

CCXL

TORNATA DI SABATO 30 GIUGNO 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIANCHERI**.

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **GORIO**.

INDICE.

Atti vari	Pag. 9420
Dimissioni rinnovate del deputato Ferrarini.	9367
Interrogazioni:	
Trasformazione del Monte Branciforti (opera pia):	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9368
PASQUALINO-VASSALLO	9368
Costruzione di un pontile nella rada di Terranova di Sicilia:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9369-71
PASQUALINO-VASSALLO	9370
Porto di Torre del Greco:	
AUBRY (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9371
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9371
DE GENNARO-FERRIGNI	9371
Insegnanti della ginnastica:	
CIUFFELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9372
MANTICA	9372
Ruoli organici dell'amministrazione centrale e provinciale:	
DA COMO	9373
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9373
Forniture militari:	
BENAGLIO	9374
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9374
Marina (<i>Seguito della discussione sui risultati dell'inchiesta</i>)	
COMANDINI	9387
LACAVA	9408
LUCIFERO ALFREDO	9404
NITTI	9397
ORLANDO SALVATORE	9375
PRESIDENTE	9380
PRINETTI	9415
Mozione (<i>V. per il testo tornata precedente</i>).	9418-19
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
CAVAGNARI	9418
DE TILLA	9418
FAZZI	9418
PRESIDENTE	9418

Relazioni e documenti (*Presentazione*):

Modificazioni agli stipendi ed all'organico del personale della giustizia militare (ARLOTTA)	Pag. 9386
Lavori urgenti e indispensabili all'edificio del Museo nazionale di Napoli (COTTAFAVI)	9387
Proroga del termine fissato per la zona monumentale di Roma (BARNABEI)	9386
Riforma dei ruoli organici dei personali dipendenti dal Ministero del tesoro (ABIGNENTE)	9386
Provvedimenti per i sottufficiali (DI SALUZZO)	9404
Riforme nei servizi amministrativi nell'amministrazione centrale della marina (COSTA-ZENOGLIO)	9407
Miglioramenti delle condizioni di carriera ed economiche dei sottufficiali e specialisti del Corpo reali equipaggi (CELESIA)	9404
Conferimento dei banchi del lotto (ALESSIO)	9404
Stanziamiento di lire 140,000 per le spese per la Macedonia (APRILE)	9397
Concentramento delle istituzioni pubbliche di beneficenza (GIOLITTI)	9396
Elenco delle amministrazioni disciolte (Id.)	9396
Ospedali e spese di spedalità (Id.)	9396
Rinvio d'interrogazioni	9373

La seduta comincia alle ore 14.5.

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

Dimissioni del deputato Ferrarini.

PRESIDENTE. Dall'onorevole Ferrarini è pervenuta la seguente lettera:

« Onorevole signor Presidente,

« Ringrazio col cuore Lei, onorevole signor Presidente, della comunicazione fattami con la lettera del 27 giugno corrente,

n. 1289, e vivamente La prego di significare per me alla Camera i vivi sensi della mia gratitudine per la bontà addimostratami.

« I motivi che mi mossero alla decisione, fondati su contese politiche e cittadine, mi impongono il dovere di mantenere le mie dimissioni, per il bene di tutti.

« Riceva, onorevole signor Presidente, i miei riverenti ossequi.

« Modena, 29 giugno 1906.

« Devotissimo

« FERRARINI LUDOVICO ».

Do atto all'onorevole Ferrarini di queste sue dimissioni e dichiaro vacante il collegio di Modena.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Rizza, di giorni 10; Avellone, di 10; Mantovani, di 15. Per motivi di salute, l'onorevole Callaini, di giorni 15.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima iscritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Pasqualino-Vassallo al ministro dell'interno « per conoscere se non creda più consentaneo al moderno indirizzo della pubblica beneficenza e più rispondente ai bisogni e ai voti delle popolazioni interessate, che il Monte Branciforti istituito per maritare le fanciulle povere dei comuni di Bertora, Mazzarino, Pietrapertosa, Leonforte e Raunia sia soppresso e concentrato nelle Congregazioni di carità dei rispettivi comuni, affinché il cospicuo legato, previa divisione in quote, sia destinato a sollievo della generalità degli abitanti di quei Comuni ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Monte Branciforti, che fu dichiarato istituzione di pubblica beneficenza con regio decreto 10 aprile 1904, ha per iscopo l'erogazione di doti alle fanciulle povere dei comuni di Bertora, Mazzarino, Pietrapertosa, Leonforte e Raunia. Attualmente questo Monte è gestito da un regio commissario, il quale attende appunto a rego-

lare con apposito statuto la erogazione delle doti stesse.

Però tutti gli interessati a quest'opera pia non hanno fatto pervenire i loro voti al Ministero, nè i comuni indicati nella interrogazione dell'onorevole Vassallo, nè le congregazioni locali di carità hanno fatto conoscere la loro opinione a questo riguardo.

Però io posso aggiungere questo, che, qualora la volontà dei corpi locali si manifestasse nel senso espresso nell'interrogazione dell'onorevole Vassallo, il Ministero non solo non avrebbe difficoltà ad esaminarli e ad apprezzarne il loro giusto valore, ma avrebbe cura di studiare se, dato il carattere di questo Monte e dato il patrimonio di cui si compone, che è costituito in gran parte di beni stabili, sia possibile dividerlo in quote tra le varie congregazioni di carità, ovvero se sia più opportuno conservarlo indiviso, regolando, beninteso, il passaggio della rendita a ciascuna congregazione dei comuni interessati, perchè si provveda convenientemente alla erogazione più opportuna.

PRESIDENTE. L'onorevole Pasqualino-Vassallo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

PASQUALINO-VASSALLO. Riconosco volentieri che la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato non poteva essere diversa da quella che ha dato. Mi permetterò di osservare che le sue stesse parole giustificano le doglianze che sono state mosse dalle popolazioni interessate. Infatti egli stesso ha detto che il Monte Branciforti fu dichiarato opera di pubblica beneficenza il 10 aprile 1904; ed egli sa inoltre che, per le leggi vigenti sulla pubblica beneficenza, una reggenza straordinaria non può protrarsi al di là di un anno. Ora si è verificato questo stato di fatto che, mentre il regio commissario, cioè l'avvocato Antonio Palmeri, deliberò lo statuto della pia opera il 10 marzo 1905, vale a dire entro l'anno dalla sua nomina, i corpi consultivi dopo oltre un anno, (poichè siamo alla fine di giugno 1906) non hanno emesso ancora il loro parere su quello statuto; ed è questa la ragione per cui il Ministero non ha potuto provocare il regio decreto che approva lo statuto.

Ora, da questa strana condizione di cose, è risultato un ritardo eccezionale che danneggia le popolazioni interessate. Già è mostruoso che vi sia un'opera di pubblica beneficenza che sia sottoposta alla tutela di

tre Commissioni di beneficenza, perchè, come l'onorevole sottosegretario di Stato ha ricordato, questo Monte, pei legati di maritaggio, appartiene a cinque comuni che sono in tre provincie diverse della Sicilia; il che vuol dire che la pia opera di Branciforte non avrà uno statuto fino a quando le tre Commissioni provinciali di Messina, di Catania e di Caltanissetta non avranno espresso il loro parere.

Il che equivale a dire che, fino a quando lo statuto della pia opera non sarà approvato dal Governo, le fanciulle povere, cui la pia fondatrice destinò questi legati, saranno virtualmente spossessate del beneficio che ad esse venne concesso dalla pia fondatrice e non godranno di questi legati di maritaggio.

Il regio commissario, che è persona rettissima. Io riconosco, ha finora amministrato rettamente; ma le rendite della pia Opera le ha messe in una cassa pubblica e di queste non godono quelle fanciulle alle quali vennero destinate. Perciò in pubblici comizi, che si sono tenuti a Butera, a Mazzarino, Pietraperzia, Leonforte e Raunia; le popolazioni interessate hanno deliberato di chiedere al Governo che voglia concedere alle rispettive Congregazioni la parte di patrimonio della pia Opera che può loro spettare, affinchè essa sia devoluta secondo le intenzioni della pia fondatrice alle fanciulle povere.

Io mi auguro che il Governo vorrà su di questo promuovere il parere delle tre provincie; e, quando esso sia giunto al Ministero dell'interno, vorrà provocare il decreto che approva la concentrazione del patrimonio nelle singole Congregazioni di carità.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Pasqualino Vassallo al ministro dei lavori pubblici « per conoscere gli intendimenti del Governo in ordine alla costruzione di un pontile di ferro d'imbarco e sbarco nella rada di Terranova di Sicilia, dopo le esplicite ma altrettanto vane assicurazioni date dai suoi predecessori allo interrogante, circa la sollecita redazione del progetto da parte dell'ufficio del Genio civile di Caltanissetta ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È verissimo che da non breve tempo il Ministero commise al direttore del Genio civile di Caltanissetta lo studio d'un pro-

getto per la costruzione di questo pontile. Ed è vero che appena oggi questo progetto potrà dirsi compiuto. E dico appena oggi, perchè, mediante telegramma del 17 corrente, che si ebbe in seguito all'interrogazione dell'onorevole Vassallo, venimmo assicurati che entro il mese il progetto sarebbe stato consegnato all'ispettore compartimentale. Se questo è, è anche vero che io ho l'obbligo d'invocare sul ritardo le circostanze attenuanti per il nostro Genio civile; non soltanto per la scarsezza del personale, scarsezza riconosciuta da questa Camera, quando pochi giorni fa aumentò di 281 funzionari il ruolo del Genio civile, dando così la migliore dimostrazione come esso fosse inadeguato all'importanza del servizio; ma anche per un altro motivo più forte, che meglio giustifica il Genio civile di Caltanissetta, ed è il dissidio che intorno a quest'opera si manifestò sempre da parte di molti interessati.

Risulta a noi (e forse anche all'interrogante dev'essere giunta l'eco di questi dissapori) che si sollevarono vivissime rimostranze da alcuni corpi locali, per esempio dall'Associazione dei commercianti, dal Circolo Garibaldi, dai facchini, marinai, genti di mare, ecc., i quali si credono danneggiati grandemente da quest'opera, che porterebbe uno spostamento ai loro interessi...

PASQUALINO-VASSALLO. Già, perchè vogliono il porto.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Temono anzi che il ponte riesca nocivo, e che contro esso i galleggianti, i quali sono costretti di venire in rada per le operazioni di carenaggio, possano urtare violentemente e danneggiarsi: senza dire che essi preferirebbero invece una specie di portorifugio, uno specchio d'acqua tranquilla, che, secondo essi, raggiungerebbe molto meglio gli scopi cui il ponte dovrebbe servire.

Atteso questo dissidio, il Genio civile teme di fare cosa poco utile e forse non attuabile; perchè, se il Governo dovrà dare il suo contributo a quest'opera, dovranno per due terzi della spesa concorrervi gli Enti locali interessati. I quali fino dal 1895-96, da oltre 10 anni, respinsero altro progetto di ponte, proponendo opere grandiose, le quali però parvero eccessive e sproporzionate, nè furono potute eseguite.

Ora risulta al Governo che quelle stesse proteste che fecero allora naufragare quest'opera, si sono oggi ripetute più vive ed intense. Abbiamo al Ministero molti reclami contro la proposta costruzione del ponte.

Eppure il progetto sarà allestito dal Genio civile: si vedrà poi, quando saranno interpellati gli enti locali, se essi riconosceranno la bontà e l'utilità dell'opera, pel concorso pecuniario che dovranno prestare. Da parte nostra abbiamo curato, e questa volta definitivamente, che il progetto fosse eseguito; e con ciò il compito nostro si può dire per ora esaurito: per la effettuazione poi dell'opera, io invoco dal nostro ottimo collega Vassallo l'ausilio della sua influenza conciliatrice, perchè quei dissensi, che fin qui furono causa non ultima del ritardo, possano cessare, e consentire che l'opera possa più facilmente e prontamente essere eseguita.

PRESIDENTE. L'onorevole Pasqualino-Vassallo ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

PASQUALINO-VASSALLO. Sono grato all'egregio amico Dari delle cortesi ed esaurienti spiegazioni storiche che ha voluto darmi; però mi ammetterà che non possono lasciarmi soddisfatto, perchè la storia che egli ha fatto...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. È recente.

PASQUALINO-VASSALLO. ...che rimonta a parecchi anni addietro e che conduce sino a ieri, ha la sua morale, e la morale è questa, che il Governo non ha mai secondato le aspirazioni di Terranova di Sicilia, la quale ha tutto il diritto di ritenere che l'Amministrazione dei lavori pubblici non abbia mai voluto occuparsi della questione del porto di Terranova.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Se non lo volete voi.

PASQUALINO-VASSALLO. La questione del porto di Terranova è antichissima: essa rimonta fino al 1841, quando il Governo borbonico fece studiare dai suoi uffici tecnici la questione di un ricovero portuale in quella città. È bene che la Camera sappia che in provincia di Caltanissetta, la sola città marittima è quella di Terranova di Sicilia, la quale non ha nessun ricovero marittimo ed io, se non temessi di annoiarvi e non avessi paura dei richiami dell'onorevole Presidente, potrei leggervi una lunga e particolareggiata relazione del comune di Terranova che fu inviata al Ministero, nella quale è accuratamente descritta l'infelice condizione di quella gente di mare e di quella spiaggia. Ma debbo dire che l'Amministrazione dei lavori pubblici ha sempre resistito a tutte le richieste, malgrado che il comune di Terranova si sia dichiarato pronto ad anticipare la spesa.

Furono presentati, per mezzo della Deputazione provinciale di Caltanissetta, degli speciali progetti per la esecuzione di un porto, ma il Ministero, ora con un pretesto, ora con un altro, si è sempre rifiutato. Una delle ragioni per cui le nostre richieste furono respinte fu questa che, vicino al mare di Terranova c'è il porto di Licata; come se in altre provincie non vi fossero porti uno vicino all'altro. Per esempio, per non uscire dalla Sicilia, io posso ricordarvi che lo Stato ha speso ingenti somme per il porto di Licata, mentre a poca distanza e nella stessa provincia vi è quello di Porto Empedocle, e per i porti di Marsala, Mazzara e Trapani nella stessa provincia di Trapani e vicinissimi tra di loro.

Allora, abbandonata la speranza di avere un vero e proprio porto, le popolazioni interessate richiesero all'Amministrazione dei lavori pubblici che volesse almeno, con una gettata di scogli, riprodurre l'antico ricovero marittimo che in quel luogo esisteva e che avea nome di ricovero di Gela.

Ebbene, anche questo fu rifiutato. Finalmente il Genio civile di Caltanissetta, presato dalle richieste dei corpi locali, fece il progetto di un pontile di sbarco e imbarco in ferro e parve che la cosa da un giorno all'altro dovesse essere fatta. Il ministro Tedesco nel 1904, con lettera diretta al nostro collega Carboni-Boj, il quale come membro della Commissione reale per la marina si era recato in quella città, dava affidamento ed assicurazione che presto si sarebbe posto mano ai lavori. Ma passò un altro anno e nulla fu fatto.

Io allora mossi interrogazione al predecessore dell'onorevole Dari, onorevole Pozzi, il quale, nella seduta del 24 maggio 1905, come conclusione ad una lunghissima risposta, identica a quella di oggi dell'onorevole Dari, diceva:

« Ripeto, il Ministero ha fatto studiare il progetto di un ponte in ferro d'imbarco e sbarco, per servire a migliorare le condizioni di approdo a Terranova. Il progetto è allo studio presso l'ufficio del Genio civile di Caltanissetta, al quale furono fatte sollecitazioni, e dal quale si ha la promessa formale che il progetto esecutivo sarà presentato al Ministero nel prossimo mese di agosto ».

È passato l'agosto, è finito l'anno, siamo alla fine di giugno ed in questa stessa Camera un nuovo sottosegretario di Stato mi ripete le stesse cose, cioè che tra pochi giorni il progetto sarà fatto.

Vede dunque l'onorevole sottosegretario di Stato che lo scetticismo della popolazione di Terranova è più che giustificato.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se non lo vuole!

PASQUALINO-VASSALLO. Io, solo per cortesia e per deferenza verso l'onorevole Dari, potrei dichiararmi soddisfatto; ma credo di non dire cosa molto temeraria se credo che il comune di Terranova il quale...

PRESIDENTE. Onorevole Pasqualino-Vassallo, i cinque minuti sono passati.

PASQUALINO-VASSALLO. Ho finito. ...fin sotto la dominazione borbonica ebbe affidamento che di lì a poco si sarebbe costruito un porto, debba guardare le attuali istituzioni con occhio infido, perchè veramente non ha molto da lodarsi di esse. Ad ogni modo, voglio ancora confidare che la cooperazione mia, alla quale ha fatto appello l'onorevole sottosegretario di Stato, e la buona volontà del Governo possano essere credute da quelle popolazioni nel senso che presto questo porto possa essere un fatto compiuto.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei replicare una parola sola all'onorevole Pasqualino-Vassallo, senza seguirlo in tutti gli argomenti nei quali gli è piaciuto di spingersi, all'infuori del tema dell'interrogazione.

Gli ripeterò soltanto che la ragione principale, se non unica, del ritardo che si lamenta sta nella discordia degli enti locali. Egli parla a nome della intera popolazione, come se questa aspettasse unanime il ponte proposto: mentre questo non è voluto da una gran parte della città.

Io ho fatto appello all'efficace influenza dell'onorevole nostro collega, perchè veda di rimuovere questo che è il vero e principale ostacolo ed ho fiducia nell'opera sua.

PASQUALINO-VASSALLO. Ho risposto che la popolazione vuole qualche cosa, almeno un pontile, uno sbarcatoio.

PRESIDENTE. Verrebbe ora un'interrogazione dell'onorevole Cimati al ministro dell'istruzione pubblica che rimane nell'ordine del giorno, l'onorevole interrogante trovandosi in regolare congedo.

Segue l'interrogazione dell'onorevole De Gennaro-Ferrigni, il quale chiede al ministro dei lavori pubblici e della marina « che si voglia stabilire il concorso dello Stato

alle spese occorrenti per le nuove opere di completamento o di miglioramento nel porto di Torre del Greco ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa volta sono lieto di dare brevemente una risposta più gradita e molto più semplice. Come l'onorevole De Gennaro-Ferrigni sa, trattasi di un approdo di quarta classe, alle cui opere lo Stato concorre col 30 per cento delle spese. Ora, lo Stato è prontissimo a dare questo contributo: e, dirò di più, ha già provocato il parere della Commissione locale dei porti e della Commissione centrale. Entrambi questi corpi tecnici hanno dato parere favorevole, ed il progetto è attualmente in esame dinanzi al Consiglio superiore di marina. Appena avuto anche questo responso, immediatamente, senza ritardo, sottoporremo il progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici: dopo di che, secondo legge, interpellaremo gl'interessati e metteremo prontamente mano all'opera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per la marineria.

AUBRY, *sottosegretario di Stato per la marineria*. A mia volta sono lieto di potere assicurare l'onorevole De Gennaro-Ferrigni che il Consiglio superiore di marina ha dato parere favorevole alla proposta, precisamente in questi giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole De Gennaro-Ferrigni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DE GENNARO-FERRIGNI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici e quello della marina, delle cortesi e promettenti risposte, di cui mi dichiaro soddisfatto.

Il porto di Torre del Greco, per il quale si è speso fino ad ora poco meno di due milioni di lire, richiede urgenti lavori di completamento e di miglioramento; e, ritardandone l'esecuzione, si corre il rischio che rovini gran parte dell'opera già costruita.

Essendo quel porto assegnato alla quarta classe, tutte le pratiche, che spettavano per legge al comune, sono state espletate.

Il progetto dei nuovi lavori è stato, come ora assicuravano gli onorevoli sottosegretari di Stato, confortato dal parere favorevole della Commissione locale e di quella permanente, ed approvato dal Consiglio superiore di marina. Si aspetta soltanto che

il Ministero dei lavori pubblici fissi la quota di concorso dello Stato alle spese previste.

Io prego vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler ciò fare, senza ulteriore indugio.

Torre del Greco, con circa quarantamila abitanti, è, dopo Napoli, il centro più popoloso di quella provincia. Tutte le risorse, tutte le speranze di quella popolazione, che mantiene tra difficoltà enormi la più industriale marina da pesca e veliera del Mezzogiorno, sono legate a questo porto; il quale, perchè possa bene funzionare, occorre che sia completato e migliorato.

Provveda a ciò il Governo presto e bene e senza restrizioni, per quanto gli spetta; e non dimentichi che, a raggiungere il tanto sospirato miglioramento morale ed economico del Mezzogiorno, non bisogna trascurare le opere portuali, fra le quali non ultima è quella di Torre del Greco.

PRESIDENTE. Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole Grippo al ministro di grazia e giustizia « per sapere se non stimi richiamare l'attenzione dei procuratori del Re e procuratori generali sulla convenienza di provocare da parte dell'autorità giudiziaria una più larga applicazione della legge sulla condanna condizionale ».

Ma, non essendo presente l'onorevole Grippo, questa interrogazione si intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Mantica al ministro dell'istruzione pubblica « sulla attesa presentazione di un disegno di legge per l'insegnamento della ginnastica e lo stato economico degli insegnanti di essa, conformemente ai ripetuti voti unanimi della Camera e del Senato ed agli espliciti impegni assunti dal Governo, di provvedere entro il termine di tre mesi dal 5 aprile prossimo passato ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica*. Sono verissime le promesse fatte per la presentazione di questo disegno di legge cui si riferiscono anche le interrogazioni degli onorevoli Rienzi e Cortese. Il nuovo Ministero non ha dimenticato tali impegni, anzi se ne è occupato; ma, poichè non ha trovato alcun progetto pronto, ha disposto degli studi preparatori per questo progetto che, come l'onorevole Mantica mi insegna, ha un doppio aspetto, quello finanziario e quello del metodo dell'insegnamento della ginnastica. Il ministro at-

tende il risultato di questi studi, che si riserva di esaminare, e confida di poter portare sollecitamente alla Camera una proposta concreta di legge.

È vero, come rammentano gli onorevoli interroganti, che l'ordine del giorno votato dalla Camera prescriveva il termine del 5 luglio, ma spero che l'onorevole Mantica e gli altri interroganti vorranno tener conto delle crisi che si sono succedute e della stagione in cui siamo.

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

MANTICA. M'insegnano quanti qui sono uomini più di me pratici di affari, come più volte a una cambiale che stia per scaderà si accordi volentieri una dilazione per il pagamento, quando vi si aggiunga un nuovo avallo valevole; io ora prendo per ottima la nuova firma che si aggiunge a questa vecchissima cambiale, più volte scaduta e non mai pagata, ed acconsento per ciò volentieri ad una nuova, ma breve ed ultima dilazione.

Ciò che è accaduto ai poveri insegnanti di ginnastica è appena credibile. Lo sa l'amico Sanarelli, che sta al banco del Governo e che insieme con me ha seguito da presso questa lacrimosa odissea. Da anni ed anni si sono venute dando soltanto promesse e promesse a questi insegnanti che, come diceva l'onorevole ministro Orlando, debbono vivere con lo stipendio di 38 lire al mese; meno di quello che si dà ad un bidello!

Tutti i ministri hanno sempre affermato innanzi alla Camera come prima che ad ogni altro, bisognasse provvedere a questo personale. Non tedierò la Camera leggendo gli impegni precisi assunti per il tale o tal altro mese. Tutti i ministri, specialmente i tre ultimi, gli onorevoli Orlando, Bianchi e Boselli, accettarono voti espliciti della Camera e del Senato. L'onorevole Orlando aveva sostenuto che, nel provvedere al miglioramento economico di tutti gli altri insegnanti di scuole medie, si sarebbe dovuto provvedere anche agli insegnanti di ginnastica; ma poi, venuta la legge in favore degli insegnanti di scuole medie, a questi non si provvede, con lo specioso pretesto che bisognava prima riformare l'insegnamento della ginnastica; pretesto che però non si era messo innanzi per gli altri che pur stavano meno peggio, poichè non si è aspettato a riformare la scuola media per provvedere alla sorte loro. Il

Senato, nell'approvare quella legge, invitò energicamente il Governo a presentare un nuovo disegno che colmasse l'ingiusta lacuna.

L'ultimo ordine del giorno votato dalla Camera, quello dell'onorevole Cortese, che veniva dopo tanti e tanti altri simili, stabiliva che entro tre mesi dal 5 aprile si dovesse immancabilmente presentare il disegno di legge che, elevando l'insegnamento della educazione fisica alla sua giusta dignità, rendesse decorosa e sostenibile la condizione di questi professori.

L'onorevole sottosegretario di Stato mi dice: « Ma volete proprio stare al giorno prefisso? » No, rispondo io, poichè il ritardo è anche dovuto alle vicende parlamentari. Ma prendo atto delle sue assicuranti dichiarazioni e confido che non passi l'anno senza che un tal disegno di legge venga innanzi al Parlamento, e sia mantenuto questo vecchio e formale impegno, e riparato ad una ingiustizia troppo a lungo durata: altrimenti i funzionari che dipendono dallo Stato non crederanno più alle promesse precise e formali del Governo ed agl'impegni espliciti del Parlamento; e ciò non conferirà certo alla serietà nè al decoro dell'uno e dell'altro.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato mi dichiara di avere con ciò inteso di rispondere anche alle interrogazioni degli onorevoli Rienzi e Cortese sul medesimo argomento.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. L'argomento è identico, e lo scopo delle loro interrogazioni è lo stesso. Non di meno sono a loro disposizione.

PRESIDENTE. Segue ora un'interrogazione dell'onorevole Fracassi al ministro di grazia e giustizia « per sapere quali imprescindibili ragioni di giustizia e di equità sociale impediscano un provvedimento d'amnistia a favore di migliaia di poveri contadini che traggono dal lavoro in risaia i mezzi per campare l'inverno e che furono condannati all'ammenda di 2 lire ed alle spese processuali per aver commesso il grande crimine di lavorare nelle ore crepuscolari ».

COLOSIMO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. D'accordo con l'interrogante, questa interrogazione viene rimandata in fine dell'ordine del giorno.

FRACASSI. Volentieri rimando questa interrogazione. L'onorevole sottosegretario di Stato sa che una riunione autorevole di deputati e senatori delle provincie di No-

vara e Pavia ha formulato al Governo lo stesso voto che io esprimo nella mia interrogazione.

Persuasamente che non ci sarà bisogno di svolgere questa interrogazione, perchè quel voto avrà presto il suo adempimento, consento a rimandarla.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Da Como al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per conoscerne gli intendimenti di fronte alle necessità dei servizi dipendenti dal Ministero dell'interno, ed alla urgenza di modificare i ruoli organici dell'Amministrazione centrale e provinciale ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Io credo che l'onorevole Da Como, avendo assistito alla seduta antimeridiana di ieri, abbia avuto la più ampia risposta alla sua interrogazione. Poichè, mentre si discuteva il disegno di legge che stava ieri davanti alla Camera, il presidente del Consiglio ebbe cura di spiegare i suoi intendimenti in modo così aperto che ogni parola sarebbe assolutamente superflua.

PRESIDENTE. L'onorevole Da Como ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

DA COMO. Le parole *necessità* e *urgenza* che ho inserito nella mia interrogazione al momento in cui la presentai, indicavano il desiderio che si venisse a riformare un organico — il quale risale in massima al 1871 — di fronte alle legittime esigenze del personale, che si connettono anche a servizi pubblici così importanti.

Ora, dopo la discussione del disegno di legge avvenuta ieri, e dopo le dichiarazioni fatte, cadono le ragioni della mia interrogazione. Però non cadono, per quello che fu dichiarato ieri e per quello che è stato dichiarato oggi, le speranze che in un tempo prossimo venga una riforma organica di tutti questi ordinamenti amministrativi, come esigono ragioni di giustizia, le necessità della vita pubblica ed il progresso legislativo.

Quindi, per ora, io mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione degli onorevoli Benaglio e Bergamasco al ministro della guerra « per sapere se intenda formulare un capitolato di oneri, che renda possibile ai produttori diretti ed ai Consorzi agrari, di concorrere alle forniture militari ».

Ha facoltà di rispondere a quest'interro-

gazione l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra, commissario regio*. Sono lieto di rispondere con una affermazione all'interrogazione degli onorevoli Benaglio e Bergamasco.

Qualche mese fa il cessato ministro aveva già manifestato il suo intendimento di modificare l'attuale sistema d'appalti, sostituendo agli appalti grandi degli appalti per presidio, e, in talune località che si prestano, anche degli appalti per corpi.

Perseguendo questo stesso intendimento, l'attuale ministro sta facendo studiare appositi capitoli d'oneri, appunto nell'intendimento di avvicinare le forniture ai produttori diretti, ai consorzi e alle cooperative agricole.

Questi studi sono a buon punto, e sono stati anche interpellati consorzi e cooperative agricole; è stato anche sentito il presidente della lega dei consorzi, onorevole Raineri, e dappertutto questa idea ha trovato largo consentimento.

Per cui, con lo scadere degli attuali appalti, che scadono con l'anno, si sarà pronti ad attuare il nuovo sistema.

PRESIDENTE. L'onorevole Benaglio ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

BENAGLIO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra della forma cortese della sua risposta e, prendendo atto delle sue esaurienti dichiarazioni, mi permetto di fare una raccomandazione.

Il Ministero della guerra, in applicazione della legge 12 maggio 1904, da qualche tempo si rivolge ai Consorzi agrari invitandoli a concorrere agli appalti per le provviste per l'esercito ed ha anche facoltizzato i commissariati a stipulare, a trattative private, contratti di acquisto di foraggi e derrate.

Gl'intendimenti del ministro sono certamente buoni ma, perchè possano portare buoni frutti, occorre che si tolgano quegli ostacoli che ne impediscono l'attuazione col modificare i patti contrattuali adattandoli alla nuova e diversa classe di enti e di persone che sarebbero chiamati a concorrere alle provviste dell'esercito.

Le condizioni dei vigenti capitoli d'oneri si possono distinguere in tre categorie: la prima riguardante la garanzia delle provviste; la seconda dipendente da norme di contabilità e da esigenze burocratiche;

la terza si fonda sulla massima diffidenza pel contraente.

Queste condizioni, che può darsi sieno state consigliate dalla esperienza fatta dall'Amministrazione militare nelle contrattazioni pattuite sin qui, non si possono, non si devono imporre alle associazioni agrarie.

I Commissariati, giusta le istruzioni ministeriali, oltre le altre condizioni, richiedono una formola che io tolgo da una recente Nota del Commissariato, sezione di Brescia.

Occorre, dice quella Nota, inoltre che i proprietari si dichiarino disposti a rilasciare per iscritto (come da formola prescritta e che questa sezione invierebbe per la firma) una dichiarazione colla quale accettano di rimettersi interamente al giudizio della Commissione di collaudo per quanto riguarda la corrispondenza del grano al campione, escluso perciò ogni adito ai periti.

Rilasciare una simile dichiarazione vuol dire rimettersi interamente alla discrezione dell'Amministrazione, mettersi nelle mani dell'Amministrazione militare, e se parecchi speculatori possono per lo passato aver trovato la loro convenienza a subire sì grave condizione, le associazioni agrarie difficilmente la potrebbero accettare.

Queste cooperative di agricoltori che, sorte con capitali assai modesti, hanno saputo imporsi al credito; che in brevissimo tempo hanno potuto dare uno sviluppo meraviglioso alle loro operazioni e che devono questi mirabili risultati alla buona fede, alla scrupolosa osservanza dei patti contrattuali ed alla puntualità ed esattezza nell'adempimento delle loro obbligazioni, hanno ben diritto ad un trattamento diverso da quello usato agli speculatori che sino ad oggi hanno trattato coll'Amministrazione militare.

Io confido che l'Amministrazione militare, valutando le garanzie che queste associazioni agrarie offrono, possa usufruire di un mezzo di approvvigionamento che potrà recare non lievi vantaggi alla pubblica amministrazione.

Seguito della discussione sui risultati dell'inchiesta sulla marineria militare.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione intorno a

risultati dell'inchiesta sulla marineria militare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. Onorevole Presidente, manca il relatore della Commissione d'inchiesta. *(Pausa)*.

PRESIDENTE. C'è la Camera e c'è il ministro!

ORLANDO SALVATORE. Quando, non desiderato da me, mi venne offerto il mandato politico, lo accettai, pensando che la mia parola, qualche volta, avrebbe potuto riuscire non assolutamente inutile, specie in occasione di discussioni relative ad interessi navali e marittimi.

Uscito dall'industria e completamente disinteressato, pur avendo nell'industriastessa amici e parenti strettissimi, portai spassionatamente, in quest'aula, il mio pensiero sull'avviamento finanziario al quale temo possano indirizzarsi i cantieri per cause diverse e dichiarai nettamente il mio dissenso.

L'industria però non è composta solamente di finanza; ma, anche e soprattutto, di lavoro. Per questo, permettete che, come si udirono in quest'aula autorevoli voci levarsi a difesa dell'industria di Stato, quando l'onorevole Randaccio venne qui a dire che i danari che si spendevano negli arsenali non erano bene spesi, permettete che una voce modesta, non certo adeguata all'altezza dell'ambiente, si levi ora, qui in difesa dell'industria privata.

Incomincio con l'unirmi all'onorevole Arlotta, all'onorevole Bettolo ed all'onorevole Santini nel protestare contro le parole che l'onorevole Albasini, certo nella foga della sua fluente parola, portò in quest'Aula, per sminuire il valore di alcune navi, costruite in Italia, e che avevano avuto la fortuna di provare al fuoco la bontà della produzione italiana.

L'onorevole Santini, ha già detto non esser vero che quelle navi fossero lontane dal fuoco; ed io lo nego e, come ingegnere che segue le pubblicazioni che furono fatte su simili argomenti, ricordo d'aver visto, a scopo di studio, su periodici tecnici, non sulle gazzette, i disegni di queste navi, con l'indicazione dei punti in cui erano state colpite.

Ricordo che una di queste fu colpita dodici o quindici volte; ricordo che due soli proiettili da 305 penetrarono nella nave; uno, nel quadrato del comandante della nave, in località non corazzata e provocò

un incendio ed un altro, vicino al tubo di lancio (non ricordo bene se nel lato destro o nel lato sinistro), e, in vicinanza del ponte di comando, perforò la corazza, che, notate, è di 15 centimetri mentre il proiettile era da 305, ma il proiettile cadde morto al di là della corazza nel *cofferdam* e nessun danno ne ebbe la nave; anzi questo prova la bontà della costruzione e del ponte corazzato, perchè la nave continuò a mantenere tutti i suoi requisiti di galleggiabilità e di stabilità, e continuò a combattere. Questa è una prova della bontà del disegno e della costruzione.

Io avrei potuto portare, se li avessi qui, questi giornali per mostrarli alla Camera, però ho qui una pubblicazione tecnica assai pregiata il *Fighting Ships* di Jane la quale descrive la battaglia nelle sue varie fasi, e questa battaglia, voi sapete, si svolse in questa condizione, che gli incrociatori arrivarono dopo le corazzate, queste attaccarono in piccolo numero le numerose corazzate russe, ma più tardi si trovarono in prima linea anche gli incrociatori. Qui trovo nel grafico indicante il secondo periodo della battaglia che erano in prima linea anche la *Kasuga* e il *Nisshim* e voi potete verificare.

L'onorevole Santini ci ha detto quale fu il numero dei morti, che ebbero queste navi in confronto della nave ammiraglia, che, come si sa, è la più bersagliata, ed ebbe il numero maggiore di morti; ma quel che è certo si è, che queste navi dopo l'ammiraglia furono tra quelle, che ebbero più numerose perdite. Dunque i proiettili colpirono e le navi resistettero. Ora io domando: perchè sminuire il valore di questa prova, che fa onore alla nostra industria? Quando una nave esce da un cantiere, essa è lungamente seguita da coloro che vi hanno lavorato, dall'ingegnere, che ha fatto i piani, al ragazzo scaldachiodi. Tutti costoro ne conoscono i più minuti dettagli, e, quando veggono che tutti quegli organi, che essi hanno fatto, funzionano a dovere, essi ne sono lieti; e quando la notizia, e di rado arriva, è triste, essi ne sono tristi.

Perchè venire a dire a questi uomini: vi siete ingannati, avete creduto di aver fatto una buona nave da battaglia e invece questa nave non è buona che a stare lontana dal fuoco, perchè, se fosse stata vicina, sarebbe stata affondata?

Perchè dire ai Giapponesi che sono uomini istruiti e godono fama di essere accorti, e che sono venuti in Italia con fiducia,

perchè dire a costoro: lo sapete, venendo qui, siete stati dei male accorti, perchè avete creduto di comprare una buona nave e invece siete stati ingannati; la vostra nave non è buona ad altro che a star lontana dal fuoco?

Io domando, onorevoli colleghi, se sono queste le voci, che debbano levarsi nel Parlamento italiano! Io domando se sia questo l'incoraggiamento che si deve dare a quanti lavorano nelle officine, e sui tavoli di disegno e che non hanno mire di guadagno, ma soltanto interesse di dimostrare che il paese sa fare, sa ideare e sa eseguire alla pari degli altri paesi. E vengo all'inchiesta.

Onorevoli colleghi, io comincio col fare omaggio agli uomini che compongono la Commissione d'inchiesta. Essi si sono proposti un altissimo fine patriottico, quello cioè di rendere un servizio al paese. Essi si sono sobbarcati ad un duro lavoro, ad un lavoro ingrato, oltre la noia di venire in quest'Aula a ricevere attacchi e critiche, e di questo io faccio loro lode. Ma, se questa è stata la intenzione patriottica della Commissione, io credo che nell'esaurimento del suo mandato la Commissione non sia riuscita a mantenersi all'altezza di questo sentimento patriottico, perchè la relazione non è obbiettiva, me lo permetta l'egregio collega Franchetti. La relazione non è obbiettiva e non poteva esserlo, poichè l'onorevole relatore nella tornata del 10 giugno 1903, in occasione della prima discussione sull'inchiesta, che fu respinta, pronunciava queste parole:

« L'amministrazione della marina ha creduto che facesse parte delle proprie funzioni il proteggere la industria nazionale e lo ha creduto apertamente (notate questo termine *apertamente*, quasi che il proteggere l'industria nazionale fosse cosa meno che retta e meno che lodevole) (*Interruzioni*) e lo ha creduto con l'appoggio dell'opinione pubblica, di un'opinione pubblica male informata...» (*Interruzioni*).

Quindi l'onorevole relatore si è accinto al suo lavoro col concetto di illuminare meglio questa opinione pubblica, che era colpevole di essere favorevole all'industria privata, per la rapidità con cui aveva costruito gli incrociatori per l'Argentina e per l'Italia, e che l'Amministrazione della marina aveva eccessivamente favorito.

COMANDINI. E tutti gli altri membri della Commissione non erano forse dello stesso parere?

ORLANDO SALVATORE. Voi sapete

bene che quando si nomina un relatore, la relazione che egli fa, vale per tutti, e del resto a Spezia io credo che l'onorevole Franchetti, fosse quasi sempre solo ad accudire all'inchiesta.

CHIAPUSSO. La relazione è stata approvata da tutti periodo per periodo.

ORLANDO SALVATORE. Io ritengo che, in seguito a quanto dirò, molti della Commissione dovranno ricredersi su ciò che hanno approvato.

Dunque si trattava di mostrare che l'opinione pubblica era stata male informata e che l'Amministrazione della marina proteggeva troppo l'industria privata. Intanto, data questa predisposizione d'animo, io sono lieto del primo risultato ottenuto, che cioè dai libri della Commissione d'inchiesta non risulti nulla di meno che corretto a carico della industria della costruzione delle navi e delle macchine. Io ho lungamente consultato questi libri allo scopo di trarne qualche accusa, ma non ve l'ho trovata e in questa aula e nella stampa si è parlato di cannoni, di corazze, di masselli e via dicendo, ma non si è parlato nè di navi nè di macchine, neppure nel giornale *Avanti!*, che pure è stato quello che più di tutti ha caldeggiato l'inchiesta. (*Interruzioni*).

Dove sono andate dunque tutte quelle accuse e quelle preoccupazioni di cui la Camera e la stampa fu piena quando si trattò della cessione della *Varese* e della *Garibaldi*? Esse sono completamente svanite, sfumate ed io oggi non avrei bisogno di sorgere in difesa delle costruzioni delle navi e delle macchine e della industria privata. Però, se non vi sono nei libri della Commissione accuse formali e complete, vi sono delle frasi incomplete, delle reticenze e delle ambiguità che danno luogo a dei dubbii e fanno nascere dei sospetti. E poichè non si dà modo di difendersi a chi è accusato e di chiarire i sospetti, io parlerò dunque di ciò perchè la Camera possa formarsi un'opinione chiara e positiva di ciò che sono queste industrie.

La relazione della Commissione d'inchiesta, partendo dal preconetto di informare l'opinione pubblica e di dimostrare che l'Amministrazione della marina aveva largito grandi favori alla industria nazionale, a pagina 48 del secondo volume dell'inchiesta, viene a queste conclusioni:

« Negli appalti della regia marina, come, del resto, in quelli di tutte le amministrazioni governative, l'industria nazionale è favorita con un doppio ordine di vantaggi

con l'indire cioè gare esclusivamente nazionali, alle quali non possono partecipare concorrenti stranieri, e col preferire nelle gare internazionali l'offerta nazionale che non superi di più del 5 per cento la migliore offerta straniera, aumentata quest'ultima dell'importo dei dazi doganali.

« È facile intendere come tuttocìò arrechi una sensibile maggiore spesa a carico dell'erario ».

E più sotto aggiunge :

« Nella pratica accade invece non di rado che, dopo aver ottenuto l'appalto di una qualche fornitura ad un prezzo maggiore e qualche volta molto maggiore di quello che sarebbe costato all'estero, i fornitori nazionali, e specialmente i grandi industriali, finiscano coll'acquistare fuori del Regno buona parte degli oggetti e dei manufatti da fornire ».

Ed ora, siccome la Commissione per provare questo suo asserto, si fermò sulla macchina della nave *Puglia*, io posso rispondere estesamente, perchè di questa macchina e di tutto ciò che la riguarda credo di essere responsabile, perchè io, come professionista, oltrechè come industriale, ne redassi i disegni, diressi la costruzione e feci la consegna.

Dunque la Commissione d'inchiesta dice: vedete, per queste macchine si è andati in Inghilterra a comprare le barre per i chiodi delle caldaie, le lamiere Muntz per i condensatori, qualche asse, ecc. Quindi mentre si spende di più per avere queste macchine in paese, poi gli industriali vanno all'estero per acquistare questi oggetti a buon mercato ed aumentare i loro guadagni.

Ora io posso assicurare l'onorevole Franchetti che egli è caduto in un madornale errore, quando ha creduto che si potesse ricorrere all'industria inglese per ricavarvi il buon mercato. Tutti coloro che hanno un po' di pratica industriale sanno che la produzione inglese, per ciò che riguarda macchine, è molto più cara della produzione italiana. Basta dare un'occhiata alle industrie dell'Alta Italia, cioè della parte nostra più evoluta, per adoprare un termine moderno, per vedere come è stata sviluppata la produzione meccanica; basta vedere le numerose fabbriche di automobili impiantate e che vanno impiantandosi, perchè quello è un prodotto sul quale c'è poca materia e molta mano d'opera, ed in Italia la mano d'opera è a buon mercato ed abile, per persuadersi che noi possiamo in fatto

di prodotti meccanici fare la concorrenza a tutti.

Ed io lo proverò con cifre, e spero, onorevole Franchetti, che quando le avrò provato come costi di più la produzione meccanica inglese di quella italiana, ella si ricredrà su quello che ha detto e riconoscerà che la penna le corse veloce nelle mani, quando scrisse queste parole nei volumi dell'inchiesta o leggermente ne sotto-lineò altre.

FRANCHETTI. Ci sono i documenti!

ORLANDO SALVATORE. Dunque la Commissione d'inchiesta continua ad intrattenersi di questa macchina della *Puglia* e dice che i favoritismi proseguirono, perchè questa nave nel suo primo viaggio da Taranto all'Oceano indiano, nei primi giorni, ebbe qualche inconveniente, si cambiò un collare d'eccentrico, sostituendolo con un altro di rispetto, vi fu qualche tubo di condensatore otturato ed altre piccole cose. E anche qui, onorevole Franchetti, io posso dire che nei primi viaggi di queste macchine, che non sono così semplici, poichè sono macchine che, per la loro eccessiva leggerezza, hanno tutte le loro parti in movimento o fisse esposte ad alti limiti di resistenza, macchine che essendo orizzontali presentano difficoltosi problemi di attrito, queste macchine hanno bisogno di un qualche assetto; tanto più che nei primi viaggi si provano, non solo le macchine, ma anche i macchinisti.

Io posso citare a questo riguardo il piroscavo *Cordova*, costruito in Inghilterra per il Lloyd italiano. Questo piroscavo fa le sue prove di collaudo che vanno egregiamente; parte dopo la prova e dopo dieci ore di navigazione comincia ad avere dei forni deformati, si abbassa la pressione da 180 a 150, si deformano ancora, si abbassa la pressione a 100 e la deformazione continua, si abbassa ancora e la deformazione non cessa finchè si è costretti a rifugiarsi a piccolo moto a Queenstown per cambiare tutti i forni.

Ora quale la ragione di questo fatto in un piroscavo nuovo? Perchè i macchinisti avevano commesso l'errore, nel vuotare la caldaia, di lasciare che le materie grasse galleggianti si deponessero sulle superfici sottoposte all'azione del fuoco e quindi questa deformazione avvenne per l'azione coibente di queste materie che impedivano che il calore si trasmettesse facilmente all'acqua; da qui soprascaldamento e deformazione dei forni con conseguente necessità

di asportazione degli stessi e sostituzione con altri nuovi.

Ecco che cosa sono i primi viaggi. Si tratta di provare le macchine non solo ma anche i macchinisti e conoscere se sono adatti alla loro missione.

Ma voi vedete dopo ciò se valeva la pena di citare il fatto che il macchinista di bordo della *Puglia* aveva sostituito un collare d'eccentrico senza perdere un giorno di tempo nè spendere un soldo.

Io non posso fare qui disquisizioni tecniche, ma posso dire che l'onorevole Franchetti doveva seguire questa nave in questo viaggio, e se gli inconvenienti fossero stati gravi, dovevano esservi delle conseguenze gravi anche nel viaggio e queste denunciare nella relazione.

Ora ecco quale fu invece l'esito del viaggio. La *Puglia* parte da Taranto il 1° giugno 1901, tocca Porto Said, Aden e Colombo senza nessun inconveniente.

Da Colombo deve fare una lunghissima traversata di 4 mila miglia sino ad Adelaide in Australia, in pieno Oceano Pacifico. Evidentemente se il comandante o il macchinista avessero avuti dei dubbi intorno alle macchine non sarebbero partiti. Invece la nave parte. Compie rapidamente la traversata ed arriva ad Adelaide in tempo per ricevimento del principe di Galles. Poi continua il suo viaggio, toccando senza inconvenienti Melbourne, Sidney, Shanghai, ove arrivò nel dicembre 1901. Di là parte per le foci del Jang Tse, Porto Arthur, Nagasaki, Jokoama e quindi per Singapore, Colombo, Aden e Porto Said, torna a Spezia dove si trova nei primi mesi del 1903. La nave è così rimasta per due anni all'estero senza la spesa di un centesimo per riparazioni e senza un giorno di perdita nel viaggio. Io domando: cosa doveva fare l'industria italiana per rispondere meglio all'aspettativa del paese? (*Bene! Bravo!*)

E non basta: nei primi mesi del 1903 si trattava di cercare una nave pronta per partire per l'estero, una nave che avesse il motore pronto in condizioni sicure e su chi cade la scelta? Avrebbe potuto giustificarsi che un motore per quanto ben costruito, dopo due anni di ininterrotta navigazione avesse avuto bisogno di rimanere un po' in arsenale per una riparazione generale. Ebbene no; proprio questa nave è scelta, la *Puglia*, e sapete per che cosa fare? Nientemeno che per fare il giro del mondo, e parte nel luglio 1903, ed anche in questo viaggio si comporta egregiamente così per il

funzionamento regolare come per la resistenza delle sue macchine, e ritorna a Taranto dopo altri due anni di lontane navigazioni.

Ciò non di meno il relatore della Commissione d'inchiesta insiste nel cercare ancora se questa povera macchina della *Puglia* avesse pienamente corrisposto alle condizioni del contratto e lamenta che la Ditta Orlando ritirasse il macchinista di garanzia al termine contrattuale.

Tale termine era stabilito in sei mesi od un anno al massimo e dopo avere compiute le 200 ore di fuoco. Ma scorso questo tempo e compiute le 200 ore di fuoco, la garanzia doveva riconoscersi non solo come legalmente finita ma come sufficiente. Infatti una casa commerciale perchè deve assumersi ulteriori responsabilità, oltre quelle contrattuali? E notate che tutte le volte avvengono avarie all'estero su navi di nuova costruzione e si deve decidere di chi è la responsabilità, tra il personale di bordo che conduce le macchine e la casa costruttrice, la colpa con tutte le responsabilità e spese relative cade invariabilmente sulle Ditte.

Ma noi per questo motore del *Puglia* eravamo perfettamente sicuri così per la costruzione come per il funzionamento. Ed eravamo perfettamente sicuri, perchè prima di consegnare quello del *Puglia* avevamo consegnati altri due motori uguali, quello dell'*Etruria* e quello dell'*Umbria* che avevano dato buoni risultati nelle prove e nei viaggi ed erano ritenuti fra i più economici in fatto di consumo di combustibile. E debbo insistere un momento sulla questione delle garanzie. Per dimostrare quale è il favoritismo di cui godette l'industria nazionale a tale riguardo.

Quando si consegna un motore nuovo, sarebbe interesse della marina il mantenere la nave che lo contiene lungo le coste italiane perchè in tal caso anche piccoli inconvenienti, assolutamente inevitabili nei primi viaggi, potrebbero essere riparati dagli stabilimenti che si trovano lungo le coste stesse.

Invece quando si tratta di motori italiani quasi sempre si ordinano alle navi, sulle quali sono installati, delle lunghe traversate all'estero, o meglio si scelgono per inviare in missione all'estero navi aventi macchine tutt'ora nel periodo di garanzia di case italiane, per lo scopo evidente di addossare alle case stesse la spesa che potrebbe occorrere, per eventuali riparazioni in viaggio, del macchinario.

Dunque, le due precedenti garanzie quella dell'*Etruria* e quella dell'*Umbria* si erano compiute in queste condizioni.

L'*Etruria*, non appena ultimata la consegna, parte al comando del comandante Ruelle col motore in garanzia per le coste oceaniche del Marocco in servizio di guerra ed ivi si trattiene sempre sotto vapore (poichè come sapete lungo quella costa aperta non vi sono nè porti nè ripari) lungamente, colà facendo anche una volta uso dei cannoni. Ora io lascio considerare, a voi, quale sarebbe stato il danno e soprattutto il disdoro della ditta qualora un'avaria di macchina, in tale campagna, si fosse verificata, la quale avrebbe anche potuto produrre la perdita della nave.

L'*Umbria* anch'essa il giorno stesso, si può dire, che compieva felicemente le sue prove, riceve ordine telegrafico di partire il più affrettatamente possibile per il golfo di Petchili nel mar Giallo.

Parte, s'intende in garanzia, compie la traversata senza incidenti e resta colà durante la guerra Chino-Giapponese sotto la nostra diretta responsabilità, nei riguardi del motore, senza che alcun incidente si verificasse. Questi sono dunque i favoritismi a proposito di garanzie.

Ma perchè la Commissione d'inchiesta insiste su questi prodotti nazionali, perchè tace sui risultati dei primi viaggi di altre navi di produzione estera? E poichè siamo a portare qui dei fatti, questi fatti li porterò non per menomare il nome dei costruttori ma per far rilevare la differenza di trattamento tra il prodotto italiano e quello estero.

Io prendo il *Dogali*, che è la nave tipo di queste navi *Etruria*, *Umbria*, *Puglia*, ecc., nave tipo costruita all'estero e ricostruita in Italia, migliorandola ed ampliandola. La nave *Dogali*, costruita da una Ditta inglese (e non faccio nomi, perchè non parlo a disdoro di alcuna Ditta, sono inconvenienti che avvengono tante volte, anzi il più spesso per causa del personale); questa nave partì per l'America nel 1893. Trovandosi nelle acque di Saint Thomas, si udì un colpo nel cilindro di bassa. Si ferma la macchina e si trova l'asta del cilindro a bassa pressione di dritta rotta. Si torna a Saint Thomas con una sola macchina. Si apre il cilindro si fanno riparazioni generali, si cambia l'asta e si riparte. Nuova rottura. Si arriva zoppicando a New York. Qui il comandante di bordo nomina una Commissione composta del comandante Manfredi, capo macchinista Ottalevi,

tenente di vascello Morosini, ufficiale macchinista Cereseto. Questa Commissione si riunisce e decide che la colpa è del cattivo materiale, quindi della Casa costruttrice, e manda il suo rapporto al Ministero. Intanto decide anche di fare una riparazione generale. Si va allo stabilimento Robins, si cambiano i metalli bianchi dei cuscinetti si rettifica, si fa una riparazione generale, si spendono più di 100 mila lire e nel luglio si fanno prove che riescono una cattiva ed una buona e si è pronti a partire.

Intanto il rapporto inviato al Ministero della marina arriva e lo si comunica alla Ditta inglese. Orbene, onorevoli colleghi, sapete quale fu la risposta? Che la Ditta si meravigliava altamente che si osasse addebitare e lei i danni di un motore che essa aveva formalmente consegnato con le prove prescritte dalle autorità e che aveva garantito durante il tempo di garanzia prescritto, ed aggiungeva che diffidava il Ministero di sconfessare immediatamente questo rapporto della Commissione di bordo, senza di che gli avrebbe incoato un processo per danni e interessi.

Ora io domando ai colleghi, anche di questa parte della Camera: (*Accenna all'estrema sinistra*) che cosa sarebbe nato, quale finimondo sarebbe avvenuto se questa risposta fosse stata data da una Casa italiana? Invece ecco ciò che avvenne. La direzione delle costruzioni mandò la lettera della Ditta al comando di bordo negli ultimi giorni che la nave era a New York, e il direttore delle costruzioni (non voglio farne ora il nome, perchè è un nome che è stato molto discusso in questi giorni) aggiungeva: voi avete sbagliato quando avete navigato con tutti e tre i cilindri alla velocità di viaggio (si tratta di macchine a triplice espansione, ed i tecnici capiranno cosa questo significhi); voi dovevate navigare con due soli cilindri alle piccole andature e i danni non sarebbero avvenuti; e così si dovette fare, e si navigò con due soli cilindri per macchina, inutilizzando quelli per i quali si verificava questo inconveniente della rottura delle aste, e si venne alla meglio in Italia.

E potrei continuare ancora e potrei dire che un'altra nave tipo costruita all'estero, il *Bausan*, ebbe nelle prove di collaudo la rottura del banco di fondazione e di un propulsore senza che la Ditta avesse perciò troppe noie.

Questi sono fatti, onorevole relatore, ed io credo che ella debba dar loro la voluta importanza e la Commissione possa ancora

compulsare documenti per venire a smentire se io dico qualche cosa di meno che esatto.

E per questa parte dei favoritismi ho finito e mi pare che essi siano esclusi assolutamente. E mi dispiace di dover parlare di cose mie, ma io vi porto la viva voce dei fatti e non posso fare a meno di parlare di quelli ai quali fu connessa la mia opera passata di ingegnere, specialmente perchè questi casi sono stati citati nella relazione.

Ma veniamo alla questione dei concorsi e dei prezzi, che sono le cose più generali che possano interessare il paese più di queste piccole e misere cose. La relazione, a pagina 282, volume III, dice:

« Prescindendo dal valore delle prove come molte volte sono state eseguite ».

E mi fermo qui, e mi dispiace di dover parlare di queste cose, ma debbo dire che fino a che sono stato nel cantiere di Livorno ho avuto la responsabilità dei motori, dei quali io studiavo i disegni, ne faceva io stesso la consegna alla marina. Io domando all'onorevole relatore perchè mi dica se con questa frase così generica, che serve a far sospettare di tutti, se egli ha potuto trovare qualche cosa che si riferisca alla Ditta di Livorno. Se ha mai trovato che sia stata consegnata una macchina che avesse un cavallo di meno di quelli stabiliti o che consumasse un grammo di più di combustibile.

FRANCHETTI, *relatore*. Come vuole che ora ricordi? Sono cinque volumi. Risponderò in seguito.

ORLANDO SALVATORE. Io vorrei che mi si rispondesse adesso, perchè adesso posso fare delle contestazioni, mentre dopo non avrò più facoltà di parlare.

Voci. Ci sono i fatti personali.

ORLANDO SALVATORE. Va bene, ma intanto io dichiaro di avere la ferma coscienza di non aver mai consegnato un lavoro che non fosse perfettamente rispondente alle condizioni richieste dal contratto.

FRANCHETTI, *relatore*. Ma non è mica lei solo ad aver fornito delle macchine.

ORLANDO SALVATORE. Allora dovete dirlo e portare accuse precise, non frasi generiche ed ambigue. (*Commenti in vario senso*).

FRANCHETTI, *relatore*. Niente affatto! (*Interruzione*).

GATTI. Allora avreste detto come a Ferri che non bisogna fare i nomi. (*Conversazioni — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Non facciano conversazioni: Parli alla Camera, onorevole Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Io debbo rispondere alla Camera sopra questo punto toccato ambigualmente dalla Commissione. (*Nuove interruzioni all'estrema sinistra*).

Non volete che neppure si contrappongano i veri fatti? (*Rumori a sinistra*).

Voci. Ha ragione! Parli! parli!

GATTI. Allora mandate in galera Franchetti e basta. (*Ooh!*)

ORLANDO SALVATORE. Io discuto su fatti tecnici ai quali è legata la mia opera passata di professionista e siccome l'onorevole relatore s'intrattiene su questo passato, per quanto nessuna responsabilità sia in gioco, io debbo chiedere ch'egli specifichi e completi le sue affermazioni generiche.

GATTI. L'onorevole Centurini verrà poi a parlare in difesa della Terni.

ORLANDO SALVATORE. Ma che Centurini! Chi mi conosce sa che io sono uscito dal Cantiere di Livorno, ho lasciato, con vivo dolore, il mio lavoro unicamente per non subire la egemonia delle Acciaierie, per mantenere la mia indipendenza.

Dunque, andiamo avanti. La Commissione conclude in questi termini e viene a questa proposta (e qui entro finalmente in un campo più elevato).

Conclude in questi termini: « che la marina studi i progetti, assuma cioè per lo meno su di sé tutta intera la responsabilità del progetto lasciando al fornitore la sola responsabilità che praticamente può essergli addossata, quella cioè dell'esatta e perfetta esecuzione ».

Io, lo dico subito, dissento profondamente da questa conclusione per due ragioni: primo, perchè credo che ciò sarebbe un gran danno per la marina, perchè essa si addosserebbe con ciò gravi responsabilità che non può e non deve assumersi e che nessuna marina si è mai assunta; secondo, perchè il mettere le Ditte al regime della copia rappresenterebbe un retrocedere di 20 anni nell'oscurantismo. Noi siamo stati, in fatto di macchine, al regime della copia lungamente, quando il Ministero ci forniva i piani che qualche volta, non essendo egli stesso in grado di compilare, si procurava in Inghilterra.

Quello fu il periodo peggiore della nostra marina e dobbiamo ad esso le macchine sbagliate di otto delle nostre navi: la *Lepanto*, l'*Italia*, il *Flavio Gioia*, *Vespucci*, *Barbarigo*, *Colonna*, *Provana* e il *Veniero*. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Gatti, la ri-

chiamo all'ordine, ella non ha il diritto di interrompere.

ORLANDO SALVATORE. Otto motori completamente sbagliati, costruiti su piani inglesi, fondati sopra un principio errato, per il quale il funzionamento dei motori stessi durante l'azione guerresca sarebbe stato tale che le navi avrebbero ottenuto una velocità assai minore che in tempo di pace. Ebbene, queste navi hanno continuato per anni e qualcuna ancora a sprecare tonnellate e tonnellate di combustibile facendo funzionare motori che divoravano il carbone.

Una voce a sinistra. Le responsabilità vogliamo!

PRESIDENTE. Lascino parlare l'oratore.

FRANCHETTI, *relatore*. Chi è che scredita le navi italiane?

ORLANDO SALVATORE. Per fortuna la maggior parte di queste navi sono ora radiate.

Fino dai tempi di Cavour si sapeva che le macchine marine quanto al costo si potevano fare in Italia, perchè, lo ripeto, la costruzione delle macchine presenta una condizione molto differente di cose da quella dello scafo. Nello scafo la mano d'opera rappresenta un quinto; nella macchina invece rappresenta i tre quinti.

Ora quando nei prodotti entra molta mano d'opera è possibile la concorrenza, fino a che il prezzo della mano d'opera in Italia si mantiene in condizioni inferiori, rispetto all'estero.

E se noi possiamo fare la concorrenza anche per i motori mercantili, che costano in Inghilterra da 6 a 7 sterline per cavallo e 8 sterline introdotte in Italia, è naturale che si possa più facilmente fare la concorrenza per il motore militare, il quale pesa da 80 a 90 chilogrammi per cavallo, mentre quello mercantile ne pesa 200.

Vi è minor materia e più mano d'opera e quindi facile concorrenza; nessuna difficoltà da questo lato nè pel passato nè ora. La difficoltà era e fu per lungo tempo una sola: la sfiducia che si aveva dei disegni e dei progetti italiani. Ecco quello che ci ha tenuto indietro per molti anni, ecco quello che ci ha tenuti al regime delle copie, invocato ora dalla Commissione.

E per avere questi disegni, che il Ministero non poteva ed anche tutt'ora non può dare, si fecero unire ditte italiane a ditte inglesi coll'obbligo a queste di fornire i piani; e sapete quanto si facevano pagare questi disegni?

Il 5 per cento sul valore dei motori. E

se noi prendiamo i motori, di cui parleremo fra poco, di 19 mila cavalli, si trattava di circa 200 mila franchi per un solo progetto; e queste spese andavano ad aggravare il bilancio della marina. Ebbene, furono gli onorevoli Brin e Vigna che spezzarono questo pregiudizio: essi non vollero più saperne di questo tributo imposto sull'ignoranza ed accettarono progetti anche dalle case non legate a case inglesi. E si costruirono i primi motori fra la diffidenza generale e si fecero prove che riuscirono benissimo e così siamo andati avanti. Oggi abbiamo un nucleo di ingegneri in Italia i quali non devono essere posti in disparte; io dissento, ripeto, su questo ritorno all'indietro che non farebbe certo progredire l'industria: l'industria non può progredire, se voi non le date il mezzo del progresso intellettuale, del progresso delle idee, dell'originalità dei disegni. (*Bravo! — Approvazioni.*)

E perchè, per esempio, noi andiamo ancora avanti a costruire cacciatorpediniere con macchine a cilindri incrociati — sopra un piano della Ditta Tharnyeroff — che questa ha ormai abbandonato da 12 anni? Facciamo progettare le ditte, facciamo dei motori originali, e non continuiamo in queste copie: perchè altrimenti resteranno troppo indietro in confronto delle altre marine che progrediscono. Così per le turbine...

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Le turbine sono venute ieri. Che cosa vuole? C'è già uno studio per queste turbine. Ma noi non possiamo permetterci il lusso di mettere le turbine.

ORLANDO SALVATORE. Abbiamo dunque, dicevo, un nucleo di ingegneri abbastanza capace, dal quale si attingono progetti *gratis* con concorsi fatti qualche volta unicamente a scopo informativo. Si domanda un progetto di macchina solo per sapere come è fatto, per introdurlo nel disegno della nave; e le Case non vi domandano un soldo, mentre questi progetti costano tempo, spese e fatiche. E le Case inglesi, quando voi le chiamate a concorrere e dubitano di ciò, vi dicono: Noi vi diamo i prezzi, ma quanto al disegno ve lo daremo quando ci avrete affidato il lavoro.

Nella costruzione poi delle macchine per la marina, l'andare a prendere il sistema in uso nel Genio civile, per costruire strade e ferrovie, non mi sembra opportuno: perchè qui non si tratta di fare i muri o scavi a tanto il metro cubo e senza responsabilità, ma bisogna invece dare la responsabilità delle idee e dell'esecuzione alle ditte.

Del resto noi vediamo quello che succede dei progetti del Genio civile che sono valutati a uno e poi vengono a costare tre. Io dunque non sono affatto del parere espresso dalla Commissione.

E vengo alla questione del concorso del 1900.

Naturalmente anche qui non posso fare a meno di parlare della ditta Orlando, limitatamente al tempo in cui vi appartenni, perchè noi fummo chiamati pure al concorso.

Sino al 1900 c'erano solo due ditte in Italia che fornivano motori: la casa Guppy e la casa Ansaldo. L'onorevole Bettòlo chiamò altre due ditte: la nostra e quella di Odero, per allargare la gara. Infatti la gara vi fu ed il concorso ebbe questo risultato:

Orlando, motore per consegna a Napoli, 4 milioni 740 mila; Odero, consegna a Spezia, 4 milioni 950 mila; Guppy, consegna a Napoli, 5 milioni 104 mila; Ansaldo, consegna a Napoli, 4 milioni 790 mila. La classifica tecnica fu: Odero, Orlando, Ansaldo e Guppy. Evidentemente il prezzo più basso essendo il nostro e la migliore classifica quella di Odero, le due macchine non potevano che essere affidate alle due nuove case Orlando e Odero. Ma le altre due case che temevano che per l'avvenire non avrebbero avuto sufficiente lavoro per attivare le loro officine, e queste preoccupazioni erano giustificate, sollevarono proteste e cominciarono a fare opposizioni al Consiglio di Stato ed al Consiglio superiore di marina, e così venne ritardata ogni cosa.

Ora la Commissione lamenta tutti questi attriti, contrasti, tutte queste cose ed anche lamenta un telegramma che il sindaco di Livorno fece al ministro della marina, spintovi dagli operai licenziati per mancanza di lavoro, diretto a sollecitare l'affidamento dovuto in seguito all'esito del concorso.

Io auguro al paese ed alla marina che queste manifestazioni di lotta si facciano sempre ed in tutti i tempi, perchè esse sono manifestazione della concorrenza che vi dà il buon mercato. Quando voi non sentirete queste opposizioni e queste lotte, vuol dire che vi sarà un'intesa e sarà a tutto danno della marina. (*Bravo!*)

FRANCHETTI, *relatore*. La relazione non critica mica, racconta.

ORLANDO SALVATORE. Io spero che lei, onorevole Franchetti, nella sua lealtà e gli altri membri della Commissione, quando la discussione sarà compiuta, vengano

a dire che questi racconti ambigui non avevano ragione d'essere.

Proseguo nel confronto dei prezzi nostri con quelli inglesi ed allargando la cerchia della discussione espongo qui i prezzi fatti dalle quattro Case italiane per quattro motori di 19,000 cavalli.

Benedetto Brin fatto dalla casa Ansaldo; *Vittorio Emanuele* fatto da Orlando; la *Regina Elena* fatto da Odero; *Regina Margherita* dalla casa Guppy. Dunque il motore del *Benedetto Brin* fu pagato, completamente messo a posto 4 milioni e 804 mila lire che equivale a 252 franchi per cavallo montato a bordo.

Quello della *Regina Margherita* costò lire 4 milioni e 715,000 mila ossia 248 per cavallo, quello della *Vittorio Emanuele* lire 4,740,000 cioè 249 a cavallo e così l'altra di Odero.

La Commissione d'inchiesta in principio delle sue conclusioni ha detto che i prezzi che si pagano in Italia sono molto più alti di quelli che si potrebbero pagare all'estero. Ebbene, io ho portato qui il bilancio della marina inglese dove sono i prezzi delle navi e delle macchine affidate all'industria privata. Prendo le macchine che corrispondono al tipo di quelle che stiamo discutendo, prendo un gruppo di sei navi che furono chiamate il *wrong-squadron* ossia la squadra sbagliata, perchè hanno una batteria di cannoni troppo bassa e nel rullio i cannoni vanno nell'acqua e perchè il sistema evaporatorio è misto, parte cilindrico e parte a tubi d'acqua, perchè anche in Inghilterra qualche volta si sbaglia. Queste navi hanno macchine di 18,000 cavalli, cioè mille cavalli meno delle nostre e di minor peso; ebbene ecco i prezzi:

Hibernia, prezzo di bilancio 201,705 sterline, prezzo definitivo 213,747; ma permettemi una parentesi.

In Inghilterra prima si sceglie la casa cui deve essere affidato il lavoro in seguito ad un concorso sommario, poi si contratta con essa, si fanno dei miglioramenti, cosicché il prezzo contrattuale è sempre maggiore di quello previsto, si segue insomma un sistema affatto opposto al nostro. Da noi infatti si fa il concorso, si sceglie la ditta che fa il prezzo più basso e poi le si impongono le condizioni del progetto massimo. Ecco i favoritismi! (*Commenti*). Da noi non si aumentano mai i prezzi, esposti nei concorsi, l'onorevole relatore può verificarlo.

FRANCHETTI, *relatore*. Lo dica al ministro.

ORLANDO SALVATORE. Io lo dico proprio a lei perchè ha detto che si spende di più in Italia che in Inghilterra.

Dicevo dunque che per l'*Hibernia*, il prezzo di bilancio era di 201,705 sterline mentre quello effettivo fu di 213.747. Raggiungendo i vari prezzi in lire italiane vediamo dunque quanto sono costati i motori di quelle sei navi inglesi, motori di soli 18,000 cavalli, cioè mille cavalli meno dei nostri e più leggeri.

Hibernia lire 5,376,000, *King Edward* lire 5,603,000; *Britannia* 5,659,000, *Africa* 5,288,000, *New Zealand* 5,420,000, in media 304 lire a cavallo, mentre i motori delle nostre navi sono costati 249 lire a cavallo.

Ora la Commissione dice che alle ditte italiane si è dato il prezzo massimo estero più il dazio, il trasporto ed un cinque per cento, mentre invece, senza parlare nè di dogana, nè di trasporto, si è dato 55 lire in meno. Può rispondermi qualche cosa l'onorevole relatore?

FRANCHETTI, *relatore*. Risponderò poi.

ORLANDO SALVATORE. Ma perchè ha parlato di favoritismi allora?

Dunque fra il prezzo pagato per i motori inglesi e quello pagato alle ditte italiane vi è una differenza di 55 franchi a cavallo in meno per l'industria nazionale. Ma facciamo i calcoli della dogana.

Il Governo, è vero, ha avuto il buon pensiero di mettere i suoi stabilimenti fuori linea doganale e quindi egli può acquistare i motori all'estero e collocarli sulle sue navi senza pagare diritti doganali; ma non è men vero che i cantieri privati, che invece furono lasciati dentro il confine doganale, debbano pagare allo Stato i dazi per i materiali che loro occorrono per i detti motori. E questo dazio il costruttore italiano lo paga sul prezzo di acquisto anche sui materiali provveduti in paese. E quindi, siccome queste macchine pesano 1,500 tonnellate circa, e togliendo pure il peso dell'acqua cioè 80 o 90 tonnellate, abbiamo 1,410 tonnellate circa di materiale: alcune parti lavorate ed altre materiale grezzo, bronzo, ghisa, acciaio, e il dazio sopra questo arriva a 160,000 lire. Se aggiungiamo le spese di trasporto, arriviamo ad una somma che corrisponde a oltre 10 franchi per cavallo: differenza totale quindi 65 franchi a cavallo e sopra 19,000 cavalli questo vuol dire 1,235,000 lire di economie che si sono verificate per ciascuna di quelle quattro mac-

chine cos ruite in paese. Ecco qual'è la verità, ecco, onorevole relatore dimostrato, parmi, che ella è stato tratto in errore quando è venuto a dire che l'industria italiana per effetto del favoritismo produce allo Stato più grave spesa di quello che non spenderebbe andando all'estero.

Spero che la Commissione e l'onorevole Giusso, che mi pare un uomo calmo e temperato, (*Si ride*) debba riconoscere la verità di quello che dico, e che prima di rispondere vorranno gli onorevoli membri della Commissione consultare il *Navy Estimate* del 1905-906 a conferma di ciò che ho detto. Ecco la verità.

E torniamo un po' alla questione dei disegni. Io riconosco che per questa questione dei disegni e dei programmi nei concorsi e dei motori v'è un difetto da parte del Ministero (e mi si consenta qui di entrare un po' nel merito dei progetti di riforma dell'Amministrazione della marina). Ella, onorevole ministro, ha presentato un progetto per la istituzione di un Comitato per esaminare i progetti delle navi.

Ma io domando chi li farà in avvenire questi progetti di navi? Perchè questo è il punto che noi dobbiamo principalmente regolare. A mio modo di vedere, ed io l'ho già detto in questa Camera, il progettista deve essere uno solo, egli deve avere, di fronte alla marina ed al paese, la responsabilità dei disegni, coadiuvato ed anche controllato da un apposito Comitato. Se voi dividete, come si è fatta sinora, la responsabilità, questa sfugge.

E un'altra cosa, onorevole ministro: se ella vuole aumentare la competenza del corpo del Genio navale in fatto di macchine, perchè il Genio navale è un corpo assolutamente scelto di giovani valorosi, ed abbiamo visto quanto i loro lavori sono stati apprezzati anche all'estero, ma essi in fatto di macchine mancano evidentemente di pratica, perchè non hanno quell'esperienza che si acquista solo colla responsabilità assunta con impegni formali. Ora lei deve aumentare la competenza pratica di questi ufficiali se vuol fare dei programmi per concorsi di macchine, concreti, e se vogliamo che l'esame dei progetti sia fatto bene. Noi dobbiamo aumentarne la competenza, e per aumentarne la competenza l'Inghilterra ha fatto questo: ha eretto a Portsmouth delle officine per costruire le macchine, non per voler fare, diciamo così, la concorrenza all'industria privata, ma al fine di dare, costruendo una macchina di tempo

in tempo, a questi ingegneri il modo di sperimentare e di trarre dal proprio lavoro la propria esperienza, perchè ogni uomo crede solo all'esperienza propria e mai a quella degli altri.

E un'altra riforma, onorevole ministro, poichè riforme bisogna pur farne se vogliamo approdare a qualcosa, bisogna aprire gli uffici del Ministero anche agli elementi tecnici borghesi ed avrete allora facilmente competenza tecnica di macchine, e pratica, perchè noi abbiamo buoni ingegneri in Italia per l'esperienza degli ultimi anni. Anche qui la marina inglese ci dà l'esempio: l'anno scorso nello Statement di lord Selborne si legge dell'istituzione di un comitato dei disegni, nel quale sono compresi tre civili, diciamo così, borghesi, cioè un professore Biles, il ben noto Thornyeroft e Gracie del cantiere di Fairfield.

Dunque allarghiamo la cerchia dei tecnici ed accogliamo nei corpi consultivi tecnici anche ingegneri che non appartengano a corpi militari.

ARLOTTA. Questa è la verità.

ORLANDO SALVATORE. Perchè in fatto di tecnicismo la disciplina è formata di competenza e non di galloni.

Ancora un raffronto brevissimo sui prezzi delle navi, e mi affretto alla fine.

Dunque per le navi... (*Interruzione*)

Non è la mia causa, perchè non ho nessun interesse...

Una voce all'estrema sinistra. Ma noi non parlavamo...

ORLANDO SALVATORE. Dico dunque parliamo un poco del costo delle navi in Italia. Noi ne abbiamo costruite parecchie, la Commissione non ne parla. Silenzio, vorrebbe dir lode, perchè ogni parola della relazione è stata di critica per tutti e per tutto.

GIUSSO, *presidente della Commissione.* Se critica è male, se non critica è peggio: che cosa si voleva?

ORLANDO SALVATORE. Io non biasimo nessuno, discuto solamente perchè la Camera sappia. Relativamente ai prezzi delle navi non posso far confronti che con le navi del tipo riprodotto dall'Italia. L'*Umbria* costò come la nave *Dogali*, nave tipo acquistata in Inghilterra, quantunque fosse più lunga e più larga ed avesse 200 tonnellate in più di spostamento.

E vi è poi la questione delle dogane. Queste navi sono costruite con il regime delle vecchie leggi.

C'era ancora un compenso, ma per le navi militari le ditte pagavano molto più

di dazi di quello che prendevano di compensi e questa differenza andava a vantaggio dello Stato. Ci son poi da considerare le spese del personale inviato all'estero per ricevere le navi e tante altre spese che tendono ad aumentare la differenza a favore dell'industria italiana.

Il *Bausan*, di 3330 tonnellate e con un ponte corazzato dello spessore di 35 millimetri, senza doppio fondo, costò 3,708,000 lire, senza artiglierie, e senza munizioni e quindi un prezzo per tonnellata di lire 1,113 oltre il Cambio. Il *Pieramosca*, 7 metri più lungo e di 3630 tonnellate con ponte corazzato di 50 millimetri; ed a questo punto permetta l'onorevole ministro che dica che non credo che convenga disfarsi di questa nave come ella si propone, il *Pieramosca* è costato italiane lire 3,800,000, cioè 1,055 lire la tonnellata, senza contare la dogana od altro. Io vi do le cifre all'ingrosso perchè possiate facilmente afferrarle, senza dovere andare a fare istruttoria sui conti della dogana.

E prendiamo l'ultima, quella per la quale fortunatamente il Parlamento si oppose. La nave inglese *Diana*, di 4000 tonnellate, per la quale era firmato un compromesso per 10,200,000 lire. Se togliamo da questo prezzo quello delle artiglierie e munizioni esso veniva a ridursi intorno agli otto milioni e mezzo. Io faccio il paragone col prezzo che sono costate la *Varese* e la *Garibaldi*, senza corazze, ma col cuscino di *teak* al posto, senza artiglierie, cioè nelle stesse condizioni ma con questo di più, che la ditta aveva l'obbligo di mettere a posto corazze e cannoni. Queste navi con macchina, al posto, finite di tutto punto, rese a Spezia complete di dotazioni pronte a partire, sono costate 8,380,000 lire. Lo stesso che sarebbe costata la nave *Diana*, la quale, per spiegarmi con un grosso esempio rappresenta 4000 tonnellate di ghisa, acciaio, ferro, bronzo, quello che volete, mentre queste altre ne rappresentano 7500! Ecco che cosa avete risparmiato costruendo in paese. Mi sembra che la differenza sia enorme.

Ed ora potrei citare le torpediniere di Elbing.

Queste furono pagate 600,000 lire, ad una ditta tedesca, mentre in paese alcune furono pagate 490,000.

MIRABELLO, *ministro della mariniera.* 625,000 in paese, dopo quelle Elbing (*Interruzione del deputato Orlando*). Lei parla delle quattro di Odero, ma nessuno ne faceva a quel prezzo, ed ora neppure Odero

ne farebbe più, perchè ha chiesto 625 mila lire.

ORLANDO SALVATORE. Io non critico nè lei, nè la Commissione, parlo astrattamente. Vuol dire, onorevole ministro, che l'Amministrazione della marina in un dato momento credette giusto affidare in paese torpediniere a 490,000 lire mentre si pagavano all'estero 600,000!

E questo sempre a proposito di favoritismi per l'industria nazionale.

Ed ho finito. Mi pare, onorevoli colleghi, di aver dimostrato che nè per qualità nè per i prezzi di motori o di navi vi siano favoritismi, e che anzi anche per i prezzi la nostra marina fa una grandissima economia a fare eseguire i suoi lavori in paese.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. È vero.

ORLANDO SALVATORE. Perciò non credo che si debba seguire il consiglio che emana dalle pagine della relazione (e qui *rivolgendosi all'estrema sinistra*) dite pure che parlo per interesse personale che non ho mentre difendo il lavoro italiano) di ritornare all'industria estera; e credo, invece, che si debba fare in paese tutto quello che si può, a meno che una necessità assoluta vi si opponga.

Se vi sono errori, correggiamoli.

FRANCHETTI, *relatore*. Ecco!

ORLANDO SALVATORE. Sicuro! Ma bisogna andare nelle grandi linee, non in queste piccole cose.

Se noi vedremo che gli avviamenti industriali incamminati alle coalizioni ed ai sindacati assumeranno una forma eccessiva che conduce al monopolio, noi faremo leggi per impedire che arrivino sino a questo punto, come le dovremo fare anche per le forme di coalizioni operaie, quando queste dovessero condurre agli scioperi generali o alla violazione della libertà di lavoro.

Perchè lo sciopero, per sè, non è atto di violenza; è un atto di... contrattazione di mano d'opera; ma quando vi aggiungete la pressione dello sciopero generale o la violazione della libertà di lavoro, per volontà dei Comitati direttivi, allora anche qui piglia la forma di monopolio; e lo Stato deve difendersi da ambedue queste tendenze: tanto dall'eccessiva coalizione del capitale, quanto dall'eccessiva coalizione della mano d'opera: perchè ambedue le coalizioni tendono a sovrapporsi allo Stato. (*Approvazioni*).

Esse, se potessero seguire liberamente la loro via, giungerebbero per vie diverse ad

un identico fine: il collettivismo che noi non vogliamo.

Ma se la Commissione avesse esaminato le grandi linee del problema, invece che indugiarsi nella affannosa ricerca di responsabilità ed errori personali (errori che non possono mancare, poichè l'attività umana è piena di errori), avrebbe rintracciato che vi sono colpe anche da parte dello Stato; e che, lungi dall'esservi stato un eccessivo protezionismo per l'industria, vi è stato spesso l'abbandono degli interessi industriali del paese.

Ricordo qui l'abrogazione della legge del 1896, che avrebbe dovuto durare dieci anni, mentre, dopo tre anni, il Governo mancava ai suoi impegni, tradendo (dico la parola) coloro che avevano dato danari per lo sviluppo dei cantieri e della navigazione.

Il Governo italiano, anche col mettere sotto una campana di cristallo le Banche di emissione, con l'impedire che queste facessero sconti industriali, riservando gli sconti solamente alle firme di primaria importanza per un tempo non maggiore di tre mesi, con permessi che venivano dal Ministero dati mese per mese, impedendo persino le anticipazioni sui valori, perchè obbligava le Banche a svalutare del 20 per cento perfino in titoli di rendita che tutte le Banche accettano al di sopra di cento, mentre la Banca d'Italia li riceve ad 80, abbandonava così ogni influenza sullo sviluppo industriale del paese che veniva assunto da Banche i cui danari ed uomini dell'estero non sentono nessun obbligo per lo Stato.

Queste sono le colpe dello Stato, che non sono accennate, e che avrebbero dovuto, forse, essere accennate nella relazione. Se la relazione avesse proseguito questo esame, non si sarebbe messa, forse, in un esame troppo minuto del passato; non avrebbe fatto un processo ai morti; non avrebbe fatto un processo a Benedetto Brin. (*Approvazioni*). Perchè bisogna risalire a quell'epoca, onorevoli colleghi, quando occorreva in uno stabilimento una sola lamiera di un metro per un metro, e bisognava scrivere in Francia o in Inghilterra, bisognava scrivere all'estero per macchine, corazze e per tutto il fabbisogno e soprattutto mandarvi centinaia e centinaia di milioni. Bisogna risalire a quell'epoca per comprendere che quel sogno di Benedetto Brin, di dare ad un paese — che non aveva carbone nè ferro — macchine, navi, cannoni e corazze, poteva sembrare un sogno da pazzo;

e, se, in questo sogno, egli commise qualche errore (per esempio quello, lo riconosco, di non garantire alla marina dei prezzi di favore per le sue corazze); noi dobbiamo non tenerne conto, di fronte al grande fine raggiunto, nell'interesse del paese. Se si voleva fare il processo ai morti, bisognava risalire più indietro: bisognava risalire fino a Camillo Cavour, a prima del 1860: perchè Cavour formò il disegno di dare al paese l'indipendenza non solo politica ma anche industriale.

Ed io la farei meravigliare, onorevole Franchetti, se le ricordassi come Camillo Cavour volesse che le corazze fossero fatte in Italia invece che comprate in Francia e prescrivesse (notate bene, onorevoli colleghi, l'italianità del pensiero) che le ghise estere dovessero essere escluse perchè le corazze dovevano essere fatte col ferro di Lombardia. E le corazze furono fatte col ferro italiano dalla ditta Ansaldo e diedero ottima prova.

Io la farei strabiliare, onorevole Franchetti, se le dicessi per quali irregolarità Cavour volle ed ottenne che le macchine per le navi, che nessuno pensava si potessero fare in Italia, vi si costruissero, e mentre i Comitati superiori e tutte le autorità del Ministero della marina erano a lui assolutamente contrarie, Cavour disse: io sono ministro delle finanze, debbo pensare all'avvenire economico del paese e poichè io queste macchine le posso avere in Italia ed a miglior prezzo, contro il vostro parere non voglio che si facciano all'estero. Io le commetto in Italia. E furono fatte sempre allo stabilimento Ansaldo e furono quelle della *Vedetta* e del *Conte Verde*.

Io potrei forse farla inorridire, onorevole Franchetti...

Voci. Lo faccia.

ORLANDO SALVATORE. ...se le dicessi come il conte di Cavour, che aveva ordinati i cannoni per la marina Sarda a Genova invece che all'estero, permetteva pure che batterie finite partissero invece per lo stretto di Messina e per ciò si iniziavano dei processi che avrebbero potuto avere un esito assai grave, se il trionfo delle armi di Garibaldi non avesse fatto sfumare tutto di fronte al grande fine raggiunto dell'unità del paese.

Poichè i creatori non guardano alla forma quando il loro pensiero è alto e la coscienza sicura, ed allora il primo pensiero era quello d'Italia. (*Benissimo! — Applausi.*)

Ma Cavour morì avendo quasi raggiunto

il sogno dell'indipendenza politica nazionale, non così quello dell'indipendenza delle industrie; morto lui, tutt'altra gente poté facilmente trionfare e le macchine e i cannoni, le corazze ed altri prodotti tornarono all'industria estera, e per lunghi anni fu così.

Benedetto Brin riprese il disegno di Cavour ed ebbe la fortuna di portarlo a termine.

E così, mentre le previsioni di questi due uomini si avveravano e, per gran parte, per la loro iniziativa, veniva aumentata la ricchezza del paese, il cambio veniva a zero e la rendita alla pari, e si aumentavano pure le ricchezze nei forzieri ben chiusi e ben guardati di chi, non per effetto del proprio lavoro, le vedeva crescere, Benedetto Brin moriva forse di crepacuore per non avere avuto, tra le sue qualità di uomo di Stato, quella di avere cuore e nervi capaci di sopportare il dolore di sentirsi sospettato. (*Benissimo!*)

Io finisco constatando che di questa inchiesta due sono i risultati più pratici: primo, la questione del prezzo delle corazze, per il quale io credo che si debba avere una riduzione; ad ogni modo io non voglio entrare nel merito, ma osservo solo che la questione fu spostata e non doveva portarsi sulla qualità che dobbiamo ritenere buona, ma soprattutto mi auguro che da questa discussione l'industria navale esca rafforzata in modo che in avvenire non sia più atto di coraggio venire qui a difenderla; mi auguro anzi che il Parlamento possa incoraggiarla perchè essa possa proseguire nella sua via ascendente per il bene del paese. (*Benissimo! Bravo! — Vivissime approvazioni — Applausi — Congratulazioni.*)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Barnabei, Abignente, Arlotta e Cottafavi a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

BARNABEI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge per la zona monumentale di Roma.

ABIGNENTE. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione al disegno di legge « Riforma dei ruoli organici dei personali dipendenti dal Ministero del tesoro ».

ARLOTTA. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla

Camera la relazione al disegno di legge: « Modificazione agli stipendi ed all'organico del personale della giustizia militare ».

COTTAFAVI. Pure a nome della Giunta generale del bilancio, m' uero di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Stanziamento in bilancio di un fondo straordinario di lire 90,768.39 occorrente per eseguire lavori urgenti ed indispensabili all'edificio del Museo nazionale di Napoli ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione dell'inchiesta sulla marina militare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Comandini.

COMANDINI. Onorevoli colleghi, ho un sospetto. Quando l'altro ieri l'onorevole Giolitti, che è fine conoscitore degli umori delle maggioranze parlamentari, a proposito dell'incidente sollevato dall'onorevole Giusso intorno alla destinazione dei documenti riservati, diceva che tutta la Camera ha fiducia nella Commissione parlamentare di inchiesta, ho il sospetto, dicevo, che l'onorevole Giolitti parlasse con una punta assai fine di ironia, perchè noi assistiamo dopo tre giorni di discussione a questo fenomeno, che, mentre si parla da ogni parte di imputati e gli imputati sarebbero: Glisenti, Tempini, Armstrong, la Terni e l'industria privata, viceversa gli imputati veri e propri sono diventati gli onorevoli Giusso e Franchetti, ma, più specialmente, l'onorevole Franchetti, e sarà cortesia della Camera se, alla fine di questa discussione, non si decreterà che essi siano, per lo meno, bruciati in effigie.

Ora, onorevoli colleghi, noi di questo lato della Camera siamo qui a fare la parte di difensori della Commissione parlamentare d'inchiesta, siamo qui a fare quest'opera, la quale in questo momento è quasi diventata un'opera doverosa di umanità, perchè noi crediamo che in questa discussione, consentiteci di dirlo francamente, si sia perduta un pochino la visione precisa degli interessi collettivi per venire a difendere i diversi interessi privati, perchè in questa discussione, onorevoli colleghi, si è fatto forse qualche cosa di più, si è coperta con il velluto la mano, ma si sono dati parecchi

colpi forti sulla testa dell'onorevole Franchetti.

Noi abbiamo sentito tutti gli oratori tributare all'onorevole Franchetti grandi elogi; chiamarlo uomo egregio, esimio, spirito forte, ma siamo poi arrivati a questo punto, che qualcheduno ha osato insinuare il sospetto che la Commissione d'inchiesta abbia tenuto conto soltanto di quei documenti, che facevano comodo al proprio assunto, ed abbia messo nel dimenticatoio tutti gli altri.

Diciamola questa verità, o signori; o noi crediamo che la Commissione d'inchiesta abbia fatto il suo lavoro, non dico in buona fede, il che non si dovrebbe neppure discutere, ma in modo serio e coscienzioso e allora sarà dovere per noi di aiutarla, e noi sospettiamo che la Commissione abbia obbedito ad uno spirito di personalità, a concetti assolutamente personali, e allora diciamo apertamente e francamente che respingiamo le conclusioni della inchiesta.

Ma non è possibile tenere una via di mezzo, rivolgere elogi a quelle egregie persone, e poi insinuare tranquillamente che esse hanno fatto quello, che loro meglio talentava, non ciò, che risultava dagli atti, dai documenti e dagli interrogatori.

Che cosa non si è detto della Commissione di inchiesta prima ancora che cominciasse la discussione in Parlamento! Per lo meno si era detto questo: badate, voi siete di fronte ad una Commissione di incompetenti; si tratta di gente, che in materia di marina non ne sa assolutamente nulla, quindi, *a priori*, noi dobbiamo accogliere con un largo beneficio di inventario tutte le conclusioni della Commissione; e si è dimenticato, che, dato il compito, che aveva la Commissione, compito di natura politica ed amministrativa, non era menomamente necessario che ci fossero i competentissimi, e pare a noi, molto modestamente, che bastasse che in seno alla Commissione d'inchiesta ci fossero, per esempio, due generali come il Baldissera ed il Mirri, due conoscitori profondi di tutto il meccanismo dell'azienda amministrativa, come il Martuscelli e il Melani, due giureconsulti come il Manfredi e il Quarta, per dire che le conclusioni della Commissione d'inchiesta non si possono respingere con un fine di non ricevere, come dicono i francesi, puramente e semplicemente, o con una dichiarazione d'incompetenza.

Ma si è detto ancora qualche cosa di più. Si è detto: ma che valore ha questa rela-

zione d'inchiesta, nella quale è mancato assolutamente il contraddittorio? E quando l'altro giorno arrischiavo una interruzione all'onorevole Arlotta, il mio amico personale Fortis si rivolgeva a me e diceva: ma queste sono eresie!

Ma quale contraddittorio, o signori? Perché voi parlate per artificio degli imputati Armstrong, Glisenti, Terni e Tempini; ma questo non è che un artificio della discussione per volgerla ai vostri fini. Qui contraddittori non ce ne dovevano essere; qui si esaminava quali fossero i doveri dello Stato, quali i suoi diritti di fronte a queste industrie, in quale maniera li avesse tutelati. E quando la Commissione aveva a sua disposizione tutto il materiale fornito dal Ministero della marina, venire a dire che gl'imputati Armstrong e Terni, Glisenti e Tempini si dovevano sentire in contraddittorio, è dire una cosa che non risponde alla verità; è tentare di rappresentare il lavoro della Commissione come monco ed incompleto per fini polemici, è dire una cosa che non ha nessun valore; perchè nessuno considera come imputati l'industria e gli industriali italiani, perchè noi, assemblea politica, esaminiamo qui quali sieno stati i mezzi di difesa dello Stato, di fronte a queste industrie, quali siano i ripari, quali i rimedi che domani lo Stato deve usare per togliere gli errori, per diminuire le deficienze e far sì che lo Stato sia forte nelle competizioni e nelle insidie che gli tende ogni giorno l'industria. E poi, o signori, diciamo una grande verità: che cosa importa a noi che la Terni abbia guadagnato di più o di meno? Ma abbiamo noi il diritto di venire a dire che i 5 milioni e 36 mila lire, che sarebbero il guadagno portato dall'ultimo bilancio della Terni, siano una speculazione illecita?

Ma noi diciamo che la Terni fa i suoi affari, che gli industriali fanno i loro affari e se domani Armstrong, la Terni, Glisenti e Tempini si trovano in condizione di potere imporre la loro legge allo Stato, essi fanno, come industriali, i loro affari; perchè ci vuole una grande dose d'ingenuità a venire a parlare alla Camera dei signori della Terni come di persone le quali hanno dimenticato i loro doveri anzi la loro missione, quando sappiamo che gl'industriali hanno una sola mira, quella di far fruttare largamente i capitali che essi impiegano nell'industria. (*Commenti*).

Noi guardiamo la questione da un altro punto di vista. Che cosa può e deve fare

lo Stato perchè questo non avvenga per l'avvenire, perchè non debba trovarsi disarmato di fronte all'industria privata? In quale maniera domani lo Stato può sorgere in armi contro queste industrie? Questo, o signori, pare a me, incompetentissimo in questa materia, sia il problema che si era posto la Commissione d'inchiesta, il problema che si deve porre dinanzi al Parlamento. Ed ecco perchè non ho compreso una gran parte dei discorsi che abbiamo uditi.

L'onorevole Arlotta, per il primo, ha detto che tutto il lavoro della Commissione è improntato (la frase mi pare precisa) ad un pessimismo deprimente. Ma l'onorevole Arlotta ci ha compensato con un grande ottimismo. Secondo lui noi abbiamo le cose migliori di questo mondo.

ARLOTTA. Non l'ho detto.

COMANDINI. Noi abbiamo i migliori cannoni del mondo, egli aveva alla mano il miglior libro di marineria, ed ha fatto un discorso di un ottimismo così iperbolico che per verità avrebbe compensato anche il pessimismo dell'onorevole Franchetti.

Soltanto l'onorevole Arlotta è stato da taluni giornali designato come il futuro ministro borghese della marina.

ARLOTTA. Lasci andare.

COMANDINI. Almeno se i giornali non hanno fatto una designazione impropria.

ARLOTTA. Non accetto l'augurio.

COMANDINI. Però senta un consiglio: ella sa che cosa dicono i maligni, che c'è stato cioè, un nostro illustre parlamentare che nel momento della crisi ha scritto un articolo su una reputatissima rivista per porre la sua candidatura a ministro borghese della marina e che quell'articolo non solo non gli ha portato il portafoglio della marina, ma neppure l'entrata nel Ministero presieduto dall'onorevole Giolitti. (*Commenti*). Sono cose che dicono i giornali, ed a cui io non credo; ma ad ogni modo, poichè, onorevole Arlotta, la maldicenza ha il suo peso sui destini umani, senta il consiglio di un suo ammiratore: non si comprometta troppo, se vuole diventare domani il ministro borghese della marina.

ARLOTTA. Sia certo che non lo voglio.

COMANDINI. Ora, onorevoli colleghi, prima del discorso dell'onorevole Arlotta, abbiamo avuto il discorso molto preciso, molto minuto e molto concludente dell'onorevole Albasini, poi il discorso sentimentale dell'onorevole Marcello e il

discorso abilissimo dell'onorevole Strigari il quale è venuto qui apertamente a difendere il cantiere Armstrong, perchè questo, ha detto, -alimenta tutta quanta l'industria del suo collegio elettorale, del paese di Pozzuoli, donde il dovere in lui della difesa. Ed oggi abbiamo ascoltato il discorso dell'onorevole Salvatore Orlando in talune parti del quale noi conveniamo, onorevole Orlando, perchè vi era qualche cosa da aggiungere all'inchiesta sulla marina ed è ciò che vi ha aggiunto precisamente lei, di cui si conosce la grande competenza nella materia. E quando ella dice che si è disinteressata da un certo cantiere, perchè non voleva prender parte a certi *trusts* con cui s'intendeva di imporre certi prezzi allo Stato, quando ella dice che noi abbiamo otto delle grandi navi le cui macchine sono interamente sbagliate; quando ci assicura che i prezzi della Terni sono alquanto esagerati; quando ella, onorevole Orlando, riconosce la necessità dell'elemento borghese nel Comitato pei disegni delle navi, allora, onorevole Orlando, in tutte queste cose, noi possiamo essere d'accordo con lei ed in altre ancora. Sicchè ella sarà ora persuaso: che un discorso tenuto testè con l'onorevole Vicini non a lei si riferiva ma mirava ad altro. Nè io sorgo qui a combattere l'industria nazionale e dico anzi che da questi banchi possiamo essere d'accordo con lei nel difenderla almeno fino ad un certo limite, fino ad un certo punto. E fino a quale? Fino a quel punto nel quale possono equamente armonizzare gli interessi della industria nazionale e i diritti dello Stato, fino al momento in cui l'industria nazionale non diventi così potente da poter imporre allo Stato, perchè al di là, onorevole Orlando, si cade in una protezione illecita e scandalosa, perchè al di là, onorevole Orlando, noi abbiamo bensì industriali che seguono la loro via che è quella dei maggiori guadagni, ma dinnanzi a cui lo Stato si trova assolutamente disarmato. Fino a quel punto, onorevole Orlando, anche noi siamo qui a fare la difesa dell'industria nazionale che sappia fruttare veramente al paese.

Ma ella comprende che vi sono limiti che furono sorpassati e perciò vi sono state pagine nella relazione della Commissione d'inchiesta che sono state determinate appunto dal timore che ancora i limiti si varcassero, e che non avvenisse per le costruzioni delle navi quello che era avvenuto in altra maniera per le famose corazze

Terni, in cui lo Stato ebbe la sorte di quel tale villano che riscaldava nel seno la serpe, ed ha creato un'industria dalla quale più di tutti è rimasto vittima.

ORLANDO SALVATORE. Lo Stato ha risparmiato molti danari.

COMANDINI. Oltre il discorso Orlando c'è stato il discorso fondamentale di questa discussione, il discorso dell'onorevole Bettolo: discorso vigoroso, meno vigoroso però di quello pronunziato alla Camera nell'ultima occasione.

Ora, onorevole Bettolo, io ho seguito con religiosa attenzione il suo discorso, ed ho trovato che in taluni punti ella non ha risposto alle accuse portate innanzi, con grande calma, ma con grande precisione dall'onorevole Albasini.

Vi è un punto grave in ciò che l'onorevole Albasini affermava, ed è un punto addirittura indiscutibile; perchè si sono tenuti celati taluni prezzi al Consiglio di Stato? Ora su questo punto non è venuta alcuna risposta dall'onorevole Bettolo. Ma anche sopra un altro punto non abbiamo avuto una risposta esauriente, ed è precisamente intorno alle ormai famose corazze speciali Terni. Il suo discorso, onorevole Bettolo, aveva una intonazione assolutamente diversa, in rapporto alla Terni, da quello che ella pronunciò nel maggio e giugno 1899 dal suo banco di ministro. Ella diceva allora con frasi che certamente resterà, non essere patriottico attaccare la Terni. Oggi ella ha detto qui che la Terni ha voluto troppo speculare sopra lo Stato; ed io dico che, se l'opera della Commissione non avesse portato al Paese altro risultato che questo, che finalmente noi abbiamo una specie di unanimità di giudizio intorno a questa questione (l'onorevole Arlotta rivendicava a sè stesso questa osservazione come relatore del bilancio della marina, cioè che la Terni speculava sullo Stato e che era lo Stato a pagare il maggior valore delle azioni della Terni salite da 500 lire, a 2400 e 2530) se, dicevo, la relazione della Commissione non avesse avuto altro risultato che questo, sarebbe già, o signori, un grande risultato ottenuto, perchè per lo meno ci obbligherebbe a studiare questo grave problema, il mezzo cioè di poterci emancipare anche dalla Terni, da questa grandiosa industria a cui lo Stato ha concesso e concede infiniti privilegi, che lo Stato ha creata e di cui oggi esso è costretto assolutamente a subire la legge.

Ma io dicevo che l'onorevole Bettolo non

aveva risposto esaurientemente intorno alle famose corazze speciali Terni. Nel maggio 1899, dopo il famoso esperimento al Mugliano, l'onorevole Bettolo vantava quello esperimento come un grande trionfo dell'industria nazionale: ed un vero trionfo sarebbe stato addirittura se le Terni si fossero trovate in condizione di fabbricare quelle piastre. Soltanto io non so se l'onorevole Bettolo sapesse o ignorasse che la Terni non era in condizione di fabbricarle. (*Commenti*).

BETTOLO. L'ho detto!

COMANDINI. Ma se lo ignorava, io domando a lui se non fosse avventato quel suo parere dal banco dei ministri e se egli non abbia involontariamente servito ai fini di quella speculazione e con le sue parole e quando accettava nel contratto del 1889 con la Terni di sostituire le corazze brevettate alle corazze speciali, accreditando così la convinzione che la Terni potesse corrispondere alla condizione di fabbricazione delle piastre speciali, che all'incontro la Terni non era assolutamente in condizioni di poter fornire.

Per lungo tempo si è continuato a menar vanto dei progressi della Terni, e a darle un prestigio per cui hanno potuto crescere le sue azioni, ed oggi qui tutti veniamo a dire che ci troviamo disarmati dinanzi alla Terni, di quella Terni che pure venne costituita con sacrifici non indifferenti del bilancio dello Stato.

La Terni ha avuto soprattutto vita per i milioni che lo Stato ha continuamente dedicati ad essa per ottenere prodotti che dessero le maggiori garanzie. Ciò nonostante la Terni ha continuato a fornire queste piastre brevettate, le quali forse non giustamente sono state paragonate a quelle Harvey, perchè è vero che le piastre brevettate Terni sono costruite con lo stesso sistema, ma non è detto che presentino gli stessi coefficienti di resistenza. Il che rende assai dubbi i confronti portati dall'onorevole Bettolo. (*Commenti*).

Comunque la Commissione d'inchiesta ha dovuto riconoscere ed oggi tutti riconosciamo che lo Stato italiano è quasi costretto piegare dinanzi alla Terni. E allora noi diciamo: studiamo dunque questo problema. La Commissione d'inchiesta ha detto: ma non dobbiamo noi pensare a far sorgere un'acciaieria di Stato? E l'onorevole Arlotta invece ha detto: no, io non sono favorevole all'acciaieria di Stato; io credo che si possa portare qui una nuova industria privata e

farvi partecipare lo Stato con una partecipazione di utili, in modo che noi possiamo in certa maniera essere continuamente i revisori e i padroni di questa nuova acciaieria. (*Interruzioni del deputato Nitti. — Commenti*).

Io non so (e dice benissimo l'onorevole Nitti, che previene una mia riflessione) se questi sistemi di partecipazione agli utili siano accettabili e adottabili; noi ne stiamo in questi giorni scontando uno alquanto amaramente, quello della partecipazione agli utili delle ferrovie. (*Commenti*).

Per ciò io penso che il problema si debba studiare sotto il punto di vista che è stato portato innanzi dalla stessa Commissione d'inchiesta, e che in quest'aula, ove abbiamo votato leggi che permettono agli enti locali di farsi industriali, noi non dobbiamo più obbedire a pregiudizi antichi. A nostro avviso è necessario affrontare vigorosamente il problema e trovare qualche cosa da opporre a questa Terni, non dimenticando però una ricerca di responsabilità da compiere per vedere se chi l'ha fatta sorgere poteva o sapeva prevedere a qual punto si sarebbe arrivati. (*Commenti*).

Una ricerca di responsabilità, onorevole Orlando, che non è interamente inutile, perchè noi non vogliamo, per l'aere desiderio dello scandalo, scoperchiare tombe o mettere a nudo cadaveri, ma per fini superiori, noi abbiamo diritto di vedere quanta responsabilità ci sia nel passato, perchè le inchieste diventano cose inutili da mandare agli archivi se non si ha il coraggio di affermare le responsabilità che ne derivano almeno per il presente, e per quelli che possono rispondere, se non si ha il coraggio di indagare quale sia la responsabilità a cui coloro che dovevano tutelare i diritti dello Stato sono andati incontro.

Se così non fosse, questa inchiesta raggiungerebbe qualche volume di più agli scaffali dei Ministeri che ne sono pieni; e avrebbe provocato soltanto il doloroso spettacolo che mentre abbiamo nominato una Commissione composta di uomini dell'uno e dell'altro ramo del Parlamento, cui sono stati aggiunti i più alti funzionari dello Stato, ognuno che sorga qui a difesa di frammenti di interessi privati può essere applaudito dalla Camera. (*Approvazioni all'estrema sinistra — Commenti*).

Onde io mi domando a che cosa serviranno le inchieste che abbiamo votato per la Sicilia e per la Sardegna e per il Mezzogiorno e se un bel giorno non sorgerà qui

qualche proprietario, che portando la sua scritta colonica, possa dire che l'inchiesta è stata perfettamente inutile, perchè egli tratta i propri dipendenti in maniera diversa da quella che da parte della Commissione d'inchiesta è stato accertato. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

I più tentano in questa discussione un artificio: impersonano l'inchiesta nell'onorevole Franchetti, il quale ha una fisionomia molto arguta, e direi quasi aere, e si valgono dell'arguzia della sua fisionomia (*Interruzioni a sinistra*) per dire: ma voi non siete credibile, voi avete precedenti. (*Interruzioni a sinistra*).

Ma diciamo la verità, onorevoli colleghi! Qui si attacca l'onorevole Franchetti. Ma io vi domando: e i senatori? E l'onorevole Giusso, che si tenta di separare dall'onorevole Franchetti? (*Approvazioni all'estrema sinistra*). E l'onorevole Chiapusso? (*Interruzione del deputato Orlando Salvatore*).

Onorevole Orlando Salvatore, ella è persona di grande valore, ma ella obbedisce un po' al pregiudizio egocentrico; si parla nella relazione della Commissione di costruzioni di navi, ed ella crede che le navi siano quelle che ella ha costruite; io parlo qui di chi tentò ieri di separare l'onorevole Franchetti dall'onorevole Giusso, ed ella attribuisce la cosa a sè stesso. (*Interruzione del deputato Orlando Salvatore*).

Ma, onorevole Salvatore Orlando, stavo per dirglielo, non è stato ella stesso che pare abbia quasi dubitato che gli altri membri della Commissione avessero perfino letta la relazione, onde l'animo onesto dell'onorevole Chiapusso è sorto a dire: la relazione è stata letta e vista da tutti. (Bravo! *all'estrema sinistra*).

Qui si piglia l'onorevole Franchetti e se ne fa una testa di turco, testa molto resistente però. (*Si ride*).

Si dice all'onorevole Franchetti: voi avete i precedenti, voi siete stato testimone in un processo, siete stato relatore acuto, troppo acuto, dei bilanci della marina, quindi questa relazione risente tutto il vostro pessimismo e per ciò, e per l'incompetenza della Commissione e il pessimismo del relatore, mandiamo ogni cosa agli archivi e chi si è visto s'è visto, le cose camminano come sono sempre andate. Ma io credo che così si batta una falsa rotta e ve lo dice un fatto che la Camera non potrà negare, che una parte delle conclusioni della Commissione d'inchiesta sono

state accettate dallo stesso gabinetto presente.

Poichè è stato sotto la presidenza dell'onorevole Giolitti, se non erro, che l'onorevole Mirabello ha presentato una serie di disegni di legge coi quali egli mostra di volere tradurre in atto alcune delle conclusioni della Commissione. La Commissione aveva detto: vi è sproporzione fra le dotazioni di alcuni capitoli del bilancio e le nostre unità navali. La Commissione non dice che le spese si debbano accrescere, vuole anzi che si debbano fare talune economie, ed allora il ministro della marina accetta questo punto e vi porta innanzi un disegno di legge per la vendita di alcune vecchie navi e per l'aumento della dotazione del carbone, perchè le nostre navi possano navigare di più e gli equipaggi addestrarsi maggiormente. Dice la Commissione che talune categorie di personale hanno bisogno di miglioramenti nella carriera, e il ministro accetta anche questo concetto e presenta un altro disegno di legge destinato ad assecondare, almeno parzialmente, questi voti. Vi è la questione più grave della fornitura del carbone. Qui la Commissione aveva rilevato che nell'amministrazione della marina non soltanto vi era spesso insufficienza di riscontri e di garanzie, ma anche vi era una grande mutabilità di criteri, sicchè in certi momenti pareva che il Ministero volesse farsi acquistare diretto del carbone tanto da preparare persino d'urgenza un decreto legge, in altri momenti pareva che volesse fare tutto l'opposto. Ora la Commissione dice: il carbone deve essere acquistato direttamente e il ministro della marina presenta un disegno di legge per l'acquisto diretto del carbone.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Non mi fu mai permesso per due anni e mezzo. Io volevo sempre comperare direttamente. È la legge di contabilità che si oppone.

COMANDINI. Onorevole ministro, io faccio tesoro delle sue parole e dico: come mai questa idea così semplice ed ovvia non è mai passata per il cervello di altri ministri; come è stato possibile che per lungo tempo si volesse da parte del Ministero oggi acquistare direttamente, domani respingere completamente quest'idea? Dunque io dico: Ella su questo punto ha seguito giustamente le sue idee e i suggerimenti della Commissione d'inchiesta ed ha tagliato corto a quella instabilità di concetti che la Commissione giustamente rileva, perchè, o signori, non

ci perdiamo nelle piccole cose, nelle cose minute, nelle frazioni di questioni, ma esaminiamo la questione della marina nel suo complesso, come l'ha esaminata la Commissione, ed allora voi riconoscerete che essa ha raccolto una grande messe di fatti dai quali, secondo il suo parere, sembra giustamente dimostrato, che vi sieno volontà, qualche volta così tenaci, che si sovrappongono alla volontà di chi ha la tutela del pubblico interesse; che qualche volta vi sono forze occulte per cui le migliori volontà, le migliori intenzioni restano spezzate e sono costrette a ripiegarsi su sè stesse. E quando la Commissione d'inchiesta dice queste cose ed aggiunge, con documentazione precisa, che spesso nei collaudi non si tiene fede ai patti del concorso; quand'essa rileva che molte volte la sorveglianza da parte dello Stato resta trascurata ed elisa dal potere degl'interessi privati, io sostengo che a questo noi dobbiamo guardare, perchè il fine della Commissione era soprattutto questo: andare a ricercare di quali mali avesse fino ad oggi sofferto e di quali miglioramenti fosse suscettibile la macchina dello Stato per potere, quelli e questi additare al Parlamento ed al paese, e far sì che quegli inconvenienti che si sono deplorati in passato e quei mali che sono stati additati, non da uomini che possono essere sospetti di poco patriottismo o da sovversivi, abbiano a cessare nell'Amministrazione della marina. Perchè voi ricorderete una frase celebre dell'onorevole Giolitti quando dal banco di deputato diceva: finchè gli organismi della marina non si modificano, finchè i congegni burocratici non corrispondano meglio alle loro funzioni, io non darò un soldo di più al bilancio della marina. Ciò dimostra che l'onorevole Franchetti non è poi quel pessimista che viene dipinto e che veramente esistono ed operano nel Ministero della marina forze occulte su cui qualche volta non possono le migliori volontà; ed io ho trovato che quella stessa Commissione che svela e documenta questi fatti, ne enumera anche tanti altri lodevoli e commendevoli dai quali trae questa confortante conclusione — confortante qualunque sia il nostro pensiero politico ed i banchi su cui sediamo in questa Camera — cioè che se vi sono elementi non puri ve ne sono altri che in certi momenti sanno far prevalere l'interesse superiore dello Stato agli interessi privati. (*Benissimo!*)

Ora, o signori, quando noi vediamo quello che avviene al Ministero della marina che

dopo tre rifiuti si accettino d'un tratto cannoni di grosso calibro; quando noi pensiamo a quella famosa fornitura delle otto mila granate, su cui ci ha intrattenuto l'onorevole Bettolo e per le quali egli stesso ha dovuto riconoscere che non corrispondevano interamente al contratto, allora ricorrono alla nostra mente le molte pagine che la Commissione dedica alla ditta Glisenti. Ma fermiamoci alle granate.

Si era indetta una gara: nessuna delle quattro ditte chiamate aveva corrisposto ai termini della gara; allora si pensò dapprima di rifiutare la commissione a tutte; poi tutto ad un tratto si accettò di dare questa commissione alla ditta Glisenti ed essa fabbricò i proiettili di cui fu fatto collaudo, nonostante la lettera ministeriale dell'8 maggio, nonostante che la Commissione collaudatrice scrivesse parole gravi, nonostante che i proiettili non soddisfacessero agli obblighi del contratto; e si è finito per accettare tutto quello che la ditta Glisenti dava, perchè si è detto: dal momento che noi siamo usciti dai termini del contratto nella gara, non è più possibile in questo momento, in sede di collaudo, rifiutare gli otto mila proiettili che la ditta Glisenti ci porta. E quando si leggono ancora le pagine della relazione d'inchiesta relative alla ditta Tempini, e ai masselli della ditta Glisenti; quando si accerta che la ditta aveva cognizione del rapporto riservato dell'ufficiale commissario, che era stato mandato espressamente per sorvegliare quei lavori, quando si vede che questo ufficiale commissario è stato sottoposto a due inchieste, come se non bastasse la prima, la quale pure aveva riconosciuto che egli non aveva colpa o responsabilità qualsiasi; quando si trova che davvero si avvera il detto del poeta, che al Ministero della marina non giunge a mezzo novembre quello che di ottobre si fila, perocchè la ditta Glisenti, la quale è esclusa dalle gare il 15 ottobre, e vi viene riammessa immediatamente il 27 novembre, dopo che la ditta stessa ha dovuto ammettere che si era presentata all'esperimento una barretta di trazione, la quale non corrispondeva al massello e che su questa barretta si era persino alterata la sigla dell'ufficiale commissario; quando, o signori, vi sono questi fatti, noi abbiamo il diritto di dire che non è dunque esagerato il giudizio della Commissione d'inchiesta, la quale dice che al Ministero della marina molte volte l'interesse privato sovrappone l'interesse dello Stato e che è neces-

sario rafforzare e rendere efficaci i congegni di sorveglianza e di riscontro, se non ci vogliamo vedere esposti a prendere per buone talune cose che avrebbero dovuto essere, secondo i patti del contratto, rifiutate.

Ma, onorevoli colleghi, la Commissione non ha fatto tutto quello che poteva fare: essa non ha esaminato tutti i contratti della marina. E vedo che non ha esaminato, per esempio, i contratti per la fornitura del legname e dei lubrificanti. Se la Commissione lo avesse fatto, avrebbe probabilmente dovuto far trarre fuori dagli archivi di un tribunale italiano un certo processo in cui vi erano lettere sommarie compromettenti, perchè da quel processo risultava che, come per le barrette di trazione dei masselli di acciaio della ditta Glisenti, si era fatto un trucco, così si era cambiato un certo campione di lubrificanti, per potere fare accettare una partita di olio che era eccessivamente acido e non corrispondente al contratto; avrebbe visto che in quel processo vi erano lettere sequestrate dall'autorità giudiziaria, nelle quali il rappresentante di un fornitore privato scriveva alla sua ditta: « Non mandate più di questo legname: esso è impossibile; ho dovuto diventare pazzo per fare accettare questa partita e, se voi mi manderete ancora partite di questa maniera, la mia buona volontà ed i miei accordi con un certo C. finiranno per non valere più ed il legname sarà assolutamente rifiutato ». Non dico il nome di questo C. perchè, in quelle lettere che sono passate sotto i miei occhi, il nome non c'era.

Dalla relazione della Commissione d'inchiesta abbiamo rilevato qualche altra cosa che al mio senso di modesto giurista fa una grande impressione. In tutti i contratti, quando si oltrepassa il termine di consegna (qui ci sono industriali che potrebbero attestarlo), si applica una multa al ritardatario o si chiedono i danni; invece per lo Stato sembra che ciò non valga. La ditta Terni ha da consegnare 8 o 9 mila tonnellate di corazze dentro il 1888 e ne consegna invece 1600.

La ditta Terni fa un nuovo contratto e lo Stato, invece di dire alla ditta: pagateci prima un risarcimento di danni per la non avvenuta consegna delle sei mila tonnellate di corazze, dice: vi aumento di trecento lire il prezzo anche per quelle corazze che non sono state consegnate. La ditta Armstrong poteva avere buone o cattive ragioni che voi avete sentite ieri dal collega Strigari,

ma certo è che alla ditta Armstrong non si sono quasi mai applicate multe. Sapete che cosa si è detto, e ciò mi pare un sintomo? Che non si sono applicate le multe, perchè non applicandole si induceva la ditta ad essere più diligente nelle consegne!

Ieri l'onorevole Strigari ha creduto di scoprire l'uovo di Colombo accennando ad un dilemma posto dalla Commissione d'inchiesta a proposito della famosa vertenza intorno al tipo dei cannoni per la *Vittorio Emanuele* e per la *Regina Elena*. Il dilemma è questo: o aveva ragione la ditta dicendo che doveva costruire i cannoni in un certo modo ed allora il Governo non doveva chiedere concessioni che prima o poi si pagano; o la ditta non aveva ragione, il contratto era come diceva il Governo ed allora è da deplorarsi che in materia così delicata si possano fare contratti che si prestano a cavilli.

Vi pare che questo dilemma sia eccessivo o straordinario? Al mio buon senso sembra di no, ed invece pare enorme che si dica che non si applicano le multe perchè colui al quale non si applicano sia domani più sollecito nel consegnare il materiale!

Quando in questa Camera abbiamo sentito colui che più violentemente si scagliò contro la Commissione, l'onorevole Santini, dire che la Commissione d'inchiesta è stata al di sotto del vero per ciò che riguardava l'impresa viveri, quando abbiamo sentito l'onorevole Orlando aggiungere le critiche sue a quelle della Commissione dicendo che faceva un discorso, come egli ha detto, non so se per eufemismo, non tanto contro la Commissione d'inchiesta quanto per dimostrare che non si deve disprezzare l'industria privata, ma riconoscere che gli abusi dell'impresa viveri non erano stati toccati seriamente dalla Commissione d'inchiesta, allora vi domando: in nome di chi è attaccata da tutte le parti la Commissione d'inchiesta? Quando per la Terni siamo tutti d'accordo che essa fa una speculazione a danno dello Stato, quando per l'Armstrong siamo tutti d'accordo che si sono usate facilitazioni eccessive (perchè io non credo affatto che la ditta Armstrong sia venuta in Italia per dare benefici al nostro paese e credo invece che abbia fatto quello che fanno tutti gli industriali, che dall'impianto fatto, dal capitale impiegato cercano di ricavare il maggiore utile), quando questi due punti che sono stati oggetto delle maggiori discussioni non sono discutibili, quando, ripeto, si è sentito ciò che bisogna pensare

della impresa viveri, allora io dico: con quale serietà si dipinge l'onorevole Franchetti come animato da risentimenti personali non si sa contro chi o contro che cosa, con quale serietà si dice che i volumi della Commissione d'inchiesta debbono relegarsi negli archivi? (*Bene!*)

Signori, per la impresa viveri vi sono fatti gravissimi. La Commissione comincia dall'accertare che si sono fatti capitolati addirittura caotici, vi dice che in materia di caffè si portavano nel capitolato due qualità a scelta, di cui una costava ottanta lire meno dell'altra; vi accenna a frodi e inconvenienti gravi (e la Commissione che dice tutto ciò non sa che si è arrivati sino a falsificare i timbri dell'ufficio di sanità con cui si bollavano le carni affinché potessero passare impunemente sotto gli occhi del Commissariato; e questo lo affermo io perchè il fatto dei bolli falsificati mi risulta direttamente); vi narra che si era arrivati a fare ciò che neppure i grandi Parlamenti possono fare, cioè l'inversione dei sessi, con un procedimento che potrebbe far parte di un trattato ginecologico, ma non può far parte delle pagine della Commissione d'inchiesta, e noi abbiamo ancora quegli ibridi, o signori, che, come tutti gli ibridi, non daranno mai un frutto, quei poveri commessi che sono mandati sulle navi, pagati un po' dalle ditte e un po' dallo Stato, e che mi pare che si trovino in quella condizione in cui si dice si trovassero molti anni fa, prima che il Giappone fosse baciato dalla civiltà, i condannati giapponesi, ai cui arti si attaccavano muli che tiravano in direzioni opposte, e il condannato ne usciva diviso a metà; e quando essa rileva che si tollera la truffa ufficiale, sancita in un pubblico patto, cioè, che il commesso deve rivendere all'impresa ciò che economizza, ciò di cui si arrangia o che fa fuori nel vitto di bordo...

MIRABELLO, *ministro della marina*. Era prima, ma ora non è più col nuovo contratto...

COMANDINI. Onorevole Mirabello, se ella non fosse così precipitoso a interrompermi...

COLAJANNI. Fa onore a lei e non agli altri.

COMANDINI... se ella non fosse così precipitoso nell'interrompere, ella vedrebbe che io cerco di dare *unicuique suum*, e avrei detto che ella ha cercato anche su questo punto di attuare una riforma...

BETTOLO. Un momento: il decreto del

1900 l'ho fatto io, quello che eliminò questo inconveniente.

COMANDINI. Però per dare a ciascuno il suo, onorevole Bettolo, devo dire che si è tentato soltanto di eliminare l'inconveniente, perchè la Commissione d'inchiesta accertò che la sola riforma apportata è che si sono pagati i commessi dallo Stato. Ora la cosa rimane in gran parte tal quale, e all'onorevole Mirabello spetta il merito di aver fatto un contratto viveri per due anni soltanto.

Perchè l'onorevole Mirabello pare che non avesse il preconconcetto, ed io spero non avrà neanche il concetto, di respingere le risultanze della Commissione d'inchiesta, ed ha limitato il contratto ad un biennio per avere più presto le mani libere.

E, onorevole Mirabello, se vuole che lo dica, vi è un altro punto su cui ella ha cercato di portare una riforma quello per il rifornimento delle navi, per il rifornimento dei depositi di carbone. Perchè la Commissione d'inchiesta aveva accertato anche in questo servizio gravi fatti: la Commissione d'inchiesta dunque non ha fatto una opera che si debba respingere se il Ministero ha creduto di doverla accettare almeno in parte. Ed io credo, onorevole Mirabello, e mi consenta di dirlo con tutta franchezza, che se non si fosse disposta l'inchiesta Parenti, forse si sarebbe trovato ancora qualche cosa di più e qualche cosa di peggio per il servizio viveri. Perchè ella comprende, onorevole Mirabello, (ed io mi auguro che ella abbia agito senza neppure la più lontana idea di attraversare la strada alla Commissione d'inchiesta) che basta sapere che vi è un ammiraglio od un contrammiraglio che va in giro a fare una ispezione ai viveri per cercare che tutte le cose si accomodino e che chi deve vedere vegga il meno che sia possibile.

Ma vi sono, onorevoli colleghi, altre cose che la Commissione d'inchiesta accertò e che noi dobbiamo altamente riprovare. Vi è stato qualcuno in quest'aula che abbia negato quello inconveniente che la Commissione d'inchiesta rileva, dei funzionari della marina che lasciano il Ministero per andare a servizio delle ditte private? Eppure la Commissione d'inchiesta ha scritto una pagina intorno al modo onde sorse la fabbrica di armi di Pozzuoli. La Commissione d'inchiesta ha detto: il Saint-Bon combatteva questo concetto; vi fu un ammiraglio relatore dinanzi al Consiglio superiore, e quell'ammiraglio era favorevole, ma, vedi caso, due

mesi dopo passava al servizio della ditta privata che aveva fatto sorgere la fabbrica. E l'onorevole Bettolo deplorava qui il caso dell'ingegnere Sigismondi.

Ora, onorevole Bettolo, ella aveva ragione su un punto: l'ingegnere Sigismondi si è trovato in questa condizione: di essere oggi uno dei tutori dell'interesse dello Stato e di diventare domani uno dei tutori dell'interesse privato. E noi non vorremmo questi passaggi rapidi e bruschi che lasciano dietro di sé un largo solco di sospetto, e di sospetto profondo. Perché si è detto giustamente: o il Sigismondi aveva mancato prima, o mancava dopo. Ma l'onorevole Bettolo in una osservazione non è stato esatto.

No, onorevole Bettolo, la Commissione d'inchiesta nelle censure alla Terni non si è fondata soltanto sulle dichiarazioni Sigismondi.

La Commissione d'inchiesta, nel fare le sue conclusioni rispetto alla Terni, ha cercato di fare suo pro di altro materiale che si era venuto raccogliendo e che non si deve dimenticare. Come faceva ieri l'onorevole Strigari, mi si sarebbe potuto dire: perchè, onorevole Strigari, voi che parlate di prezzi inglesi non ci avete invece parlato di prezzi delle officine dello Stato in rapporto ai prezzi della ditta Armstrong, di cui pure ha tenuto conto la Commissione d'inchiesta nell'arrivare alle sue conclusioni? E non soltanto, signori, si son verificati i rapidi e bruschi passaggi di cui ho fatto cenno, ma è avvenuto molte volte che quando taluni funzionari sono andati a riposo dal Ministero della marina, sono divenuti rappresentanti di alcune ditte, e così comprendete come costoro siano posti in una condizione di privilegio, perchè possono giovare di tutte le amicizie, di tutte le aderenze che hanno lasciate al Ministero, e forse non è estranea l'opera di costoro a taluna di quelle lettere per le quali qualche volta, quando vi è stato conflitto tra gli ufficiali di marina e le ditte private, dal Ministero siano partite note di difesa delle ditte private di fronte agli ufficiali della marina, e forse per ciò è potuto avvenire che il rapporto riservato, mandato dal tenente Varale, sia stato invece comunicato alla ditta, la quale ne ha fatto suo pro nella vertenza che aveva contro lo Stato.

I fatti accertati dalla Commissione hanno, del resto, rispetto alla Terni, la loro riprova nel risultato degli ultimi esperimenti, perchè non possiamo dimenticare che le ultime

sette prove fatte sulle corazze Terni, dal 1904 in poi, han portato a sei rifiuti.

Ora, se ciò depone nel senso che da un po' di tempo si è cominciato a guardare più dappresso al modo con cui i collaudi si facevano e dimostrano un concetto di gretta economia, non di economia vera, è stato lasciato da parte, e non si è data più la preferenza alle prove chimiche e meccaniche — il punte uolo e le barrette di trazione per provare le corazze — ma si sono moltiplicati quegli esperimenti al cannone che per un certo periodo si erano assolutamente trascurati se, dicevo, ciò depone nel senso che si è cominciato a comprendere la necessità di questo maggior rigore nelle prove di riscontro, e presto si è avuto il risultato che dissi, abbiamo ragione di affermare che permangono tutti quei dubbi che la Commissione d'inchiesta affacciava intorno al modo con cui le nostre navi sono state, fino ad oggi, protette.

Non intendo con ciò di dire che noi siamo assolutamente sguarniti. Qui, signori, esagerazioni non se ne devono e non se ne possono fare, ed io credo esagerazione deplorabile quella di chi tenta, in nome di un patriottismo, che noi non esitiamo a qualificare errato, di coprire gli errori e i difetti che vi sono nell'azienda del Ministero della marina e tenta di coprirli dipingendo gli uomini che si sono assunti il difficile incarico di inquirenti come persone animate da sentimenti di personalità, come gente che non ama il proprio paese, perchè vuole che all'estero vadano quelle commissioni che per l'innanzi si facevano in Italia.

Se è vero che questa è materia grave, o signori (perchè qui non si tratta semplicemente dello sperpero del danaro pubblico, ma di qualche cosa che attiene agli interessi supremi della difesa nazionale), noi non possiamo lasciarci trascinare dalla preoccupazione, che sarebbe in vero eccessiva, di venir meno alla protezione dell'industria nazionale per chiudere gli occhi dinanzi a certi mali, per non andarne a cercare coraggiosamente i rimedi. Perchè qui noi possiamo e dobbiamo discutere intorno al limite delle spese militari. Noi possiamo essere divisi, e siamo profondamente divisi da voi, su questo terreno; ma nessuno di noi può volere che i milioni che si danno alle aziende della marina e della guerra, con tanti sacrifici, vadano sperperati, e sia menomata la difesa del paese.

Noi conveniamo in un'altra cosa, con la Commissione d'inchiesta (e pare che

l'onorevole Orlando sia, in gran parte, d'accordo con noi; e d'accordo con noi è certamente l'onorevole Arlotta): troppa farragine di attribuzioni, troppo accavallarsi di responsabilità, non bene definite, onde pare che ciascuno abbia una responsabilità intesa che poi, bene esaminata, si fraziona e si dilegua in tal modo, che voi non arrivereste mai a trovare il responsabile di certi danni e di certe male azioni.

Noi vogliamo che l'elemento borghese entri, più largamente ed a fronte più alta, nel Ministero della marina. Ella, onorevole ministro, ha presentato un disegno di legge che toglie ogni inconveniente rilevato dalla Commissione d'inchiesta. La Commissione diceva: nel Ministero della marina, non avviene come in altri Ministeri, che il ragioniere capo abbia la responsabilità di tutti i riscontri; vi è una divisione ed un ufficio speciale di riscontro, che sono sottratti alle attribuzioni della ragioneria centrale; ed invano i ministri hanno cercato ed invano la Corte dei conti ha detto che il Ministero dovesse mettersi in regola con la legge sulla contabilità dello Stato. Non è stato possibile: perchè vi sono ufficiali superiori che non tollerano il sindacato di un ragioniere borghese. La insofferenza di certe mansioni risulta per altri fatti. Quando io leggo nelle pagine della relazione d'inchiesta, che, qualche volta, comandanti in seconda hanno trascurato il riscontro dei viveri, mi rendo conto di questa condizione di cose: si tratta d'uomini che sono entrati nella carriera marinare, forse, con altre idee e con altre idealità; e sono oggi costretti a questa piccola parte di revisori del servizio viveri. Sicchè quelle idealità stesse che essi conservano, fanno sì che, qualche volta, sentano nell'animo loro istinti di ribellione contro questa mansione che, di fronte alla posizione che hanno ed ai galloni che portano, può loro sembrare assolutamente trascurabile.

Entri in più gran parte l'elemento borghese nel Ministero della marina; si tolga questo cumulo di responsabilità e di mansioni, che pesa, anzitutto, sul suo capo, onorevole ministro (non su quello dell'ammiraglio Mirabello; ma sul capo di qualunque altro ministro della marina); ed allora vedrete sparire il caos, la farragine che la Commissione giustamente deplora e che noi rileviamo come un'altra di quelle osservazioni per cui la Commissione si è resa benemerita del paese.

Come vi dicevo, noi possiamo qui di-

scutere della misura delle spese militari. Vi è qualcuno che cerca di rivolgere le conclusioni della Commissione ad un aumento di spesa per il bilancio della marina; e lo diceva apertamente, senza veli, l'onorevole Marcello; ma noi potremo ricordare ancora la frase dell'onorevole Giolitti, frase che acquista valore di attualità: finchè certi organismi non sono profondamente modificati, non si debbono dare danari di più.

Ma noi spingiamo questo concetto a qualche altra conseguenza, o signori; noi diciamo che con i mezzi di cui dispone, con una profonda e radicale riorganizzazione dei suoi servizi, il Ministero può far fronte ai bisogni della nostra marina e della difesa nazionale.

Noi pensiamo che le spese militari sono sproporzionate alla potenzialità economica del paese. Ma per quanto possiamo desiderare che esse vengano diminuite, noi sentiamo che la condizione prima per raggiungere questo fine è di avere una organizzazione sana e sicura, che risponda alle esigenze del paese, e determini le responsabilità di ciascuno e faccia sì che non ci sia neppure il sospetto che gli interessi superiori dello Stato non sieno tutelati; perchè, o signori, qualunque sia la misura delle spese militari, qualunque sia l'idealità politica che anima ciascuno di noi, sentiamo che qua dentro dovremo unire le nostre forze tutti per raggiungere un fine supremo, il fine di portare un'ondata di vita nuova in certi organismi amministrativi, un'ondata di vita tanto più sana e tanto più vigorosa, in quanto questi organismi tendono al bene supremo della costituzione della patria, la quale è la base fondamentale per quelle evoluzioni che ci porteranno un giorno a sistemi di civiltà nuova. (*Benissimo! Bravo! — Vivissime approvazioni — Applausi all'estrema sinistra e con gratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione circa provvedimenti di concentramento, raggruppamento, trasformazione e revisione delle istituzioni pubbliche di beneficenza dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1905, nonchè l'elenco delle amministrazioni disciolte; e ciò in osservanza dell'articolo 102 della legge 17 luglio 1890, n. 6972.

Parimenti mi onoro di presentare la relazione intorno al servizio degli ospedali e sulle spese di spedalità in osservanza dell'articolo 97 della citata legge.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

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

APRILE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Stanziamento di lire 140 mila in uno speciale capitolo della parte straordinaria della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-907 con la denominazione « Spese per la Macedonia ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione dell'inchiesta sulla marina militare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nitti.

NITTI. Io non debbo fare nessuna accusa e nessuna difesa; mi propongo soltanto, se la Camera vorrà cortesemente consentirmi, di trattare il lato più delicato della questione.

Si può eliminare la causa più profonda del male che oggi deploriamo? Tutti siamo d'accordo nel dire che il male esista; solo vi può essere divergenza sulla estensione di esso. La intrapresa di Terni (per limitarci a un esempio tipico) così come è, dal punto di vista della morale pubblica, è condannevole; nessuno oserebbe onestamente e apertamente difenderla. Possiamo tollerare che lo stato presente duri?

La Commissione d'inchiesta ha fatto un'opera, che io ritengo degna di ogni lode, un'opera alta e patriottica. Coloro, che hanno letto con pazienza quei volumi, irti di cifre e pieni di sincerità, se pure sono in qualche discordia, non possono in buona fede negare l'alta idealità dei componenti la Commissione; essi, passando sopra ogni considerazione personale, vollero compiere opera altamente civile. È curioso e strano spettacolo che molti, i quali si protestano amici e seguaci dell'onorevole Giolitti, vengano oggi qui ad attaccare l'opera della Commissione d'inchiesta. Ora, fu l'onorevole Giolitti, che volle la Commissione così come fu composta. Quando si discuteva se la

Commissione doveva essere parlamentare o governativa, fu l'onorevole Giolitti che la volle governativa. Così venne la legge del 27 marzo 1904 e la Commissione fu composta sopra tutto di alti funzionari dello Stato.

L'opera della Commissione è nota: niuno che è onesto può dolersene. Tutti coloro che ne facevano parte furono sempre concordi. Nelle prime pagine della relazione è dichiarato che tutte le deliberazioni furono prese ad unanimità, e, quando qualche riserva si dovette fare, fu esplicitamente fatta.

Ora tutto questo artificio di discussione, con cui si tende a riversare sul relatore un fiume di rancori e di odi, è estremamente odioso e ingiusto. Se si deve dir male della Commissione, si deve esplicitamente, apertamente: si deve giudicare l'opera collettiva e non già fare separazioni artificiose. E quale tristo spettacolo! Meglio avere cattivi cannoni e corazze deboli che riconoscere così completa noncuranza di dignità e di carattere nei più alti funzionari e magistrati dello Stato.

Chi ha fatto parte della Commissione? I migliori magistrati, e i più degni, come il senatore Quarta, funzionari di alta fama e di lunga e onorata carriera, come il Melani, il Martuscelli, il Cagnetta, ecc.; i migliori generali: vi sono stati il generale Mirri, noto per la sua rettitudine, e il generale Baldissera, illustre se non per avere vinto gloriose battaglie, perchè si credeva avesse attitudine a vincerne.

Non parlo dei parlamentari designati dalla Camera e dal Senato. Ma non posso tacere che per noi e per tutti una Commissione che ha per presidente Girolamo Giusso è garanzia di onestà e di rettitudine. Poi che l'onorevole Giusso (mi consenta la sua modestia di dirlo) è uno dei migliori uomini del Mezzogiorno, è uomo che tutto ha dato e nulla ha chiesto alla politica, è uomo che ora non solo la sua terra, ma l'Assemblea cui appartiene. (*Bene!*)

Nella Commissione d'inchiesta, dunque, noi abbiamo la più assoluta fede, ed ogni artificio di rettorica, che tenda a menomare qualche parte dell'opera della Commissione, è assolutamente ingiusto, e deve essere biasimato, soprattutto dall'onorevole Giolitti. Egli anzi ha più che altri il dovere di biasimarlo, egli che volle composta la Commissione così, come fu, egli che l'ha secondata, credo lealmente, col suo aiuto, egli, che è venuto a dire ancora ieri l'altro di ri-

porre nella Commissione la più intera fiducia.

Come l'onorevole Giolitti ha accettato i provvedimenti per il Mezzogiorno dall'onorevole Sonnino, e, resistendo a tante pressioni, (cioè, che io riconosco lealmente, a suo onore) venne qui a difenderli fino all'ultimo e li fece approvare con solenne votazione, così sono sicuro che l'onorevole Giolitti sentirà ancora un dovere più alto, quello di venir qui a difendere la Commissione di inchiesta sulla marina. (*Interruzione*).

Io sono un oppositore del Governo; ma ciò non m'impedisce di vedere serenamente, e se l'onorevole Giolitti resisterà alle pressioni interessate e farà il suo dovere nel secondare l'opera della Commissione senza artificio e senza infingimenti io non gli risparmierei la lode.

L'onorevole Bettòlo, l'onorevole Orlando ed altri hanno riconosciuto che nella marina alcune cose o molte cose non vanno bene; ma poi più o meno apertamente hanno biasimato la Commissione. Perché? Si può citare un filosofo senza parere un pedante?

Voci. Sì! sì!

NITTI. E bene io ricorderò ciò che ha detto Hobbes: quando la ragione è contro un uomo, un uomo è contro la ragione.

Ora, quando gli interessi sono contro gli uomini, gli uomini sono esposti a negare anche la verità.

Qui vi sono molti interessi offesi; e bene, gl'interessi offesi si coalizzano nell'odio, si uniscono nel rancore.

La Commissione d'inchiesta ha compiuto un lavoro enorme; niente di più facile in così grandiosa indagine che trovare una piccola inesattezza, un piccolo errore. E allora la inesattezza assume per gl'interessati l'aspetto di un'offesa alla verità; anzi alla dignità nazionale; una piccola omissione diventa una colpa, una lieve deficienza si trasforma in un abisso.

Non pochi si dolgono dello spirito che animava la Commissione: abituati all'eufemismo e desiderosi forse più di attutire che di dire, molti rimproverano ai commissari la crudezza di alcune affermazioni.

Si trattava di vedere se il denaro sudato dei contribuenti, se il denaro tolto al popolo è impiegato bene e se è speso onestamente, o se serve a creare ingiuste fortune; se vi sono controlli che non funzionano; se lo Stato può contare che i sacrifici fatti sinora abbiano da raggiungere il risultato sperato.

La Commissione ha riferito onestamente

il risultato delle sue indagini: ma il giudizio è parso duro, benchè la durezza sia più nei fatti che nel giudizio.

E che cosa volevate fosse l'opera della Commissione d'inchiesta? Volevate che rassomigliasse ai « Fioretti di San Francesco? » allo « Specchio di croce » di Cavalca? allo « Speculum perfectionis » di frate Leone?

Quando gli speculatori diventano troppo patrioti e i borsisti si danno al misticismo allora è più da temere.

In ogni modo questa esaltazione di sentimento non è senza pericolo per la finanza dello Stato!

Ora io non voglio negare che qualcuno dei giudizi della Commissione possa essere onestamente oppugnato; e nè meno che la Commissione sia caduta in qualche inesattezza.

Ma bisogna tener conto dell'ambiente e delle circostanze. Quale enorme lavoro da compiere sopra azienda vastissima e intricata! Vasto il materiale, ostile e mal prevenuto l'ambiente e in esso speculatori e affaristi padroni di grosse aziende, disposti a ingannare, sopra tutto disposti a simulare la verità per valersi poi di ogni pretesto e screditare l'opera della Commissione.

Non riconoscere tutta la gratitudine che noi dobbiamo alla Commissione, che ha superato tante difficoltà e compiuta traverso gli ostacoli opera di sano patriottismo, sarebbe completa disonestà e azione indegna di un Parlamento che senta la sua responsabilità civile. Ma la questione ora è un'altra.

Io credo che non vi sarà nessuno in questa Camera che quando apertamente dovesse dichiarare la propria opinione, vorrà negare fiducia all'opera della Commissione, seppure in qualche cosa è dalla Commissione discorde.

Ma è un'altra cosa che oggi dobbiamo dire: come difendere lo Stato?

Strano caso! Perfino l'onorevole Bettòlo non parla più con entusiasmo dell'Acciaieria di Terni; egli non è venuto a dirci che si tratta di predoni (è linguaggio demagogico), ma ha usato parole così roventi che io non avrei, e credo nessuno di questa parte della Camera, avrebbe usato.

Vi è qualcuno che nega i risultati dell'opera della Commissione, dopo questo riconoscimento? Però, mentre tutti dicono male dell'azienda di Terni, le azioni si mantengono più che mai alte!

La Commissione deplora, la Camera deplora, nessun oratore ha voluto difendere

i procedimenti dell'acciaieria di Terni; eppure tutti qui devono riconoscere che gli azionisti di Terni non mostrano alcuna preoccupazione. Perché?

V'è una ragione di ordine finanziario, che se mi consentite dirò dopo; ma vi è una ragione di ordine giuridico più grave: gli azionisti di Terni sanno che lo Stato non può far nulla.

L'onorevole Comandini ha detto che aver fatto sorgere Terni fu un male.

Io non credo, e in questo mi distacco da una parte dei miei colleghi di questa parte della Camera, (*indica l'estrema sinistra*) perchè ritengo che la intrapresa di Terni non sia stata un male. Si poteva aiutarne la costituzione e forse anzi si doveva: il male è che l'interesse dello Stato non fu onestamente difeso.

In ogni modo, se Terni non fosse sorta, dati i sindacati industriali che ora agiscono e le condizioni del mercato internazionale, noi pagheremmo le piastre di acciaio quanto le paghiamo a Terni e forse pagheremmo anche di più.

La Commissione dice che bisogna difendere l'interesse della Nazione e contro le forme attuali di sfruttamento fare un'acciaieria di Stato. Non fa una proposta formale, ma presenta questa idea. Le idee della Commissione in altra materia sono state in gran parte accolte e l'onorevole Giolitti ha già presentato alcuni disegni di legge. Anche in questa materia l'onorevole Giolitti vorrà dire il suo pensiero; anzi questo dell'acciaieria è forse il punto più importante della discussione, e non bisognerebbe perdere occasione come questa per una soluzione efficace.

Bisogna dunque mettersi avanti il problema nettamente.

Si deve continuare nel monopolio di Terni? È possibile rompere il monopolio stesso? E si deve rompere facendo un'acciaieria di Stato, o facendo sorgere un'altra acciaieria con capitali privati? E data la legislazione attuale e le condizioni del mercato, quale soluzione è più conveniente?

Le acciaierie capaci di fabbricare piastre di acciaio non credo siano in tutto il mondo 20; quelle veramente importanti sono forse 15 o 16. Ma sono forse libere nella loro azione? Nel 1904 l'onorevole Mirabello invitò le 15 grandi acciaierie del mondo ad una gara internazionale e le invitò a presentare i prezzi. Vedete che cosa accadde: delle 15 acciaierie invitate, 5 soltanto si presentarono: una era la Terni, le altre

quattro erano straniere: John Brown e C. di Sheffield, Marrel Frères di Rive-de-Gier, Schneider del Creuzot e le Forges et Aciéries de Saint-Etienne.

Queste quattro Società che si presentarono a gareggiare con la Terni (ciò è da osservare sopra tutto!) chiesero prezzi superiori a quelli di Terni; così per le piastre di acciaio al nichel, così per le piastre harveizzate. Per esempio, per le piastre di acciaio al nichel di grossezza variabile, Terni chiese 2,400, Marrel 2600, Schneider 2630; per le piastre harveizzate di grossezza variabile Terni 2,650, Brown 3000 a 3,250, Marrel 3,100; per le piastre Krupp o analoghe di grossezza variabile, Terni 3,300 a 3330, Brown 3680 a 3700, Marrel 3700, Schneider 3735.

Questa è la « concorrenza internazionale » in cui qualche collega ancora spera!

La verità è che quasi tutte le grandi acciaierie nel mondo sono sindacate. Naturalmente le condizioni del sindacato sono ignote: niuno obbliga o può obbligare a pubblicarle. Sono accordi che intercedono secretamente, che si formano all'ombra di altri sindacati bancari e che tiranneggiano il mercato internazionale.

Fra le acciaierie che concorsero alla gara indetta nel 1904 dal Ministero della marina si diceva non fossero sindacate le case Marrel e le acciaierie di Saint-Etienne. Si diceva: ma chi può garantire? Assai probabile è che sia vero il contrario. Sta in fatto che anche esse chiesero prezzi superiori alla Terni: probabilmente concorsero per dare alla Terni modo di chiedere i prezzi elevati di cui gode. Infatti la Terni che ha un solo cliente, lo Stato, dà al capitale effettivamente versato dal 20 al 30 per cento all'anno; presentare e chiedere prezzi superiori quando si può acquistare le materie prime a prezzi più bassi, significa confessare l'accordo.

Il sindacato non potrebbe essere provato meglio: e quando i prezzi offerti sono così lontani dal costo, non bisogna fare studi profondi di economia politica per comprendere che esiste un sindacato.

Che fare? Le cose senza alcun rimedio dovrebbero essere senza alcuna riconsiderazione, dice Lady Macbeth. Se vi è rimedio cerchiamolo, e se no a che serve discutere a lungo o a lungo dolersi?

Il primo rimedio e il più semplice è quello di fare una acciaieria di Stato. È una soluzione semplice, ma è anche troppo semplice. Prima di tutto occorrono da trenta a quaranta milioni, e forse ancor più. E poi vi

è una difficoltà essenziale (e qui io credo che sia il punto della questione): lo Stato ora non è libero ne' suoi movimenti: vi è tutta la materia dei brevetti d'invenzione.

Ciascuna grande acciaieria ha i suoi procedimenti e quindi i suoi brevetti. Alcuni brevetti scadono presto, altri più tardi, altri sono ancora abbastanza lontani dalla scadenza. Ciascuna casa è libera di vendere o non vendere, e dato lo stato attuale della legislazione lo Stato non può far nulla.

Krupp ha i suoi brevetti, Brown ha i suoi, Schneider e la Terni anche. Come, per esempio, vi sono le piastre Krupp, vi sono le speciali Marrel, le speciali Terni, le speciali del Creuzot. Ora essendo così le cose, quale via seguire? Qui appunto è il nodo della questione.

Il giorno in cui lo Stato volesse costituire un'acciaieria, sarebbe completamente disarmato, perchè oltre le gravi spese, dovrebbe cominciare col capitolare dinanzi ai diritti esistenti. E quale sarebbe allora la conseguenza? Che molto probabilmente le nostre corazze ci costerebbero ancora quanto quelle di Terni e forse, permettetemi il dubbio, ancora di più. Tutto ciò spiega perchè la nostra azione sia fiacca e spiega come, non ostante tutte le cose che noi diciamo in Parlamento, e tutte le nostre resistenze e tutte le Commissioni d'inchiesta, il corso delle azioni Terni aumenti sempre o almeno si mantenga straordinariamente alto. La Terni non ha nulla a temere. Una Società che non abbia alea, che abbia il consumo sicuro dei suoi prodotti a prezzi molto elevati non deve nulla temere. Anche un ministro della marina che abbia buone intenzioni deve subire la situazione che abbiamo creato con leggerezza e che con deplorabile imprevidenza abbiamo mantenuta.

Che fare dunque? Andare più in là, affrontare la questione nella sua essenza, armare lo Stato contro forti interessi che l'opprimono. La Commissione in qualche punto ha esplicitamente riconosciuto che lo Stato non ha libertà di contrattare. (Volume 2° a pagina 21). Tutte le volte che gli industriali fabbricano o piastre di acciaio o corazze o proiettili non hanno altra mira che quella costante di accaparrarsi dei brevetti per mettersi al riparo di una qualunque preoccupazione di concorrenza.

Avere un brevetto vuol dire spesso avere un privilegio sicuro: rimanere spesso assoluti padroni del campo. Così i brevetti si

moltiplicano ogni giorno e limitano notevolmente e qualche volta sopprimono ogni libertà di contrattare.

Avere molti brevetti significa spesso avere una situazione di monopolio: quando poi molte case che possiedono brevetti si sindacano rendono alle nuove aziende difficile, o a dirittura impossibile di sorgere se non subiscono la legge, se non accettano le condizioni del sindacato.

Nè il fatto si limita alle corazze: cannoni, proiettili, materiale da munizione, ecc., è sempre la stessa cosa.

Abbiamo visto fatti scandalosi e quasi inverosimili. La casa Tempini ha avuto dal 1887 in poi *sempre a trattativa privata* a condizioni eccezionalmente vantaggiose, *oltre trenta milioni* di forniture. E ciò solo perchè si richiedevano sempre proiettili di *specialità esclusiva*. Così si rinunciava a ogni controllo, a ogni gara, a ogni concorrenza.

E vi è qualcuno che si meraviglia che i fornitori della marina guadagnino il 20, il 30, il 40 per cento, qualche volta più ancora?

Così anche l'acciaieria di Stato urterebbe contro queste difficoltà.

L'onorevole Bettolo nella sua deposizione (vol. IV, pag. 93), ha detto che stabilì la condizione che la Terni debba sempre per le sue corazze mantenersi all'altezza dei progressi che fa la casa Krupp. Così in questa materia delicata, in questo ramo di attività quando ogni brevetto costa molti tentativi, quando ogni nuovo impianto costa parecchie decine di milioni, il sindacato si produce spontaneo. Se la casa Krupp ha un brevetto importante Terni deve acquistarlo: non è questa la via che spinge di più ai sindacati?

Non bisogna forse far colpa a nessuno. Ciò che esiste ha la sua ragione di esistere e se le cause non saranno rimosse esisterà ancora. Aggiungete a tutto questo le cause di ordine bancario. Tutte queste grosse società per azioni sono in generale legate a istituti bancari, e questi a loro volta uniti tra loro. Chi si provi a scuotere uno solo di questi interessi si arresta dinanzi alle difficoltà da vincere, o è subito vinto. (*Commenti*).

Terni, cantieri navali, società siderurgiche, società di navigazione ecc., dobbiamo riconoscerlo, sono tutte dietro una banca sola, banca che è tedesca, se bene abbia nome italiano, e che ci ha portato non capitale fecondatore, ma un'organizzazione

adattissima a ricavare con mezzi limitati grossi benefici.

Spesso noi ingenuamente litighiamo per la marina nazionale, per industrie nazionali e non vediamo come dietro a queste parole sia l'equivoco.

Chi voglia però opporsi a questo movimento deve ben calcolare le sue forze, altrimenti può essere subitamente e forse inutilmente travolto. (*Commenti*).

L'acciaieria di Stato dovrebbe per necessità acquistare i brevetti, comincerebbe col subire le richieste di produttori potenti e nessuno può prevedere la misura di tali richieste.

Un collega molto autorevole ha detto: non bisogna trattare con chi è disonesto. Un privato che si accorge di avere un fornitore ladro, lo licenzia subito. Perché lo Stato non deve fare la stessa cosa? E lo Stato che può fare nel caso presente, se non si rivolge più al fornitore disonesto? È costretto a rivolgersi ad altri, che sono i compagni, gli amici, i soci dello stesso fornitore. (*Commenti*).

Onde io credo che la più grossa questione, la vera questione da risolvere, sia questa: dare allo Stato la libertà di difendersi, armarlo contro la disonestà.

Occorre quindi prima di tutto una riforma radicale in tutta la materia dei brevetti di invenzione. La nostra legge sulla proprietà industriale rimonta al 30 ottobre 1859.

È una vecchia legge fatta in un momento in cui la proprietà industriale non aveva importanza, e le modificazioni posteriori non hanno mutato nulla. (*Interruzione*).

Che cosa hanno fatto gli altri paesi? Alcuni si trovano in condizioni assai superiori a noi e poco devono temere.

La Francia ha cinque o sei fra le più grandi acciaierie del mondo: quindi non si trova vincolata così come noi. La Francia può distribuire le commissioni, può darle a chi si mantiene fuori sindacato.

Per far sorgere Terni noi abbiamo dovuto dar tutto, il capitale e le commissioni: Terni non ha rischiato nulla e ha avuto tutto. Ora in Francia vi sono acciaierie potentissime, e alcune di esse si può sempre mettere fuori sindacato.

La nostra poca simpatia per Terni non viene già dalla misura dei suoi guadagni. Scopo dell'industriale è guadagnare il più che possibile. Ma qui si guadagna il 25, il 28, il 30 per cento del capitale emesso versato, avendo un sol cliente, lo Stato, e il

cliente ha anche fornito il capitale e ha avuto tutti i rischi dell'intrapresa.

Che cosa devono pensare i coltivatori della terra che stentano il tre o quattro per cento, i famosi latifondisti contro cui si grida tanto? Ma noi quasi dei suoi guadagni ci rallegreremmo se intorno all'officina militare fossero sorti grandi officine industriali, come Krupp a Essen, come Schneider al Creuzot; dei sacrifici compiuti, delle ricchezze prodigalmente donate noi quasi ci rallegreremmo. In fondo la Nazione avrebbe fornito ad abili speculatori modo di fare una grande opera industriale.

Ma se Terni ha i suoi giornali, i suoi amici, i suoi difensori, è anche un'azienda che non ha fatto nulla per l'industria. Da Krupp la produzione industriale sorpassa di gran lunga quella militare: Terni è rimasta un'officina essenzialmente militare, che vive del Ministero della marina, che vive quasi solo di essa e quando ha tentato qualcosa nella industria, anche all'ombra della protezione doganale, ha mostrato di non esser degna dei nostri sacrifici.

Ho detto che la riforma più importante da compiere (se si vuole mettere lo Stato in condizioni di resistere e difendere insieme gl'interessi dell'Erario e quelli della difesa nazionale) riguarda la materia dei brevetti d'invenzione. E se le modificazioni che io ho l'onore di proporre oggi non si faranno, vuol dire che non si vuole risolvere nulla.

La proprietà industriale è oramai riconosciuta in tutti gli Stati per convenienza stessa della produzione. È naturale che l'inventore riceva il vantaggio delle sue ricerche, il frutto dei suoi sacrifici. Così il brevetto può considerarsi, o come il premio di una scoperta ceduta alla Società dall'inventore; o come la ricompensa della Società per incoraggiare e quasi stimolare la produzione.

Non è il caso di fare qui dissertazioni teoriche. Mi consenta la Camera di insistere in un concetto. La proprietà industriale, i diritti dell'inventore, sono riconosciuti dalla Società, per uno scopo di utilità generale: ma appunto perciò questa, come ogni forma di proprietà, deve avere limiti. Questi limiti piuttosto che restringersi diventano ogni giorno più larghi; poi che il concetto di solidarietà si rafforza e la subordinazione dell'individuo alla collettività diventa più grande. Non tutte le cose possono formare materia di appropriazione individuale e anche quelle che lo possono,

quando l'interesse collettivo impone, sono dietro indennità soggette ad espropriazione.

I limiti della brevettabilità vengono segnati dalle leggi e sono ogni giorno più rigidi. La proprietà industriale non solo ha le sue norme e i suoi confini: ma questi ultimi, ripeto, piuttosto che allargarsi si restringono. Alcune cose da gran tempo non formano materia di brevetti. Prima di tutto non può dar luogo a brevetto ciò che è contrario alle leggi, alla morale, alla sicurezza. Su questo punto quasi tutti gli Stati sono di accordo (Italia, Germania, Giappone, ecc.). Le invenzioni o massime scientifiche come tali, le invenzioni o scoperte che non hanno per scopo produzione di oggetti materiali non sono materia di brevetti (Italia, Austria, Argentina, ecc.). Chi può considerare il pensiero umano come materia di appropriazione individuale? Nè la salute umana può essere monopolio di alcuno: quindi i medicamenti di qualunque specie non possono dar luogo a brevetto (Italia, Austria-Ungheria, Francia, Giappone). Qualche paese va più in là: esclude tutte le sostanze preparate in via chimica (Austria, Germania, ecc.). Infatti se domani si trovasse il modo di assimilare l'azoto dell'aria e di renderlo un alimento umano, si potrebbe ammettere in un solo uomo il diritto di affamare gli altri uomini? L'Austria esclude dalla materia dei brevetti le invenzioni che riguardano le privative dello Stato. E molti paesi o quasi tutti escludono i piani finanziari, non essendo possibile ammettere in un privato il diritto di limitare la futura azione dello Stato e degli enti collettivi.

Dunque non tutte le cose possono essere materia di brevetti e i limiti della brevettabilità sono determinati solo dall'interesse collettivo.

Or se noi neghiamo che possa costituire materia di brevetti anche ciò che riguarda un monopolio di Stato (Austria), se noi neghiamo che la salute umana possa formare materia di monopolio, possiamo ammettere che il supremo interesse, la difesa dello Stato, la esistenza della società possano costituire materia di appropriazione individuale?

Perchè noi dobbiamo riconoscere la brevettabilità degli strumenti di guerra e di marina? Perchè noi che non riconosciamo che ciò che serve alla medicina possa essere brevettato, dobbiamo ammettere che ciò che serve alla difesa, alle esigenze dello

Stato, possa invece essere brevettato? (*Interruzione*).

Qualcuno dei colleghi m'interrompe (se bene intendo l'interruzione) per chiedermi se non vi sia l'ostacolo delle convenzioni internazionali: anche di questa materia parleremo.

Del resto io non scopro niente, perchè ciò che dico oggi è già applicato in alcuni paesi, e l'Austria e il Giappone hanno già in gran parte compiuta la riforma legislativa che io desidero. L'Austria con la legge 11 gennaio 1887 riconosce che lo Stato ha il diritto di espropriare per scopi militari qualsiasi brevetto, sia per usarlo direttamente, sia per lasciarlo in uso al pubblico. L'espropriazione non avviene per via dei tribunali e nè meno in forma contenziosa (Dio scampi in un paese come l'Italia da una espropriazione per via dei tribunali!) No, l'Austria stabilisce solo che l'amministrazione della guerra può sempre espropriare i privati e la misura dell'indennità è fissata dal ministro delle finanze d'accordo col ministro dell'agricoltura.

La Germania, dato il suo ordinamento, è padrona di dare o non dare brevetti. Mentre il nostro ufficio di brevetti non è che un ufficio di registro, che accerta la data, l'ufficio dei brevetti in Germania giudica nel merito. Così lo Stato è in realtà l'arbitro.

L'Inghilterra, pur così rispettosa della proprietà individuale, che cosa ha fatto? Anch'essa ha il diritto di espropriazione per conto dello Stato e della misura della indennità decide la Tesoreria. Ma la migliore e più radicale riforma è quella del Giappone.

Si è tanto parlato in questa discussione del Giappone, questo grande paese vincitore che ha avuto le più grandi vittorie militari dopo Napoleone, che si può anche in questa materia citarlo onorevolmente.

Che cosa ha stabilito il Giappone? La legge giapponese del 2 marzo 1899 stabilisce all'articolo 16 che se si tratta di un'invenzione di cui l'interesse pubblico richiede la divulgazione, o la cui utilizzazione dal punto di vista militare sia necessaria o debba essere tenuta segreta, il capo dell'ufficio delle privative industriali potrà non accordare la privativa se non sotto condizione, o anche rifiutarla, o imporre delle condizioni per il godimento di una privativa già accordata, o revocarla, secondo che egli stesso creda necessario l'uno o l'altro di que-

sti provvedimenti, o che gli vien chiesto dall'autorità competente.

Quando revoca una privativa già concessa (e allora soltanto), il Governo del Giappone accorda un compenso all'inventore o al titolare del brevetto.

In questa discussione ho sentito lodare il Giappone... per difendere le corazze Terni e altre forniture dello Stato italiano.

Si è anche ora disposti ad ammirarlo? anche ora che si tratta di un paese che non concede o revoca ciò che i fornitori più desiderano?

Come ho avvertito in principio, io ritengo, che questo sia il punto più interessante da risolvere, perchè noi dobbiamo dire oggi, se vogliamo veramente rompere l'attuale fitta rete d'interessi, o se vogliamo fare soltanto manifestazioni di carattere oratorio.

Io ritengo che lo Stato non debba concedere per l'avvenire brevetti per tutto quanto riguarda la sua difesa militare: che tutte le officine militari di Stato e quelle private che lavorano per conto dello Stato debbano valersi di tutte le invenzioni, di tutte le applicazioni, senza obbligo di corrispondere alcuna indennità.

Noi dobbiamo introdurre nella nostra legge sulla proprietà industriale l'audace riforma del Giappone: lo Stato ha diritto di dare e non dare brevetti per cose che interessino la difesa nazionale, ed ha sempre il diritto di revocarli; ed anche per i brevetti già concessi si può invocare il diritto di espropriazione (come in Austria), far stabilire le indennità con procedura sommaria, come fanno i paesi più civili, dal ministro del Tesoro d'accordo con quello di agricoltura.

Ho sentito fare qualche difficoltà poco prima in forma di cortese interruzione: siamo legati, credono alcuni, da impegni internazionali.

Ebbene noi non siamo legati da alcun impegno internazionale. (*Commenti*).

L'Inghilterra, il Giappone, l'Italia, la Francia, hanno sottoscritto lo stesso patto internazionale in materia di proprietà industriale; ma ciascuna ha una legislazione differente. I limiti della brevettabilità sono fissati in vista dell'interesse sociale del legislatore di ciascuno Stato, e del dare o non dare brevetti in materie determinate ciascuno è giudice.

La Convenzione di Parigi del 20 marzo 1883 che regola questa materia dice soltanto, che i nazionali e gli stranieri godranno degli stessi diritti *les avantages que les lois*

respectives accorderont par la suite aux nationaux. Dunque nient'altro che questo: noi siamo obbligati a concedere agli stranieri le stesse cose che noi accordiamo ai nazionali. E tanto è vero questo, che l'Italia, il Giappone e l'Inghilterra, che hanno stabilito sistemi diversi, sono retti dalla stessa Convenzione internazionale. (*Commenti*).

Ora dunque noi siamo perfettamente liberi in questa materia, e per ragione di utilità sociale noi possiamo adottare questo principio nuovo.

Ma io sento da qualcuno la sola obiezione che si può fare. Si dice: voi volete scoraggiare lo spirito d'invenzione! voi volete togliere lo stimolo alle scoperte! Ebbene è crudele constatare che lo stimolo alle scoperte in materia militare non si toglie mai. Noi siamo tutti fratelli, dice la morale, ma appunto perciò forse studiamo con tenace perseveranza di ridurre la famiglia umana. Nessun ramo di attività assorbe tante energie quanto l'arte di ammazzare gli uomini.

Bagehot in una delle sue pagine più luminose ha detto che una sola cosa non ha mai avuto regresso: l'arte di uccidere l'uomo; tutte le altre forme di attività hanno avuto dei periodi di regresso. Il medio-evo, di fronte all'antichità romana, è stato un regresso violento; per una sola cosa esso ha gareggiato con la società greca e romana, ed è stata l'arte degli strumenti di guerra, l'arte di uccidere gli uomini. Dunque io non temo nulla da questo lato, e poco tutti devono temere.

Ma posso affermare che non vi è motivo di preoccupazione per nessuno.

Che cosa interessa a noi dal punto di vista della produzione? Interessa il progresso assoluto. Che cosa interessa a noi dal punto di vista militare? Interessa il progresso relativo. Se si tratta di produrre merci, stoffe macchine, che cosa noi vogliamo? Noi vogliamo che si produca il più che possibile e se domani (dico per una ipotesi) potessimo ridurre il prezzo del pane a 2 centesimi il chilo o il prezzo del cotone a un centesimo il metro sarebbe un gran bene. Staremmo poi ancor meglio se un notevole progresso ci consentisse di ridurre ancora questi tenuissimi prezzi.

Quindi nell'industria nessun ostacolo deve essere messo alla produzione: il brevetto deve essere uno stimolo all'attività innovatrice.

Ma dal punto di vista militare che cosa noi vogliamo? Vogliamo che gli altri non

siano in condizioni di superiorità relativamente a noi: noi vogliamo che una applicazione, una modificazione, una invenzione fatta da altri possa essere ultimata da noi. Interessa non il progresso assoluto, ma il progresso relativo. Se altri fa, noi dobbiamo fare, più e meglio se occorre, ma se altri non fa, tanto meglio; noi ci aggiriamo allora nei limiti delle conoscenze attuali e delle applicazioni conosciute. Vi può essere onesto dubbio in questa materia?

Onorevoli colleghi! Io ho cercato di portare la questione in un campo più vasto; mi sono preoccupato di una cosa soprattutto: liberare lo Stato italiano da questa servitù, spezzare questa catena che lo cinge. È possibile? Io credo di sì, e ho indicato la via, e non ho avuto timidezza di pensiero o di forma.

Non occorre distruggere le cose che esistono, ma utilizzarle e farle servire a noi. L'interesse collettivo deve essere la nostra guida, ma appunto perciò nessuna perdita di capitale deve essere considerata come un bene.

Modifichiamo la legge sui brevetti, diamo o restituiamo la libertà allo Stato e dopo vedremo se occorra fare una nuova acciaieria di Stato, o comperare a buone condizioni la Terni, o far sorgere un'altra acciaieria privata, che resti fuori sindacato per obbligo di contratto.

E sarò lieto se l'onorevole Giolitti, il quale ha dimostrato con tanta sincerità di espressione di ammirare l'opera della Commissione d'inchiesta, e ne ha accolto in gran parte le conclusioni in quei progetti che ha presentato, vorrà secondarla ancora con l'azione di Governo.

L'onorevole Giolitti, quasi per fare omaggio alla Commissione d'inchiesta sulla marina, invitò a far parte del suo Gabinetto l'onorevole Giusso, presidente della Commissione d'inchiesta: volle così dire che in lui e nell'opera della Commissione riponeva la sua grande fiducia, e a conferma, prese nel Gabinetto l'onorevole Massimini, che faceva parte della Commissione, non solo perchè ne apprezzava le qualità personali, ma anche e perchè la nomina avesse significazione chiara e precisa.

Ora io chiedo all'onorevole Giolitti un atto di lealtà politica: che egli, cui segue forte e numerosa maggioranza, venga a difendere qui la Commissione da ingiuste e interessate accuse, e chiedo ancora a lui, che sente tutta la sua responsabilità, che accolga le nostre idee e le faccia trionfare contro il grande affarismo di Stato, contro

questo insieme di interessi privati, compia l'audace riforma legislativa che noi vagheggiamo. (*Bravo! — Vive approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Celesia e Di Saluzzo a recarsi alla tribuna per presentare relazioni.

CELESIA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Miglioramenti delle condizioni di carriera ed economiche dei sottufficiali e specialisti del corpo reali equipaggi ».

DI SALUZZO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti per i sottufficiali ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione dell'inchiesta sulla marina militare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero Alfredo.

LUCIFERO ALFREDO. In omaggio alla brevità vi risparmio l'esordio ed entro difilato nell'argomento.

Non posso ammettere quanto l'amico onorevole Comandini ha dichiarato nel suo brillante discorso, che la rispettabilità degli uomini che compongono la Commissione d'inchiesta deve essere una garanzia della serenità dei giudizi da essa pronunciati. Se così fosse, ogni discussione riuscirebbe inutile.

È invece obbligo nostro, pur riconoscendo la lealtà e la buona fede dei membri della Commissione, esaminare serenamente l'opera loro e discutere le loro proposte.

Voi ricorderete quanto e meglio di me la tempesta di accuse che venne scagliata contro la marina da guerra alcuni anni fa, la quale dette implicitamente origine ad una Commissione inquirente, che nei primordi di nomina regia, poi per successive vicissitudini si trasformò in Commissione parlamentare.

La marina da guerra, che non aveva nulla da paventare dalle più minuziose indagini che tale Commissione avrebbe potuto compiere, ne salutò l'avvento con grande compiacimento, nella certezza che dall'opera di essa non soltanto sarebbe rimasto purificato l'ambiente dalle continue accuse collettive e tendenziose; ma, vinto ogni pregiudizio di classe, le lamentate de-

ficienze di alcuni servizi sarebbero state messe in chiara luce, dando così agio al Parlamento di trovar modo come provvedervi.

Dolorosamente, o signori, una parte di queste speranze sono andate deluse. Dall'esame minuzioso dei volumi dell'inchiesta, e specialmente di quello contenente la relazione generale, risulta chiaro e manifesto che la Commissione, pur essendo composta di uomini rispettabilissimi, superiori a qualsiasi sospetto, ma non tecnici, non ritenne opportuno di avvalorare la propria competenza con l'adottare un sistema di indagini tale da escludere ogni possibilità di cadere in giudizi affrettati od in errori tecnici capaci d'indurre a conclusioni che hanno soltanto la parvenza della verità.

La Commissione non ha creduto di esporci nella sua lunga relazione il sistema seguito per procedere alle indagini che dovevano condurre all'accertamento della verità.

Per altro dall'esame accurato dei suoi lavori si può dedurre che, mentre essa fu corriva ad ascoltare tutti coloro che avevano vaghezza di versare nel suo grembo basse od alte querimonie, omise, qualche volta, di interrogare funzionari ed ufficiali circondati dalla maggiore estimazione sopra argomenti intorno ai quali avrebbero con serenità di coscienza, potuto fornire utilissime e documentate notizie. (*Bene!*)

Così ugualmente nell'affermazione di giudizi precisi intorno ad istituti od a persone mancò sempre quell'indagine in contraddittorio, dalla quale avrebbe dovuto, con sicurezza, venir fuori la luce.

Le conseguenze di un sistema siffatto si rilevano in quasi tutta l'opera della Commissione, dove, a seconda dell'elemento informativo preponderante, prende corpo e colore la proposta che la Commissione emette. E ciò nuoce non soltanto alla veridicità del giudizio emesso, ma benanco a quella unità di concetto e di indirizzo che avrebbe dovuto presiedere nel formulare le svariate e numerose proposte.

Io non vi ripeterò, o signori, quanto gli egregi oratori, che parlarono prima di me, con maggiore competenza, hanno detto in quest'aula.

L'onorevole ministro della marina nella seduta del 7 maggio e l'onorevole Bettòlo nel suo meraviglioso discorso di ieri l'altro hanno largamente provato come le nostre navi da guerra non siano per protezione e per offesa in alcun modo seconde a quelle

coeve delle altre nazioni; e sarebbe farvi perdere il vostro tempo se io m'imponessi di dimostrarvi ancora una volta ciò che già sapete, cioè che le corazze delle nostre navi sono buone ed i nostri cannoni non temono confronti. (*Approvazioni*).

V'intratterò, invece, brevemente di alcune altre fra le conclusioni alle quali la Commissione d'inchiesta è venuta, e la cui importanza non può sfuggire al vostro giudizio sereno ed illuminato.

Il metodo induttivo, come forma di argomentazione, si conviene alle scienze sperimentali, ma perde del suo rigore scientifico ogni qualvolta la induzione è conseguenza diretta di poche e scarse osservazioni su di un limitato numero di fatti congeneri.

La Commissione d'inchiesta non ha creduto di rendere omaggio a questo principio. Difatti, di fronte a migliaia di contratti che nel ventennio sottoposto al suo esame furono conchiusi dall'Amministrazione della marina, è bastato esaminarne solo alcuni e giudicarli in qualche parte manchevoli, per stabilire la massima che nella stipulazione dei contratti l'Amministrazione della marina non cura sufficientemente i suoi interessi.

In modo analogo, sulla dubbia testimonianza di qualche ignoto, la Commissione sentenzia che gli ufficiali di vascello più specialmente preposti a bordo delle navi al benessere materiale e morale degli equipaggi, non si occupano abbastanza di tale incarico; mentre chiunque abbia una lontana dimestichezza con la nostra vita di bordo sa, e può giornalmente constatarlo, con quale intelletto d'amore e con quale cura veramente paterna i comandanti e gli ufficiali della marina italiana si occupano dei marinari posti sotto i loro ordini. (*Bravo!*)

Recatevi, o signori, se dubitate del mio asserto, sulle nostre navi da guerra e vedrete quale corrente si simpatia affratelli l'ufficiale ed il marinaio, e come scopo precipuo del primo è costantemente il miglioramento materiale e morale di questo suo compagno di lavoro e di sacrificio. (*Benissimo! — Approvazioni*).

CHIESA. Ma in generale...

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Chiesa.

LUCIFERO ALFREDO. Io non so su quale base di fatti, non potendo dare a quelli indicati dalla relazione il valore di una dimostrazione anche approssimativa, la Commissione ha sentenziato che i nostri uf

ficiali rispetto a quelli delle altre marine trovansi in condizioni d'inferiorità per difetto di allenamento. Se prima di pronunziare un giudizio così grave la Commissione avesse cercato di approfondire alquanto uno studio tanto importante, probabilmente questa accusa immeritata non sarebbe stata lanciata.

Per chi segue lo sviluppo delle marine delle altre nazioni e conosce quanto si scrive all'estero intorno alla marina ed ai nostri ufficiali, riesce facile di confutare l'asserto della Commissione.

I nostri ufficiali, o signori, per comune consentimento, sono, fra le varie marine del mondo, l'esponente più alto della coltura tecnica, della capacità professionale, della vita sobria ed intemerata. (*Bene! — Approvazioni — Applausi.*)

Di essi scriveva l'ammiraglio Yelverton in occasione della morte di uno dei nostri migliori ammiragli: « L'ufficiale italiano educato a questi esempi, non è soltanto un manovratore abile ed ardito, ma è la scuola dei manovratori ». (*Bene!*)

Io non esaminerò, o signori, alcuna fra le svariate proposte che la Commissione ha presentato. Uno studio analitico su di esse non potrebbe esser fatto se non quando tali proposte fossero tradotte in speciali progetti di legge e presentati all'esame del Parlamento.

Non posso, però, esimermi di accennare ad un errore fondamentale del quale tutte le successive proposte in varia guisa si risentono.

La Commissione d'inchiesta, per stabilire quale debba essere il numero delle navi che costituir deve il nucleo combattente delle forze navali nazionali, trae le sue mosse dall'effettivo del Corpo reale equipaggi sotto le armi, calcolato in base alle tabelle di armamento delle navi, tabelle tuttora non definitive, ed agli stanziamenti normali del bilancio.

L'effettivo del Corpo reale equipaggi da mantenere sotto le armi, in base al predetto concetto, è, secondo la Commissione, di poco inferiore ai 26 mila uomini. Il numero quindi delle nostre navi da guerra, secondo la Commissione d'inchiesta, diventa una funzione diretta della potenzialità del personale del Corpo reale equipaggi sotto le armi.

Indipendentemente dal fatto, che, pure alienando tutte le navi varate prima del 1893, come propone la Commissione, i 26 mila uomini del Corpo reale equipaggi non

sarebbero sufficienti per armare le rimanenti, dopo svolto il programma di costruzioni del ministro Mirabello dovuto alla legge sui maggiori assegnamenti, ma occorrerebbe portare quella cifra ad almeno 28 mila uomini, un ragionamento così specioso, che subordina l'effettivo della flotta all'effettivo del personale sotto le armi, se ha una fallace parvenza di verità, non resiste ad una critica accurata e cosciente.

Se esso fosse prevalso nella marina francese, ed anche più nella marina germanica, dove, a costituire i contingenti marittimi, deficienti per numero e per qualità, si dovette ricorrere alle truppe di terra, queste due grandi marine avrebbero dovuto rinunziare al loro sviluppo, e ridursi a marine di ben secondaria importanza.

Le forze navali di un paese non sono commisurate agli effettivi di personale che trovansi sotto le armi, ma debbono, invece, rispecchiare le necessità politico-militari del paese stesso, e, determinate in tal guisa, debbono trarre dai contingenti marittimi il personale adatto per armarle (*Benissimo!*).

L'effettivo del Corpo reale equipaggi sotto le armi serve a provvedere, in caso di mobilitazione, al naviglio di prima linea; il richiamo delle altre classi provvede in larga misura all'armamento delle navi assegnate alla seconda e terza linea, al completamento delle difese terrestri ed ai servizi secondari negli stabilimenti marittimi.

Di questo errore iniziale risentono, come ebbi a dire, la maggior parte delle proposte, che la Commissione ci ha presentate.

Con l'intendimento di separare, in qualche guisa, le attribuzioni dei vari corpi militari e civili, della regia marina, risulta spiccata la tendenza di relegare sulle navi gli ufficiali di vascello, togliendoli da tutti quei servizi direttivi, nei quali essi portano, insieme con la cultura tecnica, la voce pratica del mare. Con l'intendimento di assicurare ai controlli amministrativi un più largo funzionamento, si diminuiscono gli effettivi dei corpi combattenti, allargando in misura certamente eccessiva alcuni dei corpi ausiliari ed i corpi civili.

Se le proposte della Commissione d'inchiesta, in questo campo ed in tutto ciò, che ha attinenza all'Amministrazione centrale ed a quella degli arsenali, fossero senz'altro effettuate, occorrerebbe intanto aumentare il bilancio (e la Commissione d'inchiesta stessa lo dice), ed inoltre nella marina italiana l'elemento combattente sarebbe ridotto ad una falange, mentre l'elemento

ausiliario e burocratico diventerebbe una legione. (*Benissimo!*)

È necessario, invece, che l'amministrazione, che è mezzo, non si sostituisca all'efficienza militare e navale, che è fine e scopo supremo.

Premesse queste compendiose osservazioni di disamina delle proposte della Commissione, sentirei di mancare al dover mio se non dichiarassi altresì che le numerose osservazioni, che la Commissione ha raccolto, non ostante le mende e le pecche, rappresentano un importante materiale, che merita di essere ponderato e discusso in opportuna sede, per trarne, in quanto è possibile, partito pel miglioramento dei vari servizi.

Le riforme organiche, o signori, non possono, però, a mio avviso, aver carattere durevole, se non si riferiscono a qualche cosa di più alto: al programma navale della nazione.

Ogni grande paese, o signori, in ispecie sul mare, ha le sue grandi finalità da compiere; eventuali circostanze possono spingerlo per altra via, determinando transitori conflitti; ma i suoi veri obiettivi, i quali, per continua ed ineluttabile fatalità storica, prima o poi, bisognerà raggiungere, non sono mutevoli, e debbono essere la base, intorno alla quale va determinato il suo programma navale. (*Benissimo!*)

Negli altri Parlamenti, in ispecie in Francia ed in Austria, si discute del nemico probabile, e si costituiscono le forze nazionali in relazione alle forze del probabile nemico. Da noi, o signori, reticenze ingiustificabili non permettono ancora di parlare chiaro. È necessario che si dica una buona volta, per quanto ha tratto alla marina da guerra, che cosa si vuole e dove si vuole andare. (*Approvazioni*). Determinato questo programma navale, corollario naturale degli obiettivi politico-militari della nazione, sarà facile determinare il numero e la composizione delle squadre, il numero degli arsenali e la loro specializzazione nei riflessi della funzione guerresca agli stessi assegnata, le basi di fornimento di carbone e la loro entità, le basi di operazione, le stazioni di agguato, e via di seguito.

Soltanto allora la mobilitazione sarà pronta ed efficace; soltanto allora le riforme in ogni ramo dell'amministrazione saranno organiche ed avran carattere durevole; soltanto allora, anche mutando i titolari del

Ministero della marina, vi sarà la continuità nell'indirizzo e nel programma.

Onorevole ministro della marina ed onorevole presidente del Consiglio, mi auguro che vorrete legare il vostro nome, per l'amore intenso che nutrite per la nazione e per la marina, ad un'opera così degna.

Confortati da quella Commissione suprema per la difesa dello Stato, chiamata ad integrare e ad armonizzare l'impiego dei due grandi elementi della difesa, l'esercito e la marina, compiete voi quest'opera salutare, determinando il nostro programma navale e coordinando intorno ad esso tutte le possibili riforme. (*Approvazioni*).

Dopo tante lotte e dopo tanti dolori la marina da guerra attende dal Parlamento nazionale una parola alta e degna di saluto e d'incoraggiamento a perseverare nelle continue prove di abnegazione e di sacrifici.

La marina da guerra attende da questa Camera, che è il cuore della Nazione, una parola calda ed affettuosa, che le dimostri quali vincoli di immutabile affetto leghino la Rappresentanza nazionale ai vigili custodi dell'integrità della Patria sul mare nostro. (*Benissimo! — Vivissime approvazioni — Applausi*).

Con questo intendimento mi onoro di presentare alla Camera il seguente ordine del giorno:

« La Camera, riaffermando la sua fiducia e la sua speranza nella marina militare, convinta che qualsiasi riforma organica e durevole non possa derivare che dall'esatta concezione di un programma navale che risponda alle esigenze politiche e militari della Nazione, invita il Governo a concretare tale programma e ad esaminare con equo animo le proposte della Commissione d'inchiesta per tradurre in atto tutte quelle che direttamente o indirettamente tendano a contribuire all'incremento delle nostre forze navali e alla semplificazione dei servizi attinenti alla marina da guerra ». (*Vivissime approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Costa Zenoglio a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

COSTA-ZENOGLIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Riforme nei servizi ammi-

nistrativi nell'Amministrazione centrale della marina.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione dell'inchiesta sulla marina militare.

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

LACAVA. Debbo cominciare con un fatto personale, procuratomi da un amico personale, l'onorevole Comandini. Non è da oggi, che ho sostenuto che possa o debba esservi un ministro della marina borghese. Ciò dico, non per mancanza di deferenza o di fiducia nel presente ministro e nei suoi predecessori. Ma è questa una questione che esorbita dalla odierna discussione; e quindi passo alla relazione della Commissione d'inchiesta.

Comincio con osservare che la relazione della Commissione d'inchiesta non è contraria alla marina, come qualcuno può credere. Per me la giudico come cosa, che riguarda l'Amministrazione della marina e nulla più. Farò alcuni appunti alla Commissione stessa. In primo luogo avrei desiderato che la Commissione non avesse pubblicato i primi volumi, separati dagli altri, ma tutti i volumi in una sol volta; perchè in tal modo sarebbe stato eliminato l'inconveniente, da tutti deplorato, della pubblicazione incompleta di una parte della inchiesta, cosa che non ha giovato neanche alla Commissione stessa. Insieme coi primi tre volumi si dovevano pubblicare anche il quarto ed il quinto, che si possono dire la base della relazione. Infatti il ministro Mirabello fu obbligato il 7 di maggio di venire alla Camera a fare dichiarazioni, le quali produssero veramente un grande sollievo nel paese. Intanto nel quarto e nel quinto volume sono interrogatori e documenti, che mi lasciano molti dubbi, che spero il ministro vorrà eliminare.

Prima di indicare questi miei dubbi, poichè in questa questione, fortunatamente, non vi è una questione ministeriale, ed in conseguenza ognuno è libero di fare sulla Commissione d'inchiesta gli apprezzamenti che crede, senza distinzione di partito, dirò apertamente l'animo mio in proposito.

Anzitutto mi associo alle lodi, che la Commissione d'inchiesta tributa al personale dell'armata. Vada il plauso della Ca-

mera a questo personale, che tiene dappertutto alta la bandiera italiana...

FRANCHETTI, *relatore*. Benissimo.

LACAVA. Vada il plauso della Camera a questo personale che compie il suo dovere con sacrifici d'ogni genere, ed a cui sono affidate le sorti future della patria nostra.

Una voce a destra. Anche le presenti!

LACAVA. Anche le presenti. La Commissione d'inchiesta ha fatto bene a proclamare la rispettabilità delle persone, che dirigono l'Amministrazione della marina; infatti non una parola si trova in quei cinque volumi, che possa menomare la stima dei direttori della nostra marina. (*Benissimo!*) Possono aver commesso degli errori; ma chi non ne commette? Questi errori però vanno sempre giudicati secondo i tempi e le circostanze, nelle quali avvennero, e credo che la Commissione d'inchiesta sia la prima a riconoscere questa condizione di cose.

FRANCHETTI, *relatore*. Certamente!

LACAVA. Tutti riconoscono che i ministri della marina hanno troppe attribuzioni, che c'è troppo accentramento nella persona del ministro; ed è desiderabile che queste attribuzioni siano divise.

Gli atti della Commissione d'inchiesta, secondo me, si dividono in due parti. Nella prima parte essa pone in rilievo gli inconvenienti, che documenta; nella seconda parte essa propone i rimedi, e presenta anche delle conclusioni. Spetta alla Camera di vedere se i fatti pubblicati dalla Commissione d'inchiesta siano accertati, e quali provvedimenti si debbano prendere.

La Commissione d'inchiesta è stata accusata della mancanza del contraddittorio. In verità, io trovo che, quando le Commissioni d'inchiesta sono parlamentari, esse devono guardare l'oggetto per cui furono istituite, cioè l'amministrazione; quindi non trovo applicabile alla Commissione d'inchiesta il contraddittorio che si richiede nei procedimenti giudiziari. (*Commenti*).

Però non nascondo che, invece del contraddittorio, la Commissione d'inchiesta avrebbe dovuto usare il sistema delle contestazioni.

FORTIS. È lo stesso!

LACAVA. È diversa, onorevole Fortis, la contestazione dal contraddittorio; perchè, a coloro, ai quali doveva contestare dei fatti la Commissione d'inchiesta non poteva neppure dare il giuramento. La Commissione avrebbe dovuto per iscritto indicare alle

ditte e alle altre persone gli addebiti che loro si muovevano, e queste avrebbero dovuto mandare alla Commissione le loro risposte e discolpe. Questa è contestazione e non contraddittorio.

Una voce. Ma è questione di parola!

LACAVA. In tal modo la Commissione avrebbe guadagnato anche nella sua scrupolosità. Tuttavia sono il primo a riconoscere che gli uomini, che compongono la Commissione d'inchiesta, sono i più scrupolosi e che della loro grande rettitudine nessuno può dubitare.

Aggiungo ancora che se queste contestazioni fossero state dalla Commissione d'inchiesta ordinate, molto probabilmente le cose non si sarebbero perciò modificate.

Del resto intorno a questa mancanza di contestazioni la Commissione d'inchiesta risponderà a me e agli altri oratori che ne hanno parlato.

L'altra accusa, abbastanza grave, e che ritengo la onorevole Commissione eliminerà, è quella intorno alla mancata pubblicazione di alcuni documenti. Alcuni oratori hanno osservato come lo stesso onorevole Mirabello, nella seduta del 7 maggio, ebbe a dire che un suo memoriale non era stato tenuto in conto dalla Commissione: l'onorevole Bettòlo ed altri hanno detto pure che mancavano certi documenti. Io, naturalmente, non posso dire di quale importanza tali documenti fossero e se avrebbero potuto mutare le conclusioni della Commissione; ma, come dicevo, ritengo che il relatore ed il presidente su ciò anche risponderanno.

MIRABELLO, *ministro della mariniera.*

Il mio memoriale mancava allora, non ora.

GIUSSO, *presidente della Commissione.*

La cosa fu chiarita.

LACAVA. La Commissione d'inchiesta è poi molto da lodare (e con questo, a parer mio, si è veramente resa benemerita del Paese), per il suo riserbo sopra quei documenti, che non ha voluto pubblicare. Vi sono atti della vita pubblica e politica della nazione, che non debbono essere consegnati alla pubblicità; e, ripeto, di ciò la Commissione merita lode.

Un'ultima accusa è stata fatta alla Commissione: quella di avere intonato l'opera sua ad un eccessivo pessimismo. Ma, come giustamente osservava un collega, le Commissioni d'inchiesta non sono destinate a scrivere i « Fioretti di San Francesco »; esse toccano e feriscono molti interessi; onde una tinta di pessimismo traspare sem-

pre, ed è facilmente spiegabile nell'opera loro. Ma io, che non sono pessimista, e che mi sono imposto di giudicare *sine ira et studio*, guardo all'opera sua ed alle diverse proposte della Commissione, e le considero, per usare un'espressione oggi alla moda, in maniera obiettiva e serena.

Non mi occupo quindi delle accuse, e comincio col programma sulla marina, che è stato anche poco fa accennato dall'onorevole Lucifero. Non entro nei particolari tecnici, perchè quel campo non è il mio. Ma osservo soltanto questo: ricorderete la discussione, che si fece alla Camera quando l'onorevole Fortis portò il progetto di maggiori assegnamenti per la marina. Ci furono allora parecchi colleghi, i quali dissero che per quel programma navale le spese non bastavano. Ed io, che non sono tecnico, mi sono attenuto ad un documento, che trovo nei volumi della Commissione, ad un allegato cioè dell'ammiraglio Palumbo, nel quale questi fa rilevare che, dato l'attuale programma navale, e date anche le proposte dell'onorevole Mirabello per la vendita delle navi (anzi, secondo il programma dell'onorevole Mirabello se ne venderebbero tre, mentre secondo il programma dell'ammiraglio Palumbo se ne dovrebbero vendere quattro), non si può arrivare alla fine della esecuzione di esso, se non portando la spesa per la sola marina militare a 110 milioni.

In questo allegato l'ammiraglio Palumbo osserva che la spesa per il carbone deve ascendere a 25 milioni, mentre nel bilancio attuale è prevista in 6 milioni; così per le artiglierie occorrerebbero 9 milioni, mentre il bilancio attuale ne porta 6; e così per le esercitazioni, per le quali l'attuale bilancio porta una somma molto minore di quella, che il Palumbo ritiene necessaria.

Secondo l'onorevole Palumbo ci vogliono dunque ancora altri 50 o 60 milioni, poiché la somma, che egli propone per la sola marina militare, ascende, come ho detto, a 110,395,400 lire.

Ora io dico all'onorevole ministro Mirabello, e mi dispiace che non sia presente il presidente del Consiglio per poterlo dire anche a lui, che questa è una cosa che è bene che la Camera sappia. Perchè qui non c'è che un dilemma: o l'attuale forza navale della marina militare resta qual'è, ed allora per bene equipaggiarla, secondo il Palumbo, ci vogliono altri 50 o 60 milioni; oppure le forze del bilancio non possono sopportare questa spesa, ed allora bisogna fare qualche cosa che non è secondo il programma attuale. (*Commenti*).

Espongo questa condizione di cose senza dire quale sia la mia opinione. Posso dire soltanto che, quando verrà questa questione, io, che ho sempre votato le spese militari, e specialmente quelle della marina, se le condizioni del bilancio non lo permettessero, sarò il primo a riconoscere che queste spese non si possono fare... (*Interruzione del deputato Fortis*).

Onorevole Fortis, io non sono tecnico, lori-peto; ma allo scadere del termine per l'attuazione delle spese previste nella legge da lei presentata, noi ci troveremo nella condizione di avere una forza navale militare male equipaggiata, stremata e scheletrita; ed in tale caso, se maggiori somme non si potessero votare per condizioni finanziarie, è molto meglio una piccola flotta ma bene allenata ed equipaggiata.

Detto questo, esporrò alcune considerazioni o dubbi, su cui richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro Mirabello.

Per quanto volessi toccare il meno possibile di certe cose gravi rilevate dalla Commissione di inchiesta, non posso non parlarne per sommi capi.

Prima di tutto le corazze. Per le corazze vi sono due questioni: il prezzo e la qualità. La questione del prezzo è stata oramai dibattuta, cominciando dall'onorevole Bettolo a terminare coll'attuale ministro della marina, il quale, nella seduta del 7 maggio decorso, disse queste precise parole:

« Circa le corazze non io certamente dissentirò dall'opinione, espressa dalla Commissione di inchiesta, che le piastre si paghino di più di quanto si dovrebbe; ma non posso accettare, in alcun modo, l'altro giudizio che, cioè, nella stipulazione del contratto ultimo da me conchiuso si potessero ottenere condizioni migliori ».

Poi l'onorevole Mirabello aggiunse che egli indisse una gara internazionale il cui risultato avrebbe portato ad un prezzo maggiore, ed in conseguenza fu obbligato a trattare con la Terni.

Non ho nessuna ragione di dire che abbia fatto male; dico anzi che non poteva fare diversamente; ma dichiaro che, per quanto riguarda i prezzi, questi sono molto alti. E quando questa elevatezza di prezzi è confermata da due autorità che dirò ortodosse, com'è il Bettolo ed il Mirabello, non c'è più nulla da aggiungere. Aggiungo che l'onorevole Bettolo nel contratto del '99, riuscì ad ottenere una diminuzione del 10 per cento, ed il ministro Morin un'altra del 5 per cento nel contratto del 1903.

Immaginate quindi quali dovevano essere i prezzi dei contratti primitivi!

E qui debbo richiamare l'attenzione della Camera sopra un fatto già rilevato dall'onorevole Bettolo, di un ingegnere (che non nomino, perchè non intendo fare nomi di persone che qui non possono difendersi) il quale coprì un'alta carica al Ministero della marina, e che poi passò all'amministrazione della Terni. Questi, per lo meno, non sarebbe stato coerente a sè stesso, perchè prima sostenne una opinione sul prezzo delle corazze, e poi, quando passò alla Terni, ne avrebbe manifestata un'altra. Questa è questione, che riguarda esclusivamente quel signore, però il fatto resta. E da questo fatto ne traggo soltanto che non sta bene, che funzionari che hanno servito lo Stato nell'amministrazione della marina, lascino il loro ufficio e vadano poi quali direttori o membri di Commissioni presso ditte fornitrici della regia marina. E non è solo questo ingegnere, ma molti altri ufficiali e funzionari del Ministero (non voglio farne l'elenco, ma l'onorevole Mirabello lo sa benissimo) hanno seguito il suo esempio. Questo è un sistema, che l'onorevole ministro dovrebbe assolutamente vietare.

Ma come vietarlo? Con un mezzo semplicissimo: col non fare più contratti con quelle ditte, presso le quali sono richiesti o vanno codesti funzionari (*Interruzioni*). Altrimenti si ripeteranno sempre questi inconvenienti, che purtroppo lamentiamo e che la Commissione ha giustamente stigmatizzato.

Una voce a sinistra. Togliete la pensione!

LACAVA. E dal momento che l'onorevole ministro della marina ha dichiarato che il prezzo delle corazze è molto alto, fra le tante domande, che sono per fargli, aggiungo anche questa: che cosa ha egli fatto per preparare i nuovi contratti, specialmente per le corazze del *San Giorgio* ed anche per i due incrociatori? Poichè, come l'onorevole ministro della marina sa, tra le spese di queste navi sono anche le corazze. Desidero quindi sapere quali provvedimenti egli abbia preso o sia per prendere circa i prezzi per premunirsi di fronte ai prezzi maggiori da lui accennati.

Vengo ora a parlare della qualità delle corazze. Non voglio inacerbire la questione sulla qualità delle corazze; soltanto mi permetto di ricordare alla Camera che c'è un documento riportato dalla Commissione d'inchiesta, cioè la tabella dei collaudi delle corazze (volume primo, pagina 139), da

cui risulta che le piastre brevettate Terni furono sottoposte alla prova sette volte, che si riducono a sei perchè una di esse non fu che la ripetizione della precedente.

Da questo stesso documento risulta che queste piastre quattro volte furono dichiarate non accettabili: nel 22 agosto 1904, nel 16-22 agosto 1905, nel 24-27 novembre 1905 e nel 2 febbraio 1906. E nelle altre tre prove, sebbene queste piastre fossero state accettate, tuttavia lo furono con qualche dubbio o riserva da parte della Commissione permanente collaudatrice, o da parte del ministro.

MIRABELLO, *ministro della marina*.
Riserve mai.

LACAVALA. Ciò dimostra che queste corazze non sono così buone come parrebbe, e come l'onorevole ministro dichiarava nel suo discorso; perchè egli dichiarò, che le piastre Krupp le trovava molto superiori alle brevettate, ma che queste le riteneva buone. Ora io esprimo un dubbio su queste corazze, le quali quattro volte furono rifiutate e tre volte accettate con quelle considerazioni che, il ministro sa, e che io le leggo qui riportate nella tabella dei collaudi nella relazione generale della Commissione d'inchiesta.

MIRABELLO, *ministro della marina*.
Non ho mai accettato con riserva cosa alcuna.

LACAVALA. Io leggo nella relazione: Pel tiro 30 aprile 1901 la Commissione si dichiara soddisfatta, ma rileva al Ministero che potrebbe sorgere dubbio sulla bontà del proietto. La decisione fu questa: non fu compilato verbale, ma il lotto fu accettato.

Pel tiro del 13 giugno 1904 la Commissione dice: Per quanto le fenditure siano state notevoli per ampiezza, pure, non essendo caduto alcuno spezzone, la Commissione si pronunciò per l'accettazione.

Il Ministero non ammise il rifiuto della Ditta alle palle Poldhütte, ed ordinò di eseguire un colpo con questo tipo di proietto. In seguito a questo nuovo colpo, sul quale non si pronunciò la Commissione, il Ministero decise l'accettazione.

E nel 18 gennaio 1905 (ripetizione della prova precedente), la Commissione dice: il quinto colpo perfora il bersaglio. Ed il Ministero dice: i tiri di collaudo dovendo essere tre, ed essendo stato soddisfacente il risultato dei primi tre colpi, si dichiarava accettabile il lotto rappresentato dalla piastra.

Non aggiungo, nè tolgo nulla di quello che la Commissione scrive.

Ora passo a parlare brevemente dei proiettili.

Debbo rendere lode al ministro Mirabello, perchè egli, quando arrivò al Ministero, trovò che ne mancavano in gran quantità ed ha cercato di provvedere.

Difatti lo stesso onorevole Bettolo nel suo interrogatorio ha dichiarato che nell'arsenale di Venezia mancavano appunto questi proiettili. Ritorno sull'interrogatorio Bettolo quando parleremo dei cannoni. Vediamo ora che cosa sia avvenuto. Dalla relazione della Commissione rilevo il seguente fatto: nel '99 s'introdusse un cannone di 20 centimetri, che pare sia anche oggi una fra le principali bocche da fuoco, e si cercò il munizionamento di primissimo ordine. Il ministro Bettolo che cosa disse per tale munizionamento al Consiglio superiore? Nella relazione, che fece al Consiglio superiore, dichiarò che i proiettili del tipo costruiti dalla ditta Armstrong erano semiperforanti e non era opportuno di accettarli.

Aggiunse che furono invitate anche le acciaierie di Terni, le quali richiesero lire 325, ma anche questi proiettili furono scartati; e conchiude che assolutamente bisognava ricorrere a quelli della casa Krupp; che si scrisse a questa casa; e, non ostante il maggior prezzo, egli proponeva che questi proiettili non fossero comprati nè dalla casa Armstrong nè dalle acciaierie di Terni, bensì dalla casa Krupp, e sottoponeva tali sue considerazioni al Consiglio superiore.

Per tutte queste considerazioni che precedono (diceva il ministro Bettolo al Consiglio superiore) sembrerebbe opportuno di proseguire le trattative con la ditta Krupp per la provvista dei proiettili di combattimento, e di trattare altresì con essa ditta per verificare se convenisse provvedersi anche delle spolette speciali, richiedendo dati più definitivi e più precisi sui risultati che essa ditta ha ottenuti con le sue granate perforanti e sulle rotture. E concludeva: « Prego il Consiglio superiore di dare il suo giudizio ».

Il Consiglio superiore, presieduto dall'ammiraglio Serra dice: « Visto che la regia marina necessita al più presto di un proiettile speciale di combattimento; considerando che non sarebbe conveniente, sia per la spesa, sia per il tempo da impiegare, eseguire questi studi; ammesso che per questi risultati la ditta Krupp è la sola casa che possa dare il desiderato proiettile, il Consiglio superiore di marina accetta questa casa ».

Ora io domando, e più che al ministro

Mirabello, all'amico Bettolo: perchè egli credette di prendere alcuni proiettili semiperforanti della casa Armstrong? (*Interruzione del deputato Bettolo*).

L'onorevole Bettolo rispose, mi pare, di averli presi per l'urgenza. Ma poi venne un altro contratto, di cui non fu autore l'onorevole Bettolo, col quale si vennero a prendere i proiettili anche dalla ditta Terni. Non so chi fu il ministro del tempo, ma è certo che i proiettili furono presi dalla ditta Terni. E poichè si avevano così i proiettili semiperforanti, lo stesso ministro Bettolo ha dichiarato nel suo interrogatorio: « Credo che essi siano stati introdotti per essere usati contro opere, per le quali, per essere meno corazzate, non è necessario l'impiego di proiettili perforanti ». Come si vede, furono sostituiti ai proiettili della casa Krupp quelli della casa Armstrong e della ditta Terni. Certo deve esserci stata una ragione per sostituire ai proiettili della casa Krupp, che tanto il ministro Bettolo, quanto il Consiglio superiore della marina dichiararono preferibili agli altri, proiettili delle altre case, che erano semiperforanti. Desidero dall'onorevole ministro anche questa spiegazione.

Se, come potrebbe dirsi, ciò fosse stato per ragioni di economia, non potrei che deplorarlo perchè non mi sembra una saggia economia quella di prendere cattivi proiettili a minor prezzo.

L'onorevole Bettolo fa segni negativi, vuol dire che ci saranno state altre ragioni. Il fatto certo è che, invece dei proiettili Krupp, che tanto ella, come ministro, quanto il Consiglio superiore di marina ritenevano migliori, si sono adottati proiettili semiperforanti.

E passo alle costruzioni. Vorrei sapere perchè non si credette opportuno di accogliere il consiglio dell'ingegnere Masdea, il quale voleva si facesse un esperimento per giudicare la struttura delle navi tipo *Vittorio Emanuele*.

Dall'interrogatorio dell'onorevole Morin (pagina 36 del volume quarto), risulta che l'onorevole Morin ha risposto che la ragione è stata l'economia.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. In che epoca?

LACAVA. Ora glielo dirò. Anzi l'onorevole Bettolo, che deve saperlo bene, mi suggerisce che fu nel 1902.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ero in Cina allora!

LACAVA. Pare dunque che si trattasse

di economizzare 40 mila lire. Ora si trattava di quattro navi: *Vittorio Emanuele*, *Regina Elena*, *Napoli*, *Roma*, che costavano 30 milioni l'una, ossia complessivamente 120 milioni. E voler economizzare su 120 milioni 40 mila lire è una inezia addirittura.

Vengo brevemente alla questione dei cannoni.

L'onorevole Mirabello nella seduta del 7 maggio dichiarò che tutti i cannoni, che sono sulle navi e fuori delle navi, sono ottimi. Questa dichiarazione piacque molto alla Camera e sollevò l'animo mio.

Intanto nel volume quarto ho trovato questa dichiarazione un po' grave, che riguarda appunto i cannoni forniti dalla casa Armstrong; quella Casa Armstrong, di cui l'onorevole Strigari ieri fece l'elogio. Di ciò parlerò poi; ma intanto permetta l'onorevole Strigari di ricordargli il *ne quid nimis*.

La dichiarazione è del contrammiraglio Serra, presidente del Consiglio superiore, il quale scriveva questa lettera, che è gravissima. Badate che è un documento del presidente del Consiglio superiore di marina. Questa lettera dice:

« Noi assistiamo purtroppo al fatto che i cannoni che da qualche tempo ci provvede la Casa Armstrong mancano di quella perfezione, che si è in pieno diritto di attendersi in proporzione del costo non indifferente di queste bocche da fuoco. È vero che la Casa Armstrong, ogni qual volta le si muovono lagnanze per difetti riscontrati in un'arma nuova, non ha difficoltà ad assumere la garanzia dell'arma stessa. Ma a questo proposito parmi sarebbe conveniente il poter avere una dichiarazione esplicita di ciò che essa intenda per questa garanzia. La Commissione non dubita certamente che tanto i due cannoni di . . . come quello di . . . non possano seguitare a fare un certo numero di colpi senza pericolo alcuno, e senza alterare sensibilmente le loro qualità balistiche; ma essa è d'altra parte certa che i cannoni saranno messi fuori servizio prima del limite, che si avrebbe ragionevole motivo di raggiungere con armi in buone condizioni.

« La garanzia dovrebbe quindi intendersi nel senso di assicurare esplicitamente che i cannoni potranno raggiungere un certo numero di colpi, non solo senza gravi danni, ma senza che venga ad aumentarsi il numero o la grandezza delle caverne e pulighe, e ad alterarsi le qualità balistiche dell'arma ».

Non voglio, nè intendo abusare della pazienza della Camera; ma continuerei a leggere tutto questo documento del Consiglio superiore di marina, firmato, come diceva, dal presidente Serra, che è, come vedete, una lunga accusa contro le armi fornite dalla Casa Armstrong, per le quali veniva poi rilasciata una specie di garanzia. Di questa garanzia lascio giudice il ministro Mirabello: non mi pare che si possa dare una garanzia di tal fatta.

La Commissione registra ventuna di queste garanzie della Casa Armstrong, e veramente questa non mi pare che sia la miglior cosa.

Poichè sono a parlare del cantiere Armstrong, aggiungo un'altra cosa.

Ieri il mio amico, onorevole Strigari, parlò pure di prezzi; ma probabilmente l'onorevole Strigari non considerò che i prezzi inglesi del 1885 erano gli stessi di quelli del 1890, che anzi quelli del 1890 tendevano ad aumentare, e che, quando si fece il contratto del 1890, il Cottrau risparmiò due milioni dietro le informazioni prese sui contratti del 1885. (*Interruzioni*).

Questi sono documenti, mio egregio collega, che ella potrà andare a rilevare alle pagine 351 e 387 del volume quinto.

In conseguenza i prezzi del 1890, sui quali il Cottrau fece l'economia di due milioni di lire, cioè del 13 per cento, e non del due per cento, significavano che i prezzi del 1885 erano molto alti.

Infine io della casa Armstrong, personalmente, non ho nulla a ridire: è una casa mondiale, è una casa di primo ordine; e mi compiacio che abbia una sede a Pozzuoli, ove ha creato molti interessi. Ma, quando si tratta di interessi propri, questa casa (e con ciò non ho nulla ad osservare) fa il suo tornaconto. E quando questo tornaconto è contrario agli interessi dello Stato, allora bisogna pure che lo Stato abbia tutte le garanzie che i cannoni che gli sono forniti debbano essere costruiti regolarmente, e non in quel modo, come appare dalla citata lettera, che lo sono stati.

Ed aggiungo ancora: non creda l'onorevole Strigari che la casa Armstrong sia sempre stata puntuale. Senta, onorevole collega, che cosa scriveva il Brin al Noble della casa Armstrong, parlando del modo come la casa eseguiva i contratti. Ecco una prima lettera, in data 3 agosto 1899, diretta alla casa Armstrong:

« Ho ricevuto la vostra lettera del 3 luglio prossimo passato. Credo che oramai

sia inutile continuare questa corrispondenza, perchè mi accorgo che è sempre impossibile di venire ad una conclusione pratica. Mi limito ad osservare che i sei cannoni da 15 centimetri comandati per l'« Ancona » appartengono ad una commessa, che vi fu data per rimediare ai ritardi, che avevamo constatato si sarebbero verificati dalle precedenti commesse. Intanto ho fatto mettere mano ai lavori dell'« Ancona » fidandomi nelle promesse fatte per la consegna di questi cannoni; vedute fallire queste promesse, ve ne ho ordinati altri sei, e malgrado ciò ho dovuto constatare che anche questi sei ci mancheranno, nè arrivo a sapere per quale epoca potrò averli ed intanto ho la « Ancona » inutilizzata. Questi sono fatti, e disgraziatamente essi non sono senza numerosi precedenti. Non posso quindi cambiare l'opinione, che oramai mi sono fatta circa i rapporti che la nostra marina deve avere con la vostra Casa ».

Ed ecco una seconda lettera, in data 7 agosto successivo, diretta all'ufficiale di vascello Casella, addetto navale in Inghilterra:

« Ho letto il rapporto della Signoria Vostra in data 3 corrente, n. 316, sull'andamento dei lavori, che la casa Armstrong sta eseguendo per la nostra marina.

« Purtroppo esso viene a confermare le apprensioni che avevo sulla mancanza di cannoni destinati all'armamento dell'« Ancona » e di tutte le altre navi. I ritardi eccedono ogni limite ragionevole, ed oramai ho perduto ogni fiducia nelle promesse di casa Armstrong.

« La Signoria Vostra può fare conoscere al capitano Noble che per le nuove navi, di cui conviene pensare fin d'ora a commettere i cannoni, mi rivolgerò alla casa Krupp.

« Per quanto mi rincresca di venire a tale risoluzione di lasciare la casa Armstrong che ci eravamo oramai abituati a considerare come una casa Italiana, pure gli avvertimenti dati e il poco conto in cui furono tenuti mi fan credere che il capitano Noble si doveva aspettare tale decisione ».

Tutte e due queste lettere sono firmate Brin.

Una voce. In che data?

LACAVA. La prima del 3, la seconda del 7 agosto del 1899.

Voce. Me se a quell'epoca Brin era morto!

Altra voce. Saranno del 1889!

LACAVA. No: nel documento che leggo, è detto 1899, ma indubbiamente sarà er-

rore del proto. (*Interruzione del deputato Roberto Galli*).

Onorevole Galli, se la prenda col proto che ha commesso l'errore! (*Interruzioni*).

Ma lasciamo andare. Le lettere sono firmate Brin.

Ed ora, onorevole ministro, vengo a due fatti che riguardano la di lei amministrazione.

In quanto al primo mi associo a quanto ha detto la Commissione circa il Varale, che magari si sarebbe dovuto far venire per terra, perchè potesse essere interrogato dalla Commissione relativamente alle questioni Glisenti e Tempini, sulle quali non voglio entrare perchè dovrei dilungarmi troppo.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ma come si poteva? Doveva lasciare sole le torpediniere nel golfo di Guascogna?

LACAVA. Ella risponderà come crederà. Ma certamente l'impressione, che ho avuto io, è questa: che quell'ufficiale avrebbe potuto venire, ed avrebbe dato alla Commissione tutte le dilucidazioni necessarie.

L'altro concerne la Ditta Glisenti.

Il direttore Bertolini dice che, o che ci sia stata la sostituzione materiale della barretta, o che questa sia stata sottoposta ad un trattamento termico diverso, ci fu sempre frode.

Difatti nell'interrogatorio da questo ufficiale reso alla Commissione, alla domanda se, sia nell'ipotesi che la barretta fosse stata sostituita, sia nell'altra ipotesi che fosse stata assoggettata ad un trattamento termico diverso, vi fosse stata frode, egli rispose: « La frode, nell'un caso o nell'altro, non è dubbia ».

Ora, trattandosi di frode, avrei desiderato che questa fosse stata denunciata al potere giudiziario.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Questo però non l'ha scritto al Ministero!

LACAVA. Una parola sulle industrie dello Stato.

Convengo con l'onorevole Salvatore Orlando, che in Italia, nei tempi passati (ed io, che sono un po' vecchio, me ne ricordo), non v'era chiudo che non dovesse venire dall'estero. Quindi lo sviluppo dell'industria nazionale l'approvo pienamente; ed anzi sono stato uno di quelli, che più l'hanno sostenuto. Ma qui non si tratta di negare protezione all'industria nazionale; ma si tratta di far sì che questa industria non sfrutti il bilancio dello Stato. (*Interruzione del deputato Salvatore Orlando*).

PRESIDENTE. Onorevole Orlando, ella non ha diritto di interrompere!

Onorevole Lacava, continui.

LACAVA. Onorevole Orlando, ho nominato lei, a cagion d'onore; ed ho detto che vi è stato un tempo, in cui l'industria nazionale era in così grande decadimento che non c'era un chiodo o lamiera, che ci servisse, che non fossimo costretti a chiedere all'estero; mentre ora ci siamo liberati da questo grande tributo. Ho soggiunto però che questa protezione non deve essere portata a tal punto, da arrecare un danno alle finanze dello Stato.

Ed ora ritorno all'onorevole ministro Mirabello.

Gli rendo la dovuta lode per quello, che il 7 maggio, ci disse di aver fatto nell'amministrazione della marina. Questo mi conforta: perchè significa che egli accetta in gran parte le conclusioni della Commissione d'inchiesta, e non già, come si crede o si afferma, che egli sia a queste conclusioni contrario. (*Interruzione del deputato Fortis*).

L'onorevole Mirabello disse nella seduta del 7 maggio alla Camera, e lo ricordo a cagion d'onore: « Giova però osservare come già l'amministrazione della marina abbia in quest'ultimi tempi presi non pochi provvedimenti, diretti appunto ad eliminare gli inconvenienti accennati dalla Commissione di inchiesta; fra cui quello per accertare i prezzi del mercato, quello per riformare le condizioni tecniche ed amministrative dei contratti, quello per rendere più spediti i collaudi e le liquidazioni, per ridurre al minimo possibile i contratti del tipo a richiesta, per estendere il sistema degl'incanti pubblici, ecc. »; tutti provvedimenti richiesti nelle conclusioni della Commissione d'inchiesta.

Rilevo anche che l'onorevole ministro ebbe pure occasione di dire: « in massima sin da oggi consento nei concetti espressi e nelle conclusioni finali della Commissione d'inchiesta, che colgo l'occasione per ringraziare delle benevoli parole avute qua e là pel mio operato ».

Dunque le conclusioni della Commissione d'inchiesta sono qui discusse con molta vivacità, ma sono in fondo accettate in massima dall'onorevole ministro.

FORTIS. Sentiremo.

LACAVA. Infine ho scritto qui alcuni quesiti, perchè desidero di essere chiaro e preciso affinché l'onorevole ministro mi risponda in modo esauriente. E cioè: se è vero

che i contratti si frazionano per non essere sottoposti al Consiglio di Stato (Volume II, pagina 23 della relazione); se è vero che la privativa industriale sia spesso un puro pretesto (Volume II, pagina 21); se è vero che i contratti si eseguano prima che siano approvati (Volume II, pagina 32); se è vero che la materia dei contratti si modifichi durante la esecuzione dei contratti stessi (Volume II, pagina 38); se è vero che i generi rifiutati in un arsenale (questo è grave) siano accettati in altri (Volume II, pagina 55); in ultimo (cosa che mi ha fatto la maggiore impressione) se è vero che in alcuni casi i documenti, per mezzo dei quali si esercita il controllo, sono stati alterati. (Volume II, pagina 35).

Sono sicuro che l'onorevole ministro della marina vorrà rispondere a questi miei quesiti, se e tuttociò non è vero, ne saremo lieti tutti.

Aggiungo un'ultima considerazione ed ho finito.

Io credo, onorevole ministro, che, come ella già ne ha dato l'esempio, si debbano modificare molto gli istituti della sua Amministrazione, dando forza maggiore, autonomia ed indipendenza alle Commissioni collaudatrici e di controllo.

Poichè ella, onorevole ministro, ha già presentato un disegno di legge per la istituzione di un Consiglio superiore della marina (che discuteremo a tempo debito) mi permetto di esprimere il desiderio che questo Consiglio sia composto di persone molto indipendenti, e meglio di persone, la cui nomina non dipenda dal ministro. Perchè, secondo me, il ministro dovrebbe esser assistito da questo corpo autorevole ed indipendente, ma in modo che egli potesse sempre prendere provvedimenti sulla sua responsabilità personale, quando il Consiglio non fosse della sua opinione. Desidererei insomma, che fosse un corpo indipendente, e neppure in apparenza a disposizione del ministro.

Certamente vi sono due opinioni diverse, ugualmente rispettabili. Alcuni vorrebbero, come l'onorevole Bettolo, l'onorevole Palumbo, come voleva il Saint Bon, che vi fosse una persona, che avesse autorità, superiore anche a quella del Consiglio superiore di marina, ed una responsabilità propria ed individuale, salvo sempre al ministro di prendere le sue determinazioni; altri, vorrebbero una responsabilità collettiva. Certa cosa è che sarebbe bene che questa questione fosse risolta.

Ciò detto, chiudo il mio discorso facendo

rilevare che il risultato pratico di questa discussione, che non deve essere accademica, è quello di riparare per l'avvenire agli inconvenienti, che ha rilevato la inchiesta, per la quale la Commissione è benemerita, si accettino o non si accettino tutte le sue conclusioni.

Per il passato possono esservi state delle responsabilità derivanti dal sistema e dall'organismo col quale si è svolta l'amministrazione, anzichè da responsabilità individuali, specialmente di coloro che fino ad ora ne hanno rette le sorti.

Ieri fu compiuto un grande atto della vita nazionale, e la Camera rispose degnamente all'invito del presidente del Consiglio. Oggi raccogliamoci tutti di buona volontà ad affermare il proposito di dare alla marina tutti quei mezzi, che, tenuto conto della potenzialità della nostra forza di leva e del nostro bilancio, sono necessari alla difesa del nostro paese.

Sia il Parlamento l'anello di congiunzione, il simbolo dell'affetto e della sollecitudine del paese, per uno dei suoi più fondamentali presidii, quale è l'armata. (*Vivissime approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

PRINETTI. Comincio con una dichiarazione molto categorica; dichiaro che non condivido affatto le preoccupazioni di coloro, i quali temono, dopo le indagini della Commissione, che le nostre navi si trovino in condizioni di inferiorità bellica di fronte alle navi delle altre marine, dal punto di vista della efficacia offensiva dei loro cannoni, e della efficacia difensiva delle loro corazze. Contro questi timori mi affidano non solo le dichiarazioni, già fatte dal ministro della marina, nel quale ho piena fiducia, ma mi affida una considerazione di ordine tecnico, che mi permetto di esporre alla Camera.

Forse i tecnici diranno che è una sciocchezza, ma io non la credo tale. Io credo che gli esperimenti di tiro, che si compiono al balipodio, si compiono in condizioni così diverse da quelle, in cui si svolgono i tiri in una battaglia navale, che quelle esperienze meritano assai poca attendibilità.

Vi prego di considerare, o signori, che al balipodio il proiettile arriva sempre normalmente alla corazza. Ora io credo che nella battaglia navale questo caso si verificherà una volta al massimo su mille colpi. Perchè il proiettile arrivi normalmente alla

corazza devesi supporre che la nave, che spara, e quella, che riceve il colpo, siano entrambe ferme e disposte con i loro assi parallelamente. Ora questa ipotesi la credo estremamente difficile a realizzarsi.

Se il tiro arriva obliquo sulla corazza, è evidente che perde immensamente della sua forza offensiva, e che alla corazza si richiede, per non essere forata, una molto minore virtù di resistenza.

D'altra parte al balipedio di Muggiano si sottopongono le corazze a tre tiri, che debbono colpire la corazza nello stesso punto. Ora io vi prego di considerare quanto debba essere raro il caso che nella battaglia navale vari proiettili colpiscano la corazza nello stesso punto.

Dunque io credo che i timori concepiti in base alle esperienze di tiro del balipedio siano assolutamente infondati, e che noi possiamo guardare alla nostra marina con la piena tranquillità che le sue forze offensive e difensive non siano inferiori a quelle delle marine degli altri paesi. E vi dico francamente, o signori, che, se non avessi questa convinzione, io che, per ragioni di ufficio, sono stato in condizione di misurare e sentire quanto sia vitale per la nostra stessa esistenza nazionale l'avere una marina in condizioni belliche di prim'ordine, non sarei qui a discutere tranquillamente questa questione, quando non fossi sicuro che la nostra marina risponde alla fiducia e alle speranze, che su di essa ha sempre risposto il nostro paese.

Piuttosto, o signori, condivido completamente i timori e i dubbi, che la Commissione d'inchiesta, alla cui opera plaudo, manifesta intorno ai prezzi, che i fornitori hanno fatto pagare, per le loro forniture, all'Amministrazione della marina. Ed è su questa questione che richiamo l'attenzione del Governo e della Camera.

Evidentemente questa questione dei prezzi è essenziale, soprattutto per le forniture dell'acciaieria di Terni; perchè, in quanto alla fabbrica Armstrong, essa si è giustificata, mi pare, in modo abbastanza dirimemente, dimostrando che i prezzi dei cannoni forniti al Governo italiano sono uguali ai prezzi dei cannoni forniti al Governo inglese.

In quanto all'acciaieria di Terni, invece, debbo dire che i prezzi praticati al Governo sono assolutamente esorbitanti; perchè l'acciaieria di Terni si giustifica dei prezzi praticati all'Amministrazione, addu-

cendo il confronto coi prezzi della fabbrica Krupp, e coi prezzi, che le fabbriche degli altri paesi di Europa e degli Stati Uniti praticano ai rispettivi Governi.

Ora permettetemi di dirvi, onorevoli colleghi, che questo termine di confronto è assolutamente sbagliato. Il confronto va fatto fra il prezzo di costo delle corazze di Terni ed il prezzo di vendita allo Stato; perchè l'acciaieria di Terni ha avuto dallo Stato agevolanze grandissime, che furono l'ossigeno, che le permise di superare le crisi della sua travagliata infanzia; e quindi essa era in dovere di usare verso lo Stato una grande equità e limitarsi a pretendere quel beneficio, che ogni industriale ha diritto di pretendere dalla sua industria; mentre credo che il guadagno, che la fabbrica di Terni fa sui prezzi delle corazze, sia veramente enorme.

Ricordo un fatto. Avevo un tempo una buona abitudine, che ora ho perduta, quella di tenere giornalmente una annotazione molto esatta di tutte le cose, che mi accadevano, sia per la vita politica, che per quella di affari. Fra queste memorie trovo questa, che mi permetto di esporre ai miei onorevoli colleghi. Parecchi anni or sono, cioè nel novembre del 1897, un uomo di affari, amico mio, venne a trovarmi e mi consigliò di comprare azioni della Terni. Così le avessi comprate! (*Si ride*). A giustificazione del suo consiglio, mi portò una analisi del costo delle corazze, di cui mi dispiace di non aver tenuto copia; ma io, che ero allora abbastanza addentro negli affari siderurgici per essere in condizione di capire se quell'analisi di costo fosse attendibile, rammento che da quella analisi risultava che, a quell'epoca, merce e mano d'opera sommate, il costo delle corazze di Terni si aggirava intorno ad una lira per chilogramma, ossia a mille lire per tonnellata, mentre il prezzo di vendita allo Stato si aggirava, in media, intorno a 3,000 lire.

Ora qualunque industriale siderurgico mi darà ragione se affermo che nell'industria siderurgica si considera largamente remuneratore un prezzo di vendita, che sia costituito dal costo della merce e della mano d'opera aggravato del 33 per cento; quindi ciò avrebbe fatto il prezzo di 1.33 per quello che si vendeva allo Stato a lire 3.

Questo vi dimostra, o signori, quali enormi guadagni percentuali ha conseguito l'Acciaieria di Terni sulle forniture fatte allo Stato. Ma del resto ne volete una prova indiretta? Considerate che le azioni di Terni

furono emesse a 500 lire, e che, per sua stessa confessione, l'Acciaieria aveva sbaigliato completamente i suoi impianti, tanto che essa adduce a suo titolo di onore, quasi di patriottismo, l'aver dovuto spendere poi molti milioni per rinnovare questi impianti, per poter fabbricare corazze tecnicamente buone. Ebbene, malgrado questo, ha ammortizzato ormai tutti i suoi impianti, e le sue azioni alcuni mesi fa erano a tremila lire. E questo non già per manovre di borsa, ma perchè quel prezzo era corrispondente agli utili, che essa era in grado di distribuire ai suoi azionisti; tanto che l'ultimo suo dividendo si avvicinò a 150 lire per ciascuna azione. Dunque, o signori, il prezzo praticato all'Amministrazione fu certamente esagerato; perchè negli ultimi anni si può dire che la Terni ha lavorato quasi esclusivamente per lo Stato; quindi i guadagni, che ha conseguito nella sua industria, li ha conseguiti nelle sue forniture fatte alla marina.

Ora, o signori, l'Amministrazione stessa, come dice la Commissione d'inchiesta e come lo stesso ammiraglio Bettolo ha detto nel suo discorso di ieri l'altro, aveva riconosciuto la esagerazione di questi prezzi; ma l'Amministrazione si trovò impotente durante un lungo periodo di tempo a difendersi contro la Terni, e ad ottenere prezzi più equi. Perchè essi perdurarono quasi invariati per una diecina d'anni, salvo il ribasso del 10 per cento, conseguito una volta dall'onorevole Morin, ed il ribasso, conseguito poi dall'onorevole Bettolo, per un altro 5 per cento.

Ora, o signori, quando si tratta di prezzi che davano il 200 per cento di utile, il ribasso del 10 per cento e poi del 5 per cento dopo, rappresenta quasi una derisione. L'Acciaieria di Terni aveva il dovere di essere verso lo Stato moderata nelle sue esigenze. A questo dovere essa è venuta completamente meno, ed ha saputo portare lo Stato, con i *trusts* e con le sue combinazioni, in una tale rete di insidie e di inganni che l'Amministrazione si trovò impotente per dieci anni a difendere gl'interessi dello Stato.

Per questi appunti gravi, che faccio all'Acciaieria di Terni, credo che da parte del Parlamento si debba prendere un provvedimento severo. Ricordo che nel 1896, assumendo il portafoglio dei lavori pubblici, trovai una situazione analoga a questa. Anche là trovai un'Amministrazione, che si dibatteva in una selva di litigi contro appaltatori, che pretendevano prezzi superiori a quelli dei loro appalti; e questo per una to-

tale somma di circa 400 milioni. Contro questa gente l'Amministrazione si difendeva male, perchè essi erano assistiti dagli avvocati più valenti, avevano a loro disposizione i giornali più influenti.

Perchè, o signori, l'affarismo italiano ha intuito fin dal principio del regno d'Italia due grandi verità: la prima, che l'unico modo di arricchire era di trafficare con lo Stato, perchè lo Stato per lungo tempo in Italia ha rappresentato il solo ente che avesse danaro; la seconda, che il più grande appoggio, che l'affarismo può trovare, è nellastampa. Sì, o signori; contro l'affarista assistito da avvocati principi, e da giornali potenti, la lotta è difficile!

Ed io allora presi una misura draconiana: ho escluso dalle aste e dalle future concessioni di lavori tutti gli appaltatori, che avessero questioni pendenti con lo Stato. Ed allora essi capitolarono; e si poterono poi definire molte vertenze a condizioni ragionevoli, ed abbastanza eque per lo Stato. Ed a poco a poco si dissipò la nebbia, in cui si muoveva l'Amministrazione, ed essa poté avere la visione più chiara e più efficace degli interessi dello Stato.

Ebbene, io credo che una misura analoga debba esser presa in questa occasione. Una ditta che ha sfruttato in questo modo l'Amministrazione dello Stato deve essere esclusa per sempre da ogni contatto con l'Amministrazione stessa. (*Benissimo! Bravo!*) Io credo, o signori, che l'Acciaieria di Terni sia oggi in condizione di fornire, volendo, ottime corazze; ma quello, che non posso tollerare, sono i suoi metodi (*Benissimo!*); ed è contro questi metodi che l'Amministrazione si deve difendere, sottraendosi a questi contatti impuri e perversi. (*Approvazioni*).

So benissimo che cosa mi risponderà il ministro della marina. Egli dirà che, poichè le corazze in Italia non le fabbrica che la Terni, non si può fare con essa come si farebbe con un fornitore qualunque, e cioè non si può rivolgersi ad un altro fornitore; che quindi l'Amministrazione si trova in certo modo vincolata a provvedersi dalla Terni. Ora io dico francamente che ciò non mi sgomenta affatto, e che non vedrei affatto il finimondo nell'impianto di una acciaieria di Stato. (*Commenti*).

Vi prego di considerare, o signori, che, quando in Italia finì la Regia dei tabacchi, fu un coro generale di tutta la stampa italiana e di tutti gli uomini, che andavano per la maggiore, nel prevedere che lo Stato

non sarebbe stato capace di gerire l'industria dei tabacchi. Ebbene, certamente oggi l'industria dei tabacchi procede tecnicamente e finanziariamente assai meglio di quando era gerita dalla Regia.

Così pure, quando si trattò di avocare allo Stato le ferrovie, tutti eravamo convinti che lo Stato non sarebbe riuscito a gerire bene l'esercizio delle ferrovie.

Orbene, abbiamo avuto il disordine ferroviario; abbiamo assistito a tutti quegli inconvenienti, che insieme abbiamo deplorati; ma oggi si può ben dire che a poco a poco anche questo esercizio si ravviando; ed io credo di potere affermare ed affermo con sicura coscienza che in breve tempo anche l'esercizio di Stato camminerà bene e con buoni risultati tecnici e finanziari per lo Stato stesso.

Come dunque volete che un'Amministrazione, la quale è riuscita a gerire due industrie così difficili come quella dei tabacchi e quella delle ferrovie, sia incapace a fabbricare corazze buone ed a condizioni ragionevoli?

D'altra parte anche un'altra considerazione è da fare: si dice che nell'Amministrazione mancano i tecnici, gli uomini adatti per dirigere un grande stabilimento di Stato.

Ma, o signori, considerate che, quando l'Acciaieria di Terni era ridotta per una cattiva direzione in condizioni estremamente difficili, dovette ricercare appunto nell'Amministrazione della Marina e dello Stato l'uomo, a cui affidare l'incarico di rialzare le sue sorti. E fu precisamente l'ingegnere Sigismondi, allora direttore del Genio navale, che fu chiamato dalla Terni per riparare ai danni, che essa aveva subito. Questo dimostra che non mancavano nell'Amministrazione, ed io spero che non mancheranno nemmeno per l'avvenire, uomini capaci di dirigere anche una grande azienda di Stato intesa a questo scopo. In ogni modo, o signori, trattasi qui di una questione, non soltanto di interesse tecnico e finanziario, ma anche di interesse morale per l'Amministrazione. (*Benissimo!*) Ed è precisamente su ciò che richiamo l'attenzione del Governo e del Parlamento; è soprattutto per questo che invoco un'azione risoluta ed energica contro questa Terni, che, assistita dai maggiori avvocati d'Italia e da una gran parte dei giornali italiani, va diventando uno Stato nello Stato,

e costituisce un pericolo permanente per gli interessi militari, finanziari e morali del paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

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

ALESSIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta parlamentare intorno al disegno di legge per conferimento dei banchi lotto.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Proporrò alla Camera di tenere una seduta straordinaria domani alle 14.

Voci. Sì! sì! Benissimo!

PRESIDENTE. Discuteremo vari disegni di legge che, quantunque di secondaria importanza, presentano però un carattere di urgenza.

DE TILLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TILLA. Domanderei che fosse iscritto nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì lo svolgimento di una mia proposta di legge per la indennità di residenza agli impiegati dei centri più popolosi.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Non mi oppongo.

PRESIDENTE. Allora lo svolgimento di questa proposta di legge rimane stabilito per mercoledì.

FAZZI VITO. Domanderei che fosse iscritto nell'ordine del giorno di domani anche lo svolgimento della mia proposta di legge per una tombola telegrafica a favore dell'ospedale di Lecce.

PRESIDENTE. Sta bene.

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. A nome anche di molti colleghi vorrei proporre che lunedì si sopprimessero le interpellanze.

Molte voci. Sì! sì!

Altre voci. No! no!

PRESIDENTE. Ne parleremo domani.

Mozioni.

PRESIDENTE. Debbo ora avvertire la Camera che furono presentate tre mozioni. Una è la seguente:

« La Camera invita il Governo a presentare per la riapertura del Parlamento un

disegno di legge che risolva definitivamente l'annosa questione del riordinamento delle carriere dipendenti dal Ministero degli affari esteri, in adempimento alle reiterate proposte dell'Assemblea legislativa, di varie competenti Commissioni, e alle nuove crescenti esigenze della vita internazionale.

« Solimbergo, De Marinis, Cirme-
ni, Falletti, Di Sant'Onofrio,
Squitti, Teso, De Gennaro-Fer-
rigni, Pasqualino-Vassallo, Ca-
puti, Masselli, Rota, Cornag-
gia, Arigo, Cassuto, De Ami-
cis, Costa-Zenoglio, Astengo,
Landucci, De Novellis, Cape-
ce-Minutolo, Soulier, Da Co-
mo, Celesia, Paniè, Cottafavi,
G. Majorana, Negri de' Salvi,
Pozzato, Moschini, Merci, Gal-
lini, Pellecchi, Orioles, Roma-
nin-Jacur, Aguglia, Gallino,
Galluppi, Lucifero Alfonso, Ar-
tom, Libertini Gesualdo, Pa-
scale, Scellingo, Maraini Cle-
mente, Salvia, Bertarelli, Val-
li, Venditti, Giardina, Verzillo,
Brizzolesi, Valeri ».

Il Governo l'accetta?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, mi-
nistro dell'interno*. Mi riservo di dire se il
Governo l'accetta.

PRESIDENTE. Vi sono poi altre due mo-
zioni. Una è la seguente:

« La Camera invita il Governo a presen-
tare subito i provvedimenti opportuni per
ridurre il prezzo del sale e la tassa sullo
zucchero.

« Chiesa, Bissolati, Agnini, Ta-
roni, Gatti, Valeri, E. Ferri,
Vicini, Turati, Costa, Coman-
dini, Montemartini, De Fe-
lice-Giuffrida, Zerboglio, Fe-
ra, Aroldi, Pala, Colajanni,
Pipitone ».

Vi è infine la seguente mozione:

« La Camera invita il Governo a impie-
gare l'economia risultante dalla conversione
della rendita in pro dei comuni popolari,
particolarmente provvedendo alla diminu-
zione del prezzo del sale e del dazio sul pe-
trollo e sullo zucchero, con progetto di
legge da presentarsi alla ripresa dei lavori
parlamentari.

« Lucchini Luigi, Luzzatto Ar-
turo, Raccuini, Fazi France-
sco, Mira, Luzzatto Riccar-
do, Loero, Pasqualino-Vas-
sallo, Spagnoletti ».

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, mi-
nistro dell'interno*. Veramente credo che sa-
rebbe conveniente di lasciare che sia tra-
scorso il termine assegnato per la conver-
sione prima di discutere della questione, di
cui è oggetto in queste due mozioni. Pre-
gherei quindi gli onorevoli proponenti di
attendere.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli se-
gretari di dar lettura delle domande di in-
terrogazione e di interpellanza pervenute
alla Presidenza.

VISOCCHI, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'o-
norevole ministro dell'istruzione pubblica
per sapere se e come intenda provvedere
definitivamente alla cattedra di Clinica me-
dica vacante nella Regia Università di Pa-
lermo.

« Tizzoni ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei
lavori pubblici per sapere come e quando
intenda provvedere alla sistemazione del
porto di Pantelleria.

« Pipitone ».

« I sottoscritti interrogano il ministro
dei lavori pubblici per conoscere le ragioni
che ritardano la costruzione del secondo
binario del tronco Colle Salvetti-Montalto,
inceppando la circolazione della importan-
tissima linea maremmana.

« Fiamberti, Guastavino ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di
grazia e giustizia per sapere se, in attesa
dei promessi provvedimenti per la magi-
stratura, intenda attuare intanto la recla-
mata unificazione delle attuali tre catego-
rie dei consiglieri d'appello, o quanto meno
la soppressione della terza categoria.

« Fiamberti ».

« I sottoscritti interrogano il ministro delle
poste e dei telegrafi sull'urgenza di disporre,
anche d'ufficio, il collocamento a riposo dei
funzionari che si trovano nelle condizioni
volute dalla legge, provvedendo così alle
esigenze del servizio.

« Larizza, Dagosto ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze in merito alla composizione della Commissione provinciale di appello per le imposte dirette in Arezzo, composizione che toglie al contribuente ogni garanzia di un esame spassionato dei reclami.

« Luzzatto Arturo ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle poste e dei telegrafi, per conoscere quanto siavi di vero nella minacciata soppressione del passaggio sul territorio italiano della Valigia delle Indie, e al caso, quali provvedimenti intenda adottare per impedire tale fatto.

« Gallino Natale ».

« I sottoscritti interrogano il ministro della pubblica istruzione sulla necessità di applicare immediatamente le disposizioni della legge sullo stato giuridico degli insegnanti delle scuole medie dell'8 aprile 1906, relative ai professori pareggiati, senza attendere il nuovo anno scolastico e tanto meno l'ultimo limite stabilito dall'articolo 24 della legge medesima.

« Landucci, Battaglieri ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se, prima che la Camera prenda le vacanze estive, intenda presentare il progetto di legge per la sospensione delle affrancazioni, secondo i voti emessi dalla Commissione ministeriale per gli usi civici.

« Bissolati ».

« Il sottoscritto interpella il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni per le quali non intenda dotare la città di Terranova di Sicilia di un ricovero per le navi.

« Pasqualino-Vassallo ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Così pure la interpellanza, qualora il Governo non dichiarerà entro le ventiquattro ore di non accettarla.

L'onorevole Ciartoso ha presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura.

La seduta termina alle 19.35.

Ordine del giorno per la seduta di domani.
Alle ore 14.

1. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Fazzi Vito per una tombola telegrafica a favore dell'ospedale di Lecce.

Discussione dei disegni di legge:

2. Fondazione di un Politecnico nella città di Torino (496) (*Approvato dal Senato*).

3. Provvedimenti in favore delle Regie guardie di finanza (413).

4. Autorizzazione ad applicare provvisoriamente modificazioni alla tariffa dei dazi doganali (489) (*Urgenza*).

5. Modificazione alla tariffa generale dei dazi doganali nella parte relativa all'applicazione della sovratassa dell'alcool ai vini importati dall'estero (273).

6. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1905-906 (460).

7. Concessione perpetua dell'Acquedotto De Ferrari-Galliera (216).

8. Separazione dei Comuni di Lunamatrona, Collinas ed altri dal Mandamento di Mogoro e aggregazione dei medesimi a quello di Sanluri (392).

9. Tombola telegrafica a favore dei Regi ospedali riuniti di Livorno (473).

10. Proroga del termine stabilito dall'articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 395, per conseguire agevolazioni in tema di volture catastali (466).

11. 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 1905-906 (456).

12. Conciliazione delle contravvenzioni in materia forestale (430).

13. Sulle pensioni degli operai borghesi dell'Amministrazione militare (418).

14. Autorizzazione di spese per opere pubbliche e variazioni ai residui di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 (465).

15. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Impianto di fili aerei di trasporto (197).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 5 luglio 1906.