più stretta legalità, sia rispetto alle condizioni prescritte dalla legge sulle pensioni, poichè i funzionari collocati a riposo avevano sorpassato da tempo le condizioni di età e di servizio stabilite, sia perchè non mancai di interpellare le Commissioni di avanzamento e di attenermi scrupolosamente alle sue deliberazioni.

La questione dell'avanzamento fu disciplinata con criteri ispirati a concetti di modernità ed ai principii accolti nei consimili ordinamenti degli altri Ministeri, e furono pure riformate le condizioni di reclutamento, allo scopo di rendere migliore la scelta dei nuovi funzionari.

E nella carriera d'ordine provvidi a che, pur rispettando i diritti degli ufficiali di scrittura e degli aiuto contabili, il reclutamento fosse fatto, in parte, per esame di concorso direttamente fra i sottufficiali.

Prima di lasciare l'argomento dell'amministrazione centrale, credo mio dovere aggiungere che è all'esame presso il Consiglio superiore di marina un progetto di riforma degli uffici del Ministero e dei corpi consultivi ed istituti connessi all'amministrazione centrale.

Questi progetti compilati in conformità di quanto già ebbi ad accennarvi lo scorso anno, tendono a semplificare il funzionamento dei servizi dell'amministrazione centrale stessa, in rapporto agli uffici dipendenti, a distinguere nettamente le funzioni tecniche da quelle amministrative, e definire in modo chiaro le responsabilità dei vari capi di servizio di fronte al ministro, l'azione del quale potrà pertanto esplicarsi in modo più rapido e più fermo.

Uguale riforma, e provvedimenti intesi

a migliorare materialmente le condizioni degli impiegati, presi per il personale delle Capitanerie di porto e della bassa forza portuaria, nella quale fu aperta una nuova via di sfogo ai benemeriti sottufficiali della marina aspiranti all'impiego civile.

Pel personale dei contabili e dei disegnatori i quali furono, come vi è noto, completamente riorganizzati in base a recenti leggi da voi approvate, condussi a termine e misi in vigore i relativi regolamenti.

Anche per il personale dei farmacisti è allo studio un progetto completo di regolamento, che mi riprometto di attuare al più presto.

Determinati così e disciplinati i diritti dei funzionari, volli anche stabilire nettamente i loro doveri e le sanzioni disciplinari da infliggersi a coloro che vi avessero mancato.

Una grave lacuna esisteva in materia disciplinare; quasi nessuno dei personali civili della regia marina aveva nei propri ordinamenti disposizioni speciali che regolassero le Commissioni di disciplina, le quali all'occorrenza furono fin qui costituite, più che altro, in base a criteri d'analogia con altre amministrazioni dello Stato.

Questa mancanza fu talvolta causa di seri inconvenienti che ho cercato di eliminare con un regolamento il quale provvede completamente a tale materia per tutti i corpi civili dell'amministrazione marittima, sia per quanto riguarda la Commissione da sentirsi in caso di dispensa dal servizio, Commissione voluta dal regolamento sulle pensioni, sia per quanto ha tratto alla composizione, al funzionamento ed alla procedura delle Commissioni di disciplina.

Con le accennate disposizioni io ritengo di avere regolato completamente tutto quanto riflette lo stato dei funzionari civili da me dipendenti, tanto come tutela dei loro diritti, quanto per l'osservanza dei loro doveri; ma se l'esperienza mi dimostrerà che altro ancora rimane da migliorare o da perfezionare in tale materia, non mancherò certo di rimediarmi con opportuni ritocchi.

Per concludere, in merito all'importantissima questione del personale soggiungerò che, in conformità delle promesse già a voi fatte, non ho mancato di studiare e compilare il lavoro delle tabelle organiche di tutti i personali militari e civili della regia marina.

Il lavoro fu invero arduo e ponderoso, ma ormai esso è condotto a termine ed io

mi riservo in breve di sottoporlo al vostro benevolo esame.

Con le predette tabelle il complesso problema della forza numerica del personale è risoluto; in esse è specificato per ogni singolo servizio, ufficio, istituto, nave, ecc., il personale di qualsiasi natura occorrente al normale funzionamento, onde il complesso degli ufficiali e degli impiegati costituenti i vari ruoli emerge dagli stati allegati alle tabelle stesse, potendosi così, non superficialmente, ma con piena e profonda cognizione, discutere sulle varie necessità che richiedono la forza del personale nel numero indicato.

E qui calza a proposito una osservazione.

Fu detto e venne ripetuto anche dall'onorevole Guicciardini che il personale dirigente nella marina è esuberante, e le osservazioni furono più specialmente rivolte al Corpo degli ufficiali di vascello, affermando che essi navigano poco, che troppi di loro sono destinati ai servizi a terra; ed a questo proposito furono fatti anche in quest'Aula confronti con il personale dello stato maggiore generale di altre marine. Su di un argomento di così capitale importanza ogni dubbio deve sparire ed io ho l'obbligo di dire alla Camera nettamente il mio pensiero.

L'Inghilterra, la più grande potenza navale del mondo, ha quattro arsenali, la Germania la cui marina già è potente e più assai lo sarà in un prossimo avvenire, ne ha due, l'Austria uno, e noi ne abbiamo quattro; questo numero certamente esagerato è dovuto in parte alla lunga distesa delle nostre coste bagnate da tre mari, ed in parte alla eredità raccolta dalla nuova Italia per la sua unificazione. (*Commenti*). Ci sono o signori, anche tante Università, tante preture e non si arriva a levarne neanche una! (*Commenti*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Le eredità si accettano con gli oneri e con i benefici.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma, onorevoli signori, noi oltre gli arsenali e relativi comandi dipartimentali, abbiamo la piazza forte marittima della Maddalena e due comandi di difesa a Messina e Gaeta, il primo dei quali, per la importanza strategica della località, riunisce in sé servizi vari e rilevanti. Tutto ciò senza contare l'Accademia navale a Livorno, l'Istituto idrografico a Genova, il Balipodio a Viareggio ed il cantiere di costruzioni a Castellammare. Ora a chi volete affidare il comando di codesti dipartimenti, di codeste piazze forti

marittime, l'andamento di codesti arsenali stabilimenti ed istituti, a chi il funzionamento tecnico di essi? Io lo domando a voi e specialmente all'onorevole Franchetti e all'onorevole Ferraris Maggiorino. (*Commenti*). Lo dicano con tutta franchezza perchè qui non si tratta di nascondere nulla!

È evidente che artiglierie, siluri, elettricità, mine è parte marinaresca, tutto ciò è di competenza degli ufficiali di vascello; ond'è che per ottenere in talune destinazioni una continuità certamente utile e desiderata per il buon andamento del servizio, furono, con norme apposite, meglio definite le attribuzioni di alcuni ufficiali i quali possono proseguire nella carriera senza aver adempiuto alle prescritte condizioni di imbarco e furono stabiliti i requisiti tecnici richiesti per essere iscritti fra gli ufficiali medesimi.

FRANCHETTI. Ella adesso risponde alla domanda che si è fatta prima; continui per questa strada!

MIRABELLO, *ministro della marina*. Del resto i sedentari già esistevano e l'idea di regolarne il servizio era già nei miei predecessori; era soltanto il numero di essi che mancava... e la loro assegnazione. (*Interruzioni — Commenti*).

È anche necessario che altri ufficiali sieno destinati agli arsenali ed alle difese perchè essi alternando le destinazioni a terra con quelle sulle navi, portano nei servizi terrestri quel senso pratico acquistato a bordo e viceversa sulle navi quel corredo di istruzioni acquistato nelle officine e nelle direzioni a terra (*Approvazioni*). E di ciò mi appello agli ufficiali di marina perchè tutti sentiamo allo stesso modo e non per ragione di *chauvinisme*, ma perchè così è. In simili occasioni l'ufficiale di vascello non può essere sostituito da ufficiali di altri corpi, come lo dimostra l'esperienza che ci viene da altre nazioni. In Germania ed in Austria il servizio degli arsenali è regolato in questa guisa sotto la direzione di un ufficiale ammiraglio; nella marina inglese dal 1830 in poi i direttori generali sono sempre stati senza eccezione ufficiali ammiragli; e tale consuetudine è considerata come regola immutabile, non solo, ma l'ammiraglio che è scelto deve essere di preferenza uno tra coloro che da poco abbiano lasciato un comando navale attivo.

Questo che dico lo sapeva già dal 1902 perchè se ne occuparono i giornali, ma ora ho voluto sincerarmene ed ho chiesto notizie telegrafiche al nostro addetto navale in Inghilterra ricevendone conferma.

Or dunque coloro che istituiscono dei confronti tra la nostra marina e quella di altre nazioni veggano se per ciascun Dipartimento o per ogni piazza forte marittima di eguale importanza noi abbiamo in proporzione un maggior numero di ufficiali di vascello destinati a terra. I prospetti che ho sott'occhi, riguardanti Pola, Kiel, Wilhelmshaven, mi dicono chiaramente di no: L'inconveniente dunque dov'è? È principalmente, come ben disse l'onorevole Bettolo, nel numero degli arsenali che noi abbiamo in confronto delle altre nazioni. Ora chi di voi vorrà affrontare la grossa questione, altre volte dibattuta anche in quest'aula, della soppressione di uno di essi? (*Approvazioni — Commenti*). Io no di certo!

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

MIRABELLO, *ministro della marina*. La esperienza del passato mi ha consigliato di astenermene ed io già presi il mio partito, che nel momento attuale mi è parso il più logico, il più sano, quello cioè di avviarli opportunamente verso la specializzazione e migliorarne la produzione tecnicamente ed economicamente, mercè provvedimenti che valgano a sistamarli quali stabilimenti industriali moderni. (*Vive approvazioni*).

Della qual cosa, ieri, ha parlato splendidamente anche l'onorevole Bettolo, e su di essa conviene anche il mio predecessore, l'onorevole Morin, che già ebbe a dare disposizioni in questo senso, e conviene infine anche la stessa Commissione d'inchiesta.

Con questo intendimento già i precedenti ministri iniziarono provviste di nuovi macchinari e io ho ritenuto in tale senso far concretare un piano di rinnovamento per gli arsenali di Napoli, Taranto e Venezia, che andrò man mano attuando con quella sollecitudine concessami dai fondi disponibili nell'apposito capitolo del bilancio.

Del resto è necessario che io vi dica come gli ufficiali di vascello sono tanto poco numerosi, che, ove domani si dovesse mobilitare la flotta, occorrerebbe sguernire quasi tutti i servizi a terra, tranne quelli per le difese marittime locali, affine di completare gli stati maggiori delle navi della divisione di riserva, armare il naviglio torpediniere che come sapete è tenuto, in pace, raggruppatto in nuclei di tre o quattro unità delle quali una sola ha il comandante e l'equipaggio al completo, e quelle altre navi le quali sono tenute negli arsenali in disponibilità, per evidenti ragioni di indole finanziaria.

Gli stessi ammiragli che pur prestano, in tempo di pace, importanti servizi a terra nei Consigli consultivi, all'Accademia navale ecc., ecc. sarebbero, in parte, imbarcati in comando...

FRANCHETTI. Sul *Duilio*?

MIRABELLO, *ministro della marina*. Nè ciò deve far meraviglia quando si pensi che, per esempio, alla battaglia di Tsushima, il Giappone aveva dodici ammiragli imbarcati. (*Commenti*).

E gli ufficiali saranno ben felici di imbarcare e portare il proprio contributo alla patria in simili circostanze. In tempo di guerra, l'Accademia si chiude, il Consiglio superiore di marina cessa di funzionare e tutti vanno a combattere; ma durante la pace, chi fa funzionare le varie aziende? Quindi la necessità di avere in queste aziende ufficiali di vascello.

Del resto, ho qui delle percentuali che riguardano ufficiali di vascello della Germania, dell'Austria e dell'Italia destinati a servizi terrestri (un elenco delle quali percentuali ho fatto distribuire agli onorevoli deputati); e da esse risulta chiaramente come le nostre non siano affatto superiori a quelle degli altri paesi. Evidentemente, in qualche singolo caso possono essere leggermente superiori; ma abbiamo tutti questi arsenali!... Se ne avessimo uno di meno, si ridurrebbe il numero di ufficiali destinati a servizi di terra. Però essi sarebbero sempre necessari, quando si facesse la mobilitazione, perchè la mobilitazione delle forze marittime è differente da quella dell'esercito.

Nell'esercito, inquadrati nelle singole unità, i richiamati esse si trovano portate sul piede di guerra; mentre alla mobilitazione delle forze mobili marittime si provvede, agli equipaggi con i richiamati delle classi più giovani ed agli Stati Maggiori, col destinare sulle navi gran parte degli ufficiali che in tempo di pace prestano servizio nelle sedi dipartimentali e ciò perchè, per ragioni varie, in tempo di pace molte unità sono mantenute nelle posizioni di riserva, disponibilità, o disarmo, nelle quali gli Stati Maggiori sono molto ridotti o nulli in confronto a quelli; per esse prescritti per la posizione di armamento.

Quanto alla necessità per gli ufficiali di vascello di navigare non v'ha chi non ne convenga; l'elemento nostro è il mare, la nostra vita normale deve essere quella di bordo; tale principio è in armonia a quegli altri da me più innanzi enunciati e tutti

concordano nel concetto unico da me svolto ed applicato, quello di tenere armate il maggior numero di unità combattenti.

Certo sarebbe desiderabile che le nostre navi si muovessero di più, specialmente quelle delle due squadre, e verso questo scopo si rivolsero fin dal principio i miei sforzi, ma... il muoversi troppo è enormemente costoso. Mentre un tempo le navi a vela impiegavano tre mesi a traversare l'Oceano oggi lo si traversa in pochi giorni colla spesa di diecine di migliaia di lire per carbone ed altri consumi!

Ma, onorevoli signori, sarebbe un errore valutare la navigazione degli ufficiali dal numero dei giorni e di ore in cui la nave sulla quale essi trovansi imbarcati è effettivamente in moto. Non di navigazione bisogna parlare, ma di *tempo di imbarco*.

Vi sono sorgitori e rade in Italia ed all'estero nelle quali il rimanere all'ancora è per gli ufficiali e per gli equipaggi assai meno gradito e di gran lunga più faticoso ed anche in date eventualità più pericoloso che non una prolungata navigazione.

Citerò brevi esempi: sulle coste insospitate del Benadir e della Somalia le nostre navi hanno passato ancorate in coste aperte periodi di 30 e 40 giorni con ben 25°-30° di rollio continuato per lato, senza comunicare che rarissimamente colla terra e sempre con grandissimo rischio delle imbarcazioni e della gente.

Or sono due anni dinanzi Malaga la nave scuola germanica *Gneisenau*, ancorata a poche centinaia di metri dal porto, per un colpo di vento improvviso si perdette, e con essa parte del suo equipaggio. A Samoa cinque navi da guerra di varie nazioni, sorprese da un fortunale all'ancora, si perdettero corpi e beni, e solo una nave inglese potè salvarsi, la *Calliope*, uscendo a largo mare, perchè era riuscita ad avere pronta in tempo la macchina.

Al comandante di questa nave fu dal Governo britannico assegnata in premio una pensione vitalizia durante.

Ora, chieggo a voi, signori: è logico, è giusto il non computare questo tempo di imbarco, come navigazione sol perchè le navi erano ferme?

Differente è la nave da guerra da quella mercantile; se di questa è unico scopo correre il mare portando merci e passeggeri, di quella invece ben altra e più complicata è la funzione. La preparazione guerresca dei comandanti, degli ufficiali e degli equipaggi di una flotta si esplica in gran parte

stando all'ancora e dedicando soltanto il tempo necessario alle evoluzioni al largo ed alla navigazione.

Scuola di sbarco con e senza artiglierie, tiri a bersaglio a terra ed a mare da fermo, sbarramenti, torpedini, mine e contromine, proiettori, difesa contro torpediniere, ecc. sono tutti esercizi che si fanno all'ancora, nè potrebbero farsi al largo mare navigando. Così fanno le altre marine e così facciamo noi, nelle nostre rade di Gaeta, di Augusta, di Golfo Aranci, di Golfo Palmas, per tacere di altre località certamente non di delizie, ma dove i nostri ufficiali ed i nostri equipaggi lavorano e si preparano senza rumore ma con serietà e con abnegazione, ispirandosi al sentimento del dovere. Questa è la nostra vita e così deve essere, perchè se altrimenti si facesse, noi perderemmo di mira la vera preparazione alla guerra nel senso moderno e le nostre navi da battaglia, con molto dispendio accumulerebbero miglia su miglia, ma i nostri equipaggi non pertanto sarebbero organizzati per la lotta.

Non vorrei tuttavia essere frainteso e ripeto ciò che più sopra già dissi, essere mio convincimento che noi dobbiamo muoverci più di frequente, perchè fra le altre ragioni due ve ne sono importantissime; quella della scuola dei nostri comandanti e l'altra del personale di macchina e dei fuochisti.

Prima peraltro di lasciare l'argomento del personale militare, permettetemi che io associandomi in ciò alle nobili parole pronunziate dall'onorevole Pinchia e da altri oratori, che vivamente ringrazio, con orgoglio gli diriga da questo banco una parola di soddisfazione e di encomio per l'abnegazione e il sentimento del dovere da cui esso è sempre animato, dando prova costante di alto spirito di disciplina, anche di fronte ad accuse collettive che oltre a minare gli ordinamenti, sono ad arte dirette contro tutta una classe di ufficiali. Ma questa, conscia della sua alta missione, attende con fede imperturbata a preparare le difese sul mare, lasciando ai denigratori tutta la responsabilità di ingiustificati attacchi che non scuotono la serena coscienza di chi dedica il braccio e la mente, con costante sacrificio, all'ideale supremo di una patria forte, stimata e temuta. (*Bene! — Applausi!*)

Ai nostri cari marinari saldamente stretti, come ben disse l'onorevole Marcello, da quella disciplina che nulla può infrangere perchè è fondata sulla stima e sul valore personale, sul comune lavoro di ogni giorno e di ogni momento, sul ricordo dei pericoli

corsi nelle aspre lotte con gli elementi, vada da questo banco il mio plauso ed il mio riconoscente saluto! (*Applausi*).

La Camera sa che col 30 giugno corrente scadrà il contratto in corso coll'impresa Fortunato Merello per la fornitura dei viveri alla regia marina.

Dopo i più accurati studi compiuti sull'argomento da parte delle autorità dipartimentali, il risultato dei quali fu sottoposto all'esame del Consiglio superiore di marina, dovetti convincermi che il miglior partito, nel momento presente, era quello di assicurare il servizio con un contratto di breve durata, e nello stesso tempo provvedere ad un largo esperimento del servizio a gestione diretta per poter alla fine del nuovo contratto decidere, con cognizione di causa, quale fosse il miglior sistema di approvvigionamento da adottare in modo definitivo.

Il nuovo capitolato di appalto, ampiamente discusso dal Consiglio superiore di marina, fu approvato da questo alto Consesso e perciò anche dal Consiglio di Stato.

Esso, benchè modellato sull'antico, contiene notevoli innovazioni a vantaggio dell'amministrazione, la quale si è riservata principalmente la facoltà di assumere per proprio conto la gestione delle sussistenze nelle località che crederà opportune ed a bordo delle regie navi, sia nello Stato sia all'estero.

Attualmente questa facoltà era limitata alla sola piazza marittima della Maddalena, ove la gestione diretta già funziona dal 1° aprile ultimo scorso. Dalla stessa data funziona per conto della regia marina il panificio esistente al Varignano (Spezia), e dal 1° luglio lo stesso avverrà per Taranto, riservandomi di allargare questi esperimenti anche nelle altre località, appena sarà possibile.

Ma, per ciò fare, e perchè l'amministrazione possa assumere direttamente il servizio delle sussistenze, occorrono magazzini proprii nelle sedi di dipartimento, dei comandi militari e delle piazze marittime, e materiali di arredamento dei magazzini stessi, come botti, otri, ecc.

Occorre insomma una notevole spesa di impianto, più un personale adatto per la composizione e distribuzione delle vettaglie.

L'onorevole Arlotta, nella sua magistrale relazione, esprime il concetto che al contratto unico sarebbe stato preferibile il sistema dei lotti per gruppi di generi affini, ma un tale sistema presuppone il collaudo

dei generi all'atto della consegna e la gestione dei magazzini affidata all'amministrazione. Non era quindi il caso di attuarlo in momento transitorio come l'attuale, mentre si sarebbe dovuto rinunciare al principale vantaggio che offre l'impresa unica, quello cioè di tenere tutti i depositi per suo conto e rischio e di non poter ripetere i pagamenti se non in ragione delle razioni effettivamente distribuite e consumate.

La durata del nuovo capitolato fissata a soli due anni, è la più breve che si potesse stabilire, tenuto conto dell'importanza dell'impresa per le spese di impianto ed impiego di capitali. Nè mancai di intavolare trattative con l'attuale impresa Merello, per una proroga di un anno ai suoi impegni, surbordinandola però al caso in cui gli incanti indetti per la fornitura fossero andati deserti; la relativa convenzione fu anche firmata, ma essa non avrà più effetto dopo il contratto stipulato col nuovo fornitore signor Lavagetto.

E può dirsi quindi che l'amministrazione ha avuto un vantaggio in tale cambiamento, giacchè nonostante i maggiori oneri imposti all'Impresa, si è potuta realizzare una lieve economia nel prezzo della razione, la quale venne anche migliorata con varianti studiate e proposte dall'ufficio sanitario della marina. Questo quindi, confido, varrà a rassicurare completamente l'onorevole relatore e la Camera intorno all'attuale contratto.

Il desiderio già espresso da vari deputati ed anche dall'onorevole relatore, nella sua relazione, di vedere, cioè, sistemata la classe dei commessi ai viveri, fu già da me tenuto in conto. Nel nuovo contratto, facendo opera altamente morale, le paghe dei commessi furono quasi raddoppiate, e l'aumento sarà pagato dall'impresa, la quale ha inoltre l'obbligo di buonificare, in percentuali stabilite, i cali o sfridi che si verificano nei vari generi, ed il cui importo prima andava a tutto carico dei commessi.

E poichè col divisamento di estendere il servizio ad economia sulle navi, ora fatto soltanto all'estero, anche a quelle nelle acque dello Stato, sarebbero venuti i commessi a trovarsi senza impiego, ho provveduto, con apposito regio decreto, che ora trovasi in registrazione presso la Corte dei Conti, a riservare all'amministrazione la facoltà di potersi avvalere anche dell'opera dei commessi come consegnatari dei viveri, sulle navi col servizio ad economia, scegliendoli, beninteso, tra quelli che già prestarono

lodevole servizio in tale qualità a bordo delle regie navi.

Per quanto riguarda il servizio dei viveri, la Camera può essere sicura che l'opera dell'amministrazione sarà vigilante. Essa non mancherà di esigere la rigida osservanza dei patti contrattuali, mentre andrà gradatamente preparandosi ad assumere la diretta gestione qualora gli esperimenti dessero favorevole risultato.

PRESIDENTE. Vuol riposarsi onorevole ministro?

MIRABELLO, *ministro della marina*. Sì.

PRESIDENTE. Allora la seduta è sospesa per pochi minuti.

(La seduta è sospesa per pochi minuti).

Presentazione di una relazione e di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Fili-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FILI-ASTOLFONE, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per provvedimenti per l'esecuzione del decreto prodittoriale per la Sicilia, 19 ottobre 1860, n. 274.

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

L'onorevole Morelli-Gualtierotti ha facoltà di parlare.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la proroga della presentazione dei provvedimenti sui servizi postali, commerciali e marittimi.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi della presentazione del disegno di legge: Proroga per la presentazione dei provvedimenti sui servizi postali e commerciali marittimi.

Questo disegno di legge sarà stampato e inviato per l'esame agli Uffici.

Si riprende la discussione sui maggiori assegnamenti per la marina militare e sul bilancio della marina.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di continuare il suo discorso.

MIRABELLO, *ministro della marina*. I nostri arsenali, come già dissi, dovranno essere per quanto possibile specializzati e migliorati con l'unificazione di alcune officine e col provvederli in giusta misura di macchinari moderni, di solleciti mezzi di trasporto di materiali dall'una all'altra officina e da queste alle navi in costruzione od in riparazione. A questo scopo trovansi

già avviati studii completi per gli arsenali di Taranto e di Venezia, e per quello di Napoli poi, ormai completato ed approvato, sono già iniziati i lavori che proseguiranno mercè la somma appositamente stanziata nel bilancio in discussione.

Ma tutto ciò, se condurrà ad un miglioramento reale non toglierà quegli altri inconvenienti di indole tecnica ed amministrativa che pur sono causa permanente di ritardo nei lavori di costruzione e di allestimento delle navi negli arsenali nostri di Stato, in conformità della maggiore celerità che si consigne presso l'industria privata. Tali cause possono riassumersi in due categorie principali:

a) cause inerenti al funzionamento degli arsenali dello Stato ed alla organizzazione dei servizi tecnici;

b) cause inerenti alla legislazione ed alle norme amministrative che regolano siffatta materia.

Le cause di ritardi inerenti al funzionamento ed alla organizzazione trovano la principale loro motivazione nel fatto che non risulta sempre praticamente possibile occupare permanentemente alla costruzione o all'allestimento di una nave, tutto il personale lavorante che potrebbe esservi utilmente impiegato e ciò per la ragione ovvia che un arsenale di Stato deve contemporaneamente provvedere a molti altri lavori, l'importanza e l'urgenza dei quali — per speciali circostanze — obbligano a distogliere dai lavori a più lunga scadenza il personale normalmente adibitovi.

L'approntamento di navi da inviare all'estero, le riparazioni urgenti a navi delle squadre, la necessità di anticipare i lavori di costruzione o di allestimento in corso, producono in definitiva la sospensione totale o parziale dei lavori per i quali non vi è urgenza immediata, ed il ripetersi di tali circostanze si traduce in complesso in un ritardo sempre più notevole per l'esecuzione ed il completamento dei lavori medesimi.

Di fronte a questa situazione il cantiere privato ha il vantaggio di poter commisurare, volta per volta, la mano d'opera al lavoro da compiere e di poter ricorrere quindi ad operai avventizii, dei quali può disfarsi appena venga a mancare il lavoro per i quali essi furono chiamati.

Gli obblighi invece che l'amministrazione ha verso gli operai di Stato — mentre non si risolvono praticamente nel benefico effetto di spronare l'operaio a produrre più e meglio dell'operaio privato — mettono

l'amministrazione stessa nella impossibilità di ricorrere ad ammissioni od a licenziamenti temporanei, obbligandola necessariamente a far fronte a tutte quelle esigenze con lo stesso numero di operai.

Inoltre, nell'arsenale di Stato non si può largheggiare, con la misura che l'urgenza dei lavori richiederebbe, pei lavori a cottimo, o pei lavori straordinari, cui invece ricorre largamente l'industria privata; poichè la maggiore spesa cui essi danno luogo, deve essere contenuta nei limiti assegnati dal bilancio per modo che il lavoro straordinario viene distribuito fra i lavori che presentano la maggiore urgenza del momento, senza che questo genere di lavorazione possa effettivamente beneficiare, e nella misura che sarebbe necessaria, il lavoro a più lunga scadenza.

Altra causa che produce rallentamento nel corso dei lavori, è da ricercarsi inoltre nei non infrequenti ritardi coi quali i fornitori e gli assuntori dei lavori fanno fronte ai loro impegni; e le multe, se costituiscono una penalità per le ditte fornitrici o assuntrici, non eliminano peraltro il ritardo constatato ed effettivamente sofferto dall'amministrazione.

Il cantiere privato, colla maggiore libertà di cui dispone di rescindere un contratto in corso e di rivolgersi, senza lunghe formalità amministrative, ad altri fornitori od assuntori, realizza in pratica una maggiore sollecitudine nell'ottenere pronto, per l'epoca voluta, il materiale ed il lavoro occorrente.

È poi da osservare che quando si inizia la costruzione di una grande nave si rimettono alla competente autorità i piani principali per l'avviamento dei lavori, e si procede poi agli studi relativi alle varie sistemazioni interne, per le quali non di rado avviene che si cerca di migliorare sempre, seguendo i progressi che nella tecnica navale si vanno man mano realizzando.

Non sempre tali studi procedono in relazione al graduale sviluppo dei lavori, e le necessarie formalità, che presiedono alla definitiva approvazione di qualsiasi progetto di lavoro di costruzione, per le quali occorre il parere dei Consessi tecnici consultivi, e l'intervento delle varie autorità delegate allo studio e alla compilazione dei progetti medesimi, producono inevitabili ritardi, prima che il lavoro venga effettivamente iniziato.

Di fronte a questa situazione, invece, il cantiere privato inizia i lavori quando il

progetto è definitivamente studiato nei minimi particolari e li prosegue con tutto l'interesse ad anticiparli, risolvendo, nel cantiere medesimo, ove sono per così dire accentrate la parte dirigente e quella esecutiva, tutte le difficoltà che possono sorgere nel corso di esecuzione di un lavoro.

Quanto è detto infine per gli stanziamenti relativi alla mano d'opera, può ripetersi per gli assegni stabiliti in bilancio per il materiale.

Tali assegni vengono fatti — in sede preventiva — molti mesi prima che i lavori abbiano luogo, ed è difficile calcolarne con esattezza la portata, avvenendo non di rado che convenga limitare l'acquisto del materiale commisurandolo ai limiti di spesa imposti dall'apposito capitolo del bilancio, e ciò tanto più quando si tratta di acquisti che convenienza e semplicità amministrativa consigliano di fare « in blocco » per essere cioè utilizzati per la costruzione, la riparazione e l'allestimento di varie navi.

Le cause di ritardi inerenti alla legislazione ed alle norme amministrative sono principalmente dipendenti dall'esplicazione di quel controllo, e dall'accertamento di quelle garanzie, che lo Stato richiede a salvaguardia dell'amministrazione.

Ad onta delle facilitazioni concesse dal regolamento di contabilità generale dello Stato per talune forniture, e dentro i limiti stabiliti di spesa, sia nel caso di pubblico incanto per somme che oltrepassino le lire 4000, sia in quelli della licitazione a trattativa privata per somme superiori alle 8000 lire, è necessario richiedere, sulle condizioni di un appalto da stipularsi, il parere del Consiglio superiore di marina e quello del Consiglio di Stato. Ottenuto il parere favorevole e proceduto, con le modalità e formalità prescritte dalla legge, alla stipulazione del contratto, esso non diverrà esecutorio che quando la Corte dei conti abbia registrato il relativo decreto di approvazione.

Lo svolgimento di tali pratiche richiede in media da due a quattro mesi, e tale periodo di tempo si prolunga di molto quando vi sono osservazioni da parte dei Corpi consultivi, o contestazioni che intralcino il già lento e lungo procedimento.

Ove si pensi che simile procedura bisogna seguire ogni volta che, durante la costruzione o l'allestimento, si debba ricorrere ad acquisti, a forniture di qualche importanza, si comprende come si vadano accumulando, con grande facilità, ritardi dai quali

è invece completamente immune, sotto questo riguardo, la industria privata che si rivolge direttamente a chi per convenienza di tempo, di spesa e di bontà di materiale, offre sul mercato, ad esclusivo giudizio del compratore, le migliori garanzie.

Ho qui sott'occhio una tabella dalla quale appare come il *record* nella celerità delle costruzioni e dell'allestimento di una grande nave, sia finora tenuto dall'Inghilterra, la quale, nei propri arsenali nel 1894 e 1895, approntava due navi di 15 mila tonnellate il *Majestic* ed il *Magnificent* rispettivamente in 22 ed in 24 mesi e nel 1902 l'industria privata dava pronti il *King Edward VII* e lo *Swifsure* di 12 mila tonnellate in 25 mesi. Questi brillanti risultati che, per essere equanimi, convien riconoscere sono in parte dovuti ad aver subito disponibili le somme necessarie per l'acquisto in blocco anticipato dei materiali accennati, furono soltanto raggiunti per navi di poco minor tonnellaggio dalla nostra industria privata.

Agli inconvenienti per sommi capi ora enunciati, mi proposi nei limiti del possibile, data la legislazione amministrativa vigente, di opporre un argine mediante opportune disposizioni.

A tale scopo, per sincerarmi sull'andamento degli arsenali sia sotto l'aspetto tecnico, sia sotto quello economico, ordinai fin dallo scorso anno delle speciali ispezioni negli arsenali e nei dipartimenti marittimi.

Tanto le accurate relazioni presentatemi dagli ammiragli ispettori, quanto le conclusioni e le proposte risultanti da un diligente esame di esse, furono per copia integralmente comunicate alla Commissione d'inchiesta per la Regia marina.

Questo piccolo fascicolo che presento contiene l'enumerazione di tutte le disposizioni da me provocate nei 18 mesi che ho l'onore di reggere il Ministero della marina, sia con leggi sia con decreti reali e ministeriali: non poche di esse, consigliatemi appunto dalle relazioni sopra indicate, riguardano gli arsenali nostri e ne citerò qui le principali.

Disposi pertanto:

1° Che fossero fatte ricognizioni dei materiali giacenti nelle officine, sceverando i materiali fuori uso da quelli occorrenti ai bisogni dei lavori, e che questi fossero contenuti nei limiti strettamente indispensabili;

2° Che fossero regolati i registri matricole dei lavori e delle spese, che in essi fossero iscritti i lavori commessi all'indu-

stria privata, e che gli inventari delle navi fossero ricompilati;

3° Che tutti gli atti dell'amministrazione fossero stipulati presso gli uffici contratti dipartimentali, e che le autorità competenti non derogassero dalle disposizioni di legge circa i depositi per cauzioni di piccoli acquisti;

4° Che le Giunte di ricezione procedessero ai collaudi, attenendosi rigorosamente alle disposizioni regolamentari;

5° Che i magazzini fossero messi in ordine e che si accertasse quali fossero i materiali non più in uso, per poter a tempo opportuno procedere alla vendita di essi e sgombrare i magazzini;

6° Che le matricole del personale lavorante a Taranto fossero ricompilate, facendo in modo che per l'avvenire non si verificasse arretrato di sorta nella trascrizione delle vaziazioni;

7° Che fossero seguiti criteri più rigorosi nelle visite mediche annuali degli operai per eliminare gli elementi improduttivi;

8° Che fosse infine limitato al minimo indispensabile l'imbarco del personale lavorante.

Tali sono i provvedimenti emessi per ovviare agli inconvenienti riscontrati, altri di maggiore importanza sarebbero ancora necessari; ma per quanto un ministro lavori e sia validamente coadiuvato da tutto il personale dipendente, non può certo ottenere d'un tratto quello che egli desidera.

In una grande azienda le miglierie ed i ritocchi, vanno introdotti a gradi perchè devesi evitare il disordine e la disorganizzazione anche momentanea, e le riforme poi di maggiore entità è mestieri siano studiate a fondo commisurandone e prevedendone tutti gli effetti immediati e lontani.

Se pertanto agli studii già bene avviati presso il Ministero, verranno in sussidio le proposte che non dubito sarà per fare la Commissione d'inchiesta suddetta, io mi lusingo che anche per questo importantissimo ramo dell'amministrazione si potrà in breve raggiungere un vero progresso tecnico ed economico.

Onorevoli signori! Nessuna amministrazione dello Stato, io credo, è esente da mende: tutte poi dovrebbero essere semplificate e con esse anche la legge di contabilità generale dello Stato e le norme fiscali amministrative che, pur avendo il lodevole obiettivo di un doveroso controllo, finiscono per

intralciare notevolmente l'andamento del servizio.

ROMANIN-JACUR. Per non giovare a niente!

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Sull'amministrazione della marina più che sulle altre, per la natura stessa degli svariati mezzi occorrenti allo svolgimento delle proprie attività ed alla loro pratica applicazione sulle navi e negli stabilimenti marittimi, si ripercuotono i difetti della legge e delle norme generali summenzionate; onde più facile riesca ai revisori trovare qua e là appunti e critiche da presentare.

Ma io ho l'obbligo di protestare e protesto altamente, contro le parole udite in quest'aula dall'onorevole Comandini, che, quantunque anche infiorate di elogi per me, suonano sperpero del pubblico denaro e malversazione nell'amministrazione della marina!

All'onorevole Comandini, anzi, che parlò di marciame nel fasciame dell'Italia, posso rispondere inoltre che da telegramma ricevuto ieri, chiesto appunto per portar qui notizie immediate e sicure, risulta che il fasciame della nave Italia è in ottimo stato, salvo forse l'apparenza consunta dei pochi corsi emersi, cosa di cui nessun marinaio può meravigliarsi, perchè ciò è comune a tutti i *bagnasciuga* esposti all'azione dell'acqua e del sole!

Dirò dunque seguitando, e se voi me lo concedete, che troppi sono i controlli, troppe le revisioni. Con questo sistema l'amministrazione finisce per diventare scopo a sè stessa, il numero degli impiegati cresce a dismisura, e le responsabilità risultano così divise che voi non sapete mai chi colpire.

Moltissime voci. Questo è vero!

Altre voci. Siamo in Cina!

Un'altra voce. Bisogna diminuirli!

SONNINO SIDNEY. Non bastano le lamentele: bisogna fare le proposte.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Le faremo.

I ministri della marina e della guerra hanno avuto l'incarico di compilare un apposito disegno di legge.

SONNINO SIDNEY. Me ne rallegro.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Se permette l'onorevole Sonnino, io ho accennato poco fa ai ritocchi e alle disposizioni da me prese, ma non è possibile far tutto in poco tempo. Ad ogni modo queste sue osservazioni le accetto dal momento che ho già iniziate le riforme, e in tal senso le ha accettate anche il capo del Governo.

Credo anzi che la sua osservazione andrebbe pure diretta alla Commissione d'inchiesta la quale alla fine del suo lavoro certamente farà le sue proposte. (*Commenti*).

Per ciò che riflette gli operai dei regi arsenali e cantieri marittimi, posso, con soddisfazione, attestarvi che tutto quanto enunciavo come un programma nel mio discorso del 26 maggio 1904 sul bilancio della marina, è ormai, a loro riguardo, un fatto compiuto.

Rilevai allora la opportunità di una più razionale classificazione dei mestieri, in rapporto alle mutate esigenze dei servizi, e tale nuova classificazione è già da due mesi in vigore, e reali vantaggi ne deriveranno a numerosi gruppi di operai, per l'iscrizione dei mestieri da essi esercitati a categorie superiori, nelle quali è dato conseguire più elevate mercedi.

Preannunziai allora una riforma nel sistema vigente delle promozioni, la quale, attuando voti da ogni parte formulati, mirasse a disciplinare, con norme stabili e fisse, gli avanzamenti del personale lavorante; ed anche tale riforma, dopo un duplice preliminare esperimento, è ormai attuata: per essa sono assicurati agli operai, sempre che idonei, successivi avanzamenti col *progressivo* miglioramento della propria carriera.

E ciò, pur lasciando al merito quella giusta parte che gli è dovuta, come premio ed anche come esempio e stimolo a ben fare.

Risulta dall'esame delle promozioni effettuate in questi ultimi tempi, che, sopra un totale di 15 mila operai, non ve ne sono che 1700 i quali abbiano una anzianità nella mercede superiore a cinque anni, e di essi buona parte non può avere promozioni o per avanzata età, o per avere già raggiunta la mercede massima assegnata ai rispettivi mestieri. In quest'ultima condizione si trovano attualmente in complesso circa 3760 operai, i quali non avrebbero potuto più conseguire alcuna promozione; ma che in buona parte, per effetto della nuova classificazione dei mestieri, potranno aspirare ad un ulteriore avanzamento.

Circa i capi operai della marina, esaminata la condizione ad essi fatta di fronte a quella dei loro colleghi di qualsiasi altra amministrazione dello Stato o privata, ho dovuto convincermi che il confronto è tutto a favore dei primi sotto qualsiasi rapporto; purtuttavia, accogliendo alcuni voti pervenutimi, ho date disposizioni atte a facilitarne l'avanzamento od a soddisfar-

ne, in determinati casi, l'amor proprio di fronte alla massa degli operai, come pure ho creduto di estendere ad essi un beneficio di cui già godevano i loro compagni della Guerra, quello, cioè, di fruire di alcuni giorni di licenza annuale senza perdita di mercede.

Ma, come ho avuto già varie volte occasione di dichiarare, non potrei accettare la proposta di istituire un organico pei capi operai, poichè ciò sviserebbe il concetto che informò la loro istituzione, quello cioè di avere degli operai scelti, da preporli a squadre più o meno numerose di operai (ma sempre appartenenti al personale lavorante e come il personale lavorante retribuiti), ed avrebbe, inoltre, l'inconveniente di creare una nuova categoria di impiegati che non risponderebbe allo scopo.

Altri e svariati miglioramenti sono stati concessi ai lavoratori della regia marina, estendendo alle loro famiglie il beneficio delle indennità di viaggio nei casi di trasferimenti; rendendo regolamentari e più larghe le disposizioni relative ai sussidi agli operai infermi per cause estranee al servizio, disciplinando con norme precise la riammissione di coloro che ritornano dal servizio militare; abolendo le disposizioni relative alla retrocessione degli operai divenuti meno atti al lavoro.

È noto che le medie teoriche delle mercedi dei regi arsenali e cantieri marittimi (escluso cioè ogni aumento di retribuzione pei lavori straordinari e per cottimi) vanno da un minimo di 3.09 ad un massimo di lire 4.33; e le medie effettive (comprendenti cioè, gli accessori di cui sopra) vanno da un minimo di lire 3.32 ad un massimo di lire 4.62 cifre già di molto superiori alle medie dei salari di cui godono tutti gli altri operai dipendenti o no dallo Stato.

Ebbene tali medie, già per se stesse notevolmente elevate, otterranno un ulteriore aumento per effetto della nuova tabella dei mestieri e delle recenti disposizioni circa le promozioni negli operai.

Pel complesso di questi miglioramenti ai quali va aggiunto il privilegio delle pensioni, mezzi di trasporto, case operaie, servizio sanitario ecc. può, con piena sicurezza affermarsi che la condizione fatta agli operai della regia marina è ora senza dubbio più vantaggiosa di quella di qualsiasi altro operaio dello Stato e della industria privata.

In merito all'argomento delle pensioni infine è mio intendimento di applicare agli

operai che dovranno ammettersi il sistema della iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza per l'invalidità e per la vecchiaia degli operai, sistema già adottato dal Ministero delle finanze, per gli operai delle manifatture dei tabacchi.

Ed ora veniamo a parlare del materiale.

Nel decorso anno annunciandovi di questi tempi, la nuova ripartizione organica data alle Forze navali sia nel regno, sia all'estero, ebbi a ricordare come, colla istituzione di una divisione delle navi e torpediniere di riserva, io mi ripromettevo di mantenere raggruppate le navi, non facenti parte della squadra del Mediterraneo, sotto una stessa autorità superiore, e allenate e pronte a qualsiasi eventualità.

Confermando chiaramente quelle mie promesse, posso oggi, in base ai fatti, affermare che tutte le navi di maggiore importanza militare, eccettuata la « Re Umberto » trovansi assegnate ai due suddetti nuclei fondamentali ed in perfetto stato di efficienza militare, come è luminosamente provato dalle esercitazioni che le due Squadre compiono senza interruzione e dal gravoso e speciale servizio di ordine pubblico cui esse ed anche le torpediniere furono sottoposte durante l'inverno accorrendo nei porti del Tirreno, della Sicilia e dell'Adriatico, a seconda che le circostanze lo esigevano.

Ancora di recente, richieste dall'importanza degli avvenimenti nell'isola di Candia, due navi della Divisione di riserva furono con semplice ordine telegrafico distaccate da Taranto ed inviate sul luogo, ove trovansi tuttavia.

Sciogliendo poi un'altra promessa, d'istituire cioè la stazione navale di America alla quale finora per ragioni di bilancio non si era potuto dare una stabile costituzione, ho aumentato il numero di navi in quelle regioni, dov'è così grande il contributo dell'emigrazione italiana, inviandovi le regie navi « Calabria », « Umbria » e « Dogali », la quale ultima ha risalito per oltre 800 miglia il Rio delle Amazzoni, raggiungendo con brillante navigazione luoghi ove mai fino ad oggi aveva sventolata la nostra bandiera (*Bene! Bravo!*), e nel mese venturo poi lascerà l'Italia la regia nave « Fieramosca » con a bordo il contrammiraglio che assumerà il comando di quella Divisione.

Per la durata di tutto l'esercizio finanziario ed in conseguenza delle speciali condizioni dei nostri protettorati in quelle regioni, fu mantenuta la stazione navale del mar Rosso e dell'Oceano Indiano, composta

i ben quattro navi, dispendio certo non in -
differente per il bilancio consolidato, sul
quale riguardo io confido di potermi accor-
dare in avvenire coi miei colleghi degli esteri
e del tesoro, onde il bilancio stesso sia alleg-
gerito della spesa relativa agli stazionari
posti ad esclusiva disposizione delle due
nostre colonie, del Benadir e dell'Eritrea.

Questi importanti risultati furono con-
seguiti facendo fronte alle spese con i fondi
ordinariamente stanziati in bilancio, in
guisatata che si è potuto, nell'esercizio finan-
ziario che ora si chiude, provvedere agli ar-
mamenti navali nella più vasta misura già
preveduta per l'esercizio finanziario d'immi-
nente principio.

A raggiungere peraltro lo scopo di avere
pronto il massimo numero di navi, fu neces-
sario rendere più solleciti i lavori di rad-
dobbo nei nostri arsenali e, per le torpedi-
niere, ricorrere anche in parte all'industria
privata. In questo modo furono radicalmente
riparati tutto il naviglio torpediniere meno
recente, e definitivamente allestiti il « Bene-
detto Brin » ed il « Ferruccio » che nell'en-
trante mese passeranno a far parte della
Forza navale del Mediterraneo.

Mercè una previgente sollecitudine nelle
ordinazioni ed una opportuna utilizzazione
e distribuzione dei fondi assegnati in bilancio
mi fu consentito di dare altresì maggiore
sviluppo alle costruzioni in corso ed a quelle
da iniziarsi, superando le stesse previsioni
da me enunciate al Parlamento lo scorso
anno.

Così mi fu possibile, oltre le quattordici
torpediniere di 1ª classe già previste nel-
l'esercizio in corso, impostarne altre 13,
oltre 4 cacciatorpediniere, che saranno man
mano consegnati in quest'anno e nel succes-
sivo 1906.

Speciali ed alacri cure furono dedicate
ai sommergibili, ottenendo che il *Glauco*
possa entrare in servizio nel mese venturo,
affermazione che potrà riuscire gradita al-
l'onorevole relatore, che mi esortava a darlo
pronto prima della fine del corrente anno.

Per colmare infine la lacuna di un tipo
di incrociatore corazzato dalle 9 alle 10
mila tonnellate, utile compromesso con la
costosa e grande nave da battaglia, ma che
può efficacemente con questa entrare in
linea, lacuna che io lamentava nella costi-
tuzione organica della nostra flotta, fu im-
postato a Castellammare di Stabia l'incro-
ciatore corazzato *San Giorgio*.

E siccome si è discusso su questo tipo
di nave che, se nuovo per la nostra marina,

forma invece parte importantissima nella
costituzione delle flotte moderne, mi sia
lecito di far cenno qui di un articolo del
giornale assai competente in materia, l'*En-
gineering*, il quale, elogiando in massima
le costruzioni navali italiane, segnala in
modo altamente lusinghiero quest'ultimo
progetto dei nostri valenti ingegneri navali,
mettendone in rilievo l'importante arma-
mento, la valida protezione e la elevata ve-
locità, tre elementi non ancora così brillan-
tamente riuniti su un tipo di nave moderna
di tonnellaggio relativamente così mode-
rato.

E a parte questi apprezzamenti di per-
sone competenti, io sarei sempre confortato
nell'aver adottato per noi un tale tipo
di nave, dagli insegnamenti decisivi che ci
vengono dalla più grande battaglia navale
che si sia mai combattuta sul mare, nella
quale incrociatori pur meno veloci e meno
potenti ebbero parte principale nel consegui-
mento della vittoria.

E qui mi piace di confermare quello
che ieri l'onorevole Bettolo diceva così
brillantemente e così chiaramente — che
cioè l'entrata di nuovi incrociatori nella
nostra marina non costituisce che una conti-
nuità dell'indirizzo che non è stato mai
abbandonato dalla prima epoca in cui è
stata costituita la flotta italiana, indirizzo
basato sempre sulla prevalenza della velo-
cità, in confronto alle navi estere di eguale
epoca.

Difatti questi nuovi incrociatori saranno
veloci ancor più delle navi del tipo « Vittorio
Emanuele » che pure sono ad essi superiori
per tonnellaggio ed armamento. Non c'è
dunque mai stata soluzione di continuità
nell'indirizzo delle costruzioni navali ita-
liane ma ha sempre predominato un concetto
unico al quale tutti i ministri si sono infor-
mati. E ciò risponde anche al concetto
spiegato ieri dall'onorevole Bettolo della
possibilità del combattimento navale a curva
avvolgente adottato, a quanto sembra, dal-
l'ammiraglio Togo.

Ma a garantire sempre più l'assoluta bon-
tà del materiale da adottarsi dalle nostre
navi sia come protezione, sia come mezzi di
offesa, io reputai indispensabile, come dissi
l'altro anno, avere corazze della migliore
qualità esistente, e munizionamenti abbon-
danti e tali da poter competere per bontà
con quelli delle migliori navi da guerra estere.

A tale scopo ho inviato ufficiali special-
mente competenti, all'estero, per raccogliere
dati e notizie, ed ho fatto eseguire una serie

di esperimenti di tiro col cannone, che mi furono e mi saranno di guida, per sicuri apprezzamenti comparativi. E siccome è giusto e per me, poi, doveroso, che il denaro del contribuente sia a preferenza speso in patria; così, per le corazze, fin dallo scorso anno, udito anche in proposito il Consiglio superiore di marina, ho invitato la società Terni a porsi in grado di fornire alla regia marina materiale non inferiore per qualità a quello della casa Krupp, che a me risulta essere *oggi* il migliore esistente, avvertendola che solo in tale caso il Ministero avrebbe dato ad essa l'ordinazione delle corazze per le nuove navi.

È giustizia riconoscere come la suddetta Società accolse di buon grado la proposta e spendendo una ingente somma di denaro si è messa all'opera con grande alacrità, tanto che nell'entrante mese sarà compiuto a Terni il nuovo grandioso impianto per la fabbricazione di corazze con sistema Krupp.

In base a questi concetti e colle dovute garanzie fu affidata alla Terni la corazzatura delle nostre navi *Roma* e *Napoli*.

Quanto ai proietti, ho chiamato a concorrere in gare, case nazionali ed estere; ed ora, dopo gli esperimenti fatti e quelli in corso, sarò tra poco in condizione di scegliere con perfetta cognizione di causa circa la qualità e circa il prezzo.

Anche al rifornimento dei consumi e del combustibile non mancai di dedicare le mie cure, aumentando notevolmente le dotazioni dei magazzini, accrescendo le capienze dei depositi di combustibile nei quali, ad onta del consumo derivante dalle numerose navi armate, vi è in totale un aumento di 80 mila tonnellate e istituendo infine nuovi depositi là dove lo riconobbi necessario per ottenerne una più equa ed opportuna ripartizione litoranea.

Si è parlato in quest'Aula e fuori delle condizioni dei nostri porti dell'Adriatico. (*Segni di attenzione*). E ne parlò stamane ancora l'onorevole Dal Verme.

L'onorevole Dal Verme ha richiamato la mia attenzione sopra due punti. Il primo concerne le basi d'operazione dell'Adriatico ed i porti dell'Adriatico; ed ha affermato, concordemente a quanto disse l'onorevole Papadopoli, che Venezia non è sufficientemente difesa.

Debbo dire che, sin dal principio della mia venuta al Governo, portai la mia attenzione sul mare Adriatico; su quel mare in cui, da giovane, lavorai per ben sette anni, facendone l'idrografia ed anche più tardi un

portolano per torpediniere; su quel mare che conosco e che, anche pel ricordo dei giovani anni, per così dire, prediligo.

Vere basi di operazioni in Adriatico, non ne abbiamo. Solo, unico, punto che si presterebbe in qualche guisa a tale scopo, sarebbe Venezia; e certamente, in questo ordine di idee, è bene che qualche cosa si faccia. Ed io, da parecchi mesi, ho portato la mia attenzione sulla necessità di approfondire maggiormente il canale del Lido, che è quello che dà accesso immediato alla laguna, senza dover ricorrere ad un canale tortuoso, come quello che ora sbocca a Malamocco, di approfondire, dico, il canale del Lido, di prolungarne la diga, e di restringerlo, affinché la corrente discendente possa di per sé sola liberarlo dall'insabbiamento. A questo proposito è mestieri riconoscere che i nostri porti dell'Adriatico non hanno quella manutenzione che sarebbe necessaria in ragione dell'interrimento che naturalmente va facendovisi da molti e molti anni lungo quel litorale. La corrente nell'Adriatico è tale che dalle coste della Dalmazia rimonta verso quelle istriane, discendendo poi per quelle di Aquileia e di Grado dal nostro confine in giù, e va a sboccare nell'Jonio per il canale d'Otranto. Questa corrente trasporta le torbide di tutti i fiumi verso sud, lambendo la costa e ingabbiando le bocche dei nostri porti. La mancanza di manutenzione sufficiente è quella che ha prodotto l'interrimento dei porti delle Puglie, di quello di Ancona, e degli altri che ora è inutile nominare. Nel 1836, parmi, quando il Marieni fece l'idrografia di Venezia e della Laguna, ha notato circa sei metri di profondità nel porto-canale di Malamocco. È da notarsi che allora non esistevano le dighe: costruite queste e la scogliera a sud, è avvenuto che la corrente di marea discendente ha da sé sola scavato questo canale senza l'opera artificiale dell'uomo e ne ha portato la profondità a dodici metri. Quando è stato fatto il canale nuovo del Lido credo si sia commesso un errore dandogli una larghezza eccessiva, per cui la massa d'acqua della corrente di marea discendente, non arriva col suo volume e la sua velocità, a scavare sino alla suddetta profondità e l'ha portata solamente a sette metri e mezzo alla bocca.

Ma siccome in contrasto colla corrente che scende, vi è lo Scirocco e v'è la Bora che battono in pieno e normalmente la costa, così, avviene quello che si riscontra generalmente alla bocca dei fiumi: vi si forma cioè lo scanno, e come al Lido vedea-

mo tale fenomeno ripetuto dinanzi tutte le bocche dei fiumi del nostro litorale Adriatico. È dunque mestieri, ed io ne convengo, che si porti l'attenzione sopra questo fatto e che si provveda ad una migliore manutenzione dei porti dell'Adriatico sia col concorso delle provincie sia con quello dello Stato.

ROMANIN-JACUR. Si è soppressa la salina di San Felice.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Quanto alla questione delle basi di operazioni, non entrerò con l'onorevole Dal Verme in una lunga discussione che qui sarebbe inopportuna. Mi basta solo osservare come egli abbia constatato non essere possibile sulle nostre coste adriatiche formare una vera base di operazioni e di rifornimento. La natura ci è stata matrigna, i due venti dominanti, lo Scirocco e la Bora, battono in pieno quella costa, e di Ancona non si potrebbe mai fare un porto militare e una base di rifornimento convenientemente difesa. In quanto alla stazione di torpediniere già vi esiste da dodici mesi, ed altre ne vennero istituite in altri punti dell'Adriatico. Relativamente ad un altro porto, a quello di Brindisi, dirò che esso si trova in condizioni meno sfavorevoli di quello di Ancona, ma nemmeno esso potrebbe servire come base di rifornimento di una flotta, salvo che vi si spendessero molti e molti milioni, il che non è il caso. Esso tuttavia può essere ridotto a buona stazione di rifornimento per le navi di minore importanza.

Dunque non resta che Venezia; e Venezia certamente dovrà essere migliorata approfondendone il canale d'accesso tanto sotto i riflessi commerciali quanto sotto quelli riguardanti la difesa marittima di quella nobile città.

Neppure seguirò l'onorevole Dal Verme nel parallelo, che ha fatto fra il canale di Otranto e il canale di Corea...

DAL VERME. Era per richiamare l'attenzione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. A parer mio esiste una notevole differenza, se ella mi permette, fra il canale di Corea e quello di Otranto.

L'ammiraglio Togo ha atteso la flotta nemica là in casa sua perchè da un lato vi è la costa del Giappone e dall'altro la costa di Corea con i porti di Fusan e di Masampho dei quali i Giapponesi erano padroni di fatto, più l'isola di Tsu-schima in mezzo. Evidentemente migliore località di quella

non poteva scegliere. Ma differenti sono le condizioni del canale d'Otranto.

Lei sa benissimo che Otranto disgraziatamente non ha un porto ma soltanto un piccolo ridosso per poche torpediniere, e non con tutti i venti. Dall'altra parte abbiamo Vallona che non è nostra e anche là non esiste un porto; manca l'isola in mezzo; dunque vede che non c'è altro che larghezza: saranno quaranta miglia. (*Commenti*).

L'onorevole Dal Verme, mi ha fatto anche una preghiera.

Egli ha detto che trattandosi di dover costruire nuove navi per la nostra flotta, sarebbe conveniente attendere qualche settimana. Evidentemente non ho nessuna difficoltà ad aderire alla sua domanda, tanto più adesso che non è ancora approvato il progetto che si discute. (*Si ride*).

DAL VERME. Non affrettarsi troppo, vedere che cosa hanno fatto gli altri.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Dirò soltanto che se parla di studi, e di esperimenti li facciamo anche noi qui in casa nostra. E poi anche se altre nazioni facessero le navi in base a nuovi concetti, e dovessimo vederne i risultati, il tempo sarebbe un po' troppo lungo, evidentemente ci vorrebbe più di qualche settimana...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Quando ci sono i quattrini, anche sei mesi.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Egli giustamente ha parlato delle grandi velocità e in questo credo che siamo convinti tutti quanti; ha fatto gli elogi degli incrociatori protetti, non so se russi o giapponesi...

DAL VERME. Non ho fatto gli elogi: ho detto che era una cosa strana che gli incrociatori protetti dei russi non sono affondati salvo uno...

MIRABELLO, *ministro della marina*. Perchè sono andati via. (*Si ride*).

DAL VERME. Lascio che lo spieghino i competenti.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Io non spenderei un centesimo per costruire al giorno d'oggi un incrociatore protetto.

DAL VERME. Non ho detto questo.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Là verità si saprà fra qualche tempo. Ma è molto probabile che i giapponesi, preoccupandosi molto di più di affondare le corazzate non abbiano tenuto conto degli incrociatori protetti: *De minimis non curat praetor*. (*Si ride*).

Del resto, riassumendo, io non ho mancato a suo tempo d'interessare l'ex mio collega del Ministero dei lavori pubblici a questo argomento d'importanza generale per i porti dell'Adriatico, e non mancherò di interessarne il ministro attuale per vedere se non convenga con mezzi adatti, ottenere il desiderato miglioramento nelle condizioni idrografiche di quei porti e specialmente di Venezia che fu e dovrebbe esser sempre la regina dell'Adriatico.

Prima di lasciare l'argomento del materiale è necessario un cenno sulla radiotelegrafia.

Ora la nostra marina, gelosa depositaria di un primato consentito dalla benevolenza e dal patriottismo del grande Marconi, non ha tralasciato occasione per raggiungere nuovi progressi in questo ramo della scienza.

Continui ed importanti esperimenti furono compiuti dai nostri ufficiali per la pratica applicazione del nuovo sistema ideato dall'illustre professore Artom, e da lui generosamente donato alla marina italiana, mercè il quale l'Italia rimane sempre all'avanguardia in questa materia.

Senza entrare in particolari maggiori, che per il momento non potrebbero esser dati, dirò che nei mari che bagnano le nostre coste si è quasi al completo come rete radiotelegrafica e ho ragione di ritenere che possa essere fra non molto definitivamente risolta la questione della piena indipendenza delle nostre stazioni radiotelegrafiche, in modo da potere assicurare le reciproche corrispondenze senza la possibilità di disturbo da parte di altre stazioni vicine, progresso questo che sarebbe dovuto esclusivamente all'invenzioni del professore Artom.

Ma prima di lasciare l'argomento del materiale occorre rilevare che l'onorevole Marazzi, ha detto, se non erro, che egli vorrebbe un numero limitato di navi moderne perchè così più facile ne riuscirebbe la rinnovazione.

Ma dato l'effettivo occorrente per la difesa navale dell'Italia, questo effettivo occorre sia al più presto conseguito e mantenuto tale; e forse l'onorevole Marazzi avrà voluto esprimere il desiderio che il naviglio venga rinnovato gradualmente e questo è quanto si fa in circostanze ordinarie; nel che quindi con lui convengo pienamente.

Ma dove invece non posso consentire, è nella sua opinione che una Flotta non possa

tentare il bombardamento di città aperte come i nostri grandi emporii marittimi se prima essa non si è resa padrona del mare.

Ciò non sussiste per i bombardamenti; i quali possono essere fatti di giorno e di notte, di sorpresa e a grande distanza, mentre può esser vero quando si voglia considerare il caso di eseguire grossi sbarchi su di una costa nemica.

Quanto alla lotta fra le navi e le fortificazioni in genere non sarebbe, a parer mio, giustificato quel comandante o quell'ammiraglio, il quale arrischiasse le proprie navi sotto il tiro di forti potentemente armati, tranne casi eccezionali; però queste batterie di terra, con la portata degli attuali cannoni navali e con i forti angoli di elevazione consentiti anche ai pezzi di grosso calibro di bordo, possono essere battute di rovescio o d'infilata come è successo per alcune opere di Port Arthur col tiro delle navi giapponesi dalla baia del Piccione.

MARAZZI. Ma non c'è la baia del Piccione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ad esempio dalla baia di Mondello sotto Capo Gallo si potrebbe da dietro Monte Pellegrino bombardare Palermo, in condizioni cioè pressochè simili a quelle citate per la baia del Piccione contro Porto Arthur.

MARINUZZI. Lasciamo stare Palermo, non lo bombardate.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ho citato un esempio.

Non potrei neppure convenire sulla necessità di moderare il numero delle nostre navi, per la sola ragione addotta dall'onorevole Marazzi che non abbiamo carbone in casa nostra.

La marina ha forti riserve di carbone per il tempo di guerra, già da me aumentate, e si ricorrerebbe inoltre in date evenienze, ai depositi privati che trovansi in abbondanza nelle nostre principali città marittime.

Senonchè, a lungo andare, tali riserve non sarebbero certo sufficienti, per cui occorrerà, per i rifornimenti, ricorrere alle vie marittime, dalle quali — non bisogna dimenticarlo — affluiscono in Italia anche altri generi di prima necessità, importantissimo fra tutti il grano; ed ecco quindi lo stesso argomento citato dall'onorevole Marazzi, rivolto invece a sostenere la necessità di una flotta per proteggere le navi carboniere e più ancora il commercio marittimo che dà vita alla nazione.

Parlerò ora del disegno di legge sui maggiori assegnamenti.

Voci. A domani! a domani!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Non si potrebbe!.

APRILE. Non si può interrompere un discorso.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. È inutile che gridino: A domani! Non è possibile, perchè il regolamento non consente di interrompere un discorso.

Onorevole ministro, se ella ha bisogno di riposarsi, si riposi pure; ma non si può interrompere un discorso per riprenderlo in altra seduta. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Del resto, se vogliono interpellare la Camera, vedranno che darà ragione a me.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Io non posso cambiare il regolamento.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Sarebbe questione di circa venti minuti.

PRESIDENTE. Onorevole ministro della marina, se crede di proseguire, prosegua; altrimenti si riposi. (*Pausa*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Onorevoli colleghi, sta per venire ora l'argomento più importante; e l'attenzione della Camera mi pare alquanto rallentata, non perchè manchi l'interesse verso l'oratore, ma perchè la stanchezza invade tutti. (*Bravo! Bene!*)

In conseguenza prego il mio collega, se l'onorevole Presidente lo permette, di riprendere domani il suo discorso (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Intendiamoci bene per non creare precedenti.

Onorevole ministro, ella ha finito di parlare. E siccome lo statuto le dà diritto di parlare quando vuole, così domani potrà chiedere di parlare nuovamente.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza presentata.

DE NOVELLIS, *segretario, legge:*

I sottoscritti interrogano l'onorevole ministro dell'interno sulle ragioni per cui l'Au-

torità politica di Milano ha creduto di proibire il corteo popolare che doveva domenicamente recare una corona commemorativa alla lapide che ricorda il soggiorno in Milano nel 1848 di Giuseppe Mazzini.

« De Andreis, Comandini, Numa Campi, Gaudenzi, Socci, Valeri, Gattorno ».

« I sottoscritti interrogano il ministro della pubblica istruzione sulla mancata presentazione da parte sua del progetto di legge riguardante il Policlinico di Milano, perchè, ove non fosse discusso prima delle vacanze prossime, potrebbero cadere gli intervenuti accordi finanziari cogli Istituti milanesi.

« Romussi, Mira, Albasini-Scrosati ».

« I sottoscritti interrogano il ministro dei lavori pubblici per sapere le ragioni della fermata di un'ora a Villa S. Giovanni dei treni in partenza dalla Sicilia e diretti alla capitale — fermata che prolunga di un'ora il percorso, che purtroppo non è rapido come dovrebbe essere.

« Fulci, Di Trabia, Rienzi, Testasecca, Florena, Fili-Astolfone, Aprile, Giardina, Pipitone, Cascino, Arenella ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conoscere i loro propositi circa le domande avanzate da talune provincie, perchè alcune strade provinciali le quali hanno tutti i caratteri di strade nazionali, caratteri constatati e riconosciuti dai Corpi consultivi competenti, sieno incluse nello elenco delle strade nazionali.

« Roselli ».

« Chiedo di interrogare il ministro dei lavori pubblici sul decreto che provvede all'amministrazione delle ferrovie di Stato, onde conoscere per quali ragioni non sia stato compreso fra i vari servizi affidati alla detta amministrazione quello della sorveglianza sulle ferrovie non comprese nelle ferrovie di Stato e sulle tramvie.

« Pantano. »

« Chiedo di interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere se la Commissione nominata con decreto ministeriale del 16 aprile 1905 abbia compiuto i suoi lavori, e se e quando il ministro intenda presentare il progetto di riordinamento della Amministrazione centrale.

« Cascino ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare gli onorevoli ministri delle finanze e della giustizia sulla necessità che si provveda affinché le tasse di bollo per gli atti giudiziari siano meglio proporzionate alla entità degli oggetti delle liti.

« Alfredo Baccelli ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo il loro turno e così anche l'interpellanza che è rivolta all'onorevole ministro di grazia e giustizia, sempre che l'onorevole ministro entro domani non dichiarerà di non accettarla.

Presentazione di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Valeri, Gavazzi e Sanarelli, hanno presentato una proposta di legge che sarà inviata agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

La seduta termina alle ore 19.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Verificazioni di poteri - Elezione contestata del collegio di Palermo IV - Eletto Dell'Arenella.

3. Seguito della discussione sui disegni di legge:

Maggiori assegnazioni per la marina militare. (158)

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906. (34)

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1905-906. (24)

5. Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame. (153)

6. Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di Navigazione « Puglia » (150)

7. Istituzione di una linea fra Genova e l'America Centrale. (163)

8. Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Navigazione Generale Italiana. (151)

9. Modificazioni al regime degli alchools. (137) (*Urgenza*).

10. Istituzione di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni mandamentali. (84)

11. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore. (71)

12. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini. (96)

13. Sull'esercizio della professione di ragioniere. (99)

14. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Ferri Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (90)

15. Conversione in governativa della scuola normale femminile provinciale di Teramo. (133)

16. Costituzione in comune autonomo della frazione di Capoliveri (Portolongone). (143)

17. Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private. (129)

18. Destinazione di ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria quali capitani di porto in alcune piazze militari marittime e nei porti delle colonie. (41)

19. Pensioni agli operai della officina governativa delle carte valori. (62)

20. Norme per la concessione della cittadinanza italiana. (179)

21. Norme circa la costituzione dei Gabinetti dei ministri e dei sottosegretari di Stato. (127).

22. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906. (154)

23. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1904-905. (135)

24. Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari. (83)

25. Approvazioni di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1904-905. (199)

26. Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1904-905. (211)

27. Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichelio. (193)

28. Proroga della legge 27 giugno 1903, n. 242, che modifica quella del 12 giugno 1902, n. 185, per la conservazione dei mo-

numenti e degli oggetti di antichità e d'arte. (194)

29. Costruzione di un edificio in Roma per la sede dell'Amministrazione centrale delle Casse di risparmio postali. (189)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

V. Diret'ore dell' Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1905 — Tip. della Camera dei Deputati.
