

CCLXX.

1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 12 DICEMBRE 1906

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DE RISEIS

I N D I C E.

Bilancio della marineria (Discussione) Pag.	10821
FIAMBERTI	10824
FRANCHETTI	10830
GIOLITTI (presidente del Consiglio)	10837
MARCELLO	10827
MARGHERI	10835
ROCCO	10821
SANTINI	10823
Relazione (Presentazione):	
Avanzamento del personale di macchina della regia marina-(ORLANDO SALVATORE)	10837

La seduta comincia alle 10.

VISOCCHI, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente che è approvato.

Discussione del bilancio della marineria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907.

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Il primo iscritto sarebbe l'onorevole Marcello; ma, non essendo egli presente, ha facoltà di parlare l'onorevole Rocco.

ROCCO. Ho domandato di parlare per una breve osservazione sul bilancio della marineria, ma prima mi affretto a dichiarare che la splendida relazione fatta dall'onorevole Arlotta, credo per la quinta volta, dà argomento a bene sperare dell'andamento dell'amministrazione ed anche dei risultati delle costruzioni.

Ho voluto, per caso, riscontrare la prima relazione dell'onorevole Arlotta di cinque anni or sono, e metterla in paragone con

quella attuale, per formarmi un concetto dello stato presente della nostra marina, e, francamente, noto che i progressi che abbiamo fatti, sono molti e considerevoli. Noi possiamo dire di avere oggi una flotta, composta di unità le quali, se per il loro numero non possono far classificare la nostra armata tra le più grandi d'Europa, certo, per la loro qualità, possono ben farla classificare fra le migliori del mondo. Un complesso di unità, un complesso di servizi e di disciplina nel personale, che certamente deve dar piena soddisfazione al Parlamento degli sforzi fatti per condurre la nostra marineria a quel grado, che il paese ha desiderato. L'ultima legge del 2 luglio 1905, presentata dall'onorevole Fortis, a cui contribuì con grande intelletto d'amore l'onorevole relatore Arlotta, ha messo in condizioni l'amministrazione di potere, con le nuove costruzioni, completare il quadro della nostra forza armata, destinato a sollevare gli animi nostri per la sicurezza che la bandiera nazionale potrà senza dubbio essere validamente tutelata su tutti i mari.

Le poche osservazioni mie speciali sono le seguenti.

Si propone un cambiamento nell'ordine dei lavori lungamente discusso con la legge ultima del 1905 per maggiori stanziamenti per la marina. Io debbo supporre, come è pure detto nella relazione, che i corpi consulenti abbiano dovuto dare consigli di questo genere anche per ragioni tecniche di lavoro, ma non vorrei che il programma, che condusse ad un voto tanto importante, come quello che fu dato dal Parlamento, potesse anche lontanamente subire qualche alterazione.

L'onorevole Arlotta si è affrettato a dichiarare che il proposto cambiamento non produrrà alcun danno, ma non sarà male che qui sorga una voce che raccomandi

premurosamente al ministro la esecuzione del piano generale, contemplato dalla legge del 1905, senza alterazioni e senza ritardi. Approvo poi completamente la vendita di parecchie navi, e sono sicuro che i relativi contratti saranno fatti in maniera, che da questa vendita potrà trarsi il maggiore profitto possibile, che, molto opportunamente, è stato destinato alla riproduzione del naviglio.

Ho due raccomandazioni a fare, ed io colgo questa occasione, sebbene ultimo qui dentro, per ricordare al Parlamento come a molte e svariate proposte dei deputati i ministri si affrettano a dichiarare che saranno tenute in gran conto, domandando che gli ordini del giorno siano convertiti in semplici raccomandazioni. I deputati, fidenti, consentono nelle dichiarazioni dei ministri, accettano che i loro ordini del giorno siano tramutati in raccomandazioni, ma, come suol dirsi, passa il santo e passa la festa, e non resta traccia di nulla.

Si dice che cambiano i ministri, e gli impegni assunti dagli uni non possono essere mantenuti dagli altri. Non credo che questa sia una buona ragione, perchè la continuità dell'Amministrazione, tanto invocata, dovrebbe suggerire, che quando viene data una promessa in Parlamento si debba tenere di essa il massimo conto, dovrebbe esserci una specie di scadenziere per memoria, in maniera che non resti inascoltata la voce dei deputati, giacchè le nostre proposte e le nostre raccomandazioni non debbono servire soltanto per compiacere coloro che leggono i giornali o quelli che le abbiano ispirate, ma devono formare parte integrante del lavoro legislativo.

Dico questo a proposito delle due raccomandazioni che sto per fare, che sono già state fatte da altri e delle quali è stato sempre promesso che si sarebbe tenuto conto in altra circostanza, senza poi nulla mantenere; e parlerò in primo luogo della condizione dei capi operai.

L'istituzione dei capi operai della regia marina fu ispirata dalla necessità di un anello di congiunzione fra i direttori dei lavori e gli operai o le squadre. Si disse che i capi operai avrebbero ben esercitato questo controllo, la disciplina se ne sarebbe largamente avvantaggiata, ed il lavoro degli operai, direttamente sorvegliato, avrebbe risposto meglio allo scopo prefisso. Questi capi operai domandano di essere sistemati nella loro posizione, perchè, esclusi dal cottimo, spesse volte ricavano dal loro lavoro

un frutto anche minore di quello degli altri operai, ed aspirano alla mercede fissa per poter fruire di un emolumento sicuro, su cui fondare i loro piccoli bilanci domestici.

Non si domanda quindi di tramutarli in impiegati, ma solo di costituire a loro vantaggio una posizione certa e determinata che rappresenti al tempo istesso una paga migliore,

Tanto il relatore del bilancio della marina, onorevole Arlotta, quanto l'onorevole ministro del tempo, hanno sempre promesso che si sarebbero occupati di questa questione, ma la promessa non è stata mantenuta. Io la rinnovo in questa occasione e non solo nei riguardi della mercede fissa, ma anche nei riguardi del trattamento per la pensione vitalizia.

Più volte infatti si è parlato di questa questione della pensione ai capi operai, ed in occasione del bilancio della guerra fu proposto un certo modo di liquidazione, a cui il Governo non fece buon viso, perchè si disse che quel modo istesso avrebbe potuto essere invocato anche da altre categorie di operai aggravando soverchiamente il debito vitalizio.

Tuttavia si promise che le aspirazioni dei capi operai dell'Amministrazione della guerra e della marina sarebbero state tenute presenti, si appagarono in quel momento i voti dei deputati, ma poi non se ne è fatto assolutamente nulla.

Ecco perchè io diceva, poco fa, che ci vorrebbe qualche cosa, non so, una specie di accordo nel Parlamento stesso, perchè quello che raccomandiamo qui dentro non resti addirittura lettera morta, e se ciò che si domanda non può esser consentito, sarà meglio dire nettamente no, anzichè infiorare i coperti dinieghi con graziose parole dal banco dei ministri. Noi giovani deputati ci diamo un gran lusso di comunicare le belle promesse avute qui dentro, e tutto poi si risolve nel nulla, con generale disinganno. Questo, o signori, è assolutamente barocco, ne discapita la serietà stessa del Parlamento e del Governo.

E vengo alla seconda raccomandazione che riflette una certa scuola di mozzi apprendisti, istituita nel 1885 presso il regio arsenale di Napoli, se non erro, dal comandante ammiraglio Cottrau. Questa scuola, sento dire, ed in parte l'ho visto io stesso, dà buoni e sodisfacenti risultati, dei quali si è avuta una prova non dubbia nei saggi di lavoro presentati all'esposizione di Milano, da tutti ammirati e lodati, e che *

loro tempo, credo, avranno anche il relativo premio.

Come funziona questa scuola? Questa scuola funziona così: vi sono degli insegnanti tratti dai borghesi, ed altri tratti dal personale tecnico dello stesso arsenale. Questi professori, sia borghesi, estranei all'amministrazione, sia quelli dipendenti dai regi arsenali, fanno a gara per condurre la scuola all'altezza da tutti desiderata e per ottenere risultati tali per cui la istituzione della scuola stessa possa offrire sempre un motivo di compiacimento.

Hanno domandato, fin dal 1895, dieci anni or sono, cioè quando con un decreto reale questa scuola che prima era in embrione fu consolidata e sistemata, di avere un piccolo organico, un decreto ministeriale di nomina, da cui attingere la necessaria autorità sugli allievi affidati alle loro cure.

Non si tratta di un organico, che potrebbe rappresentare un peso maggiore sulla spesa nel capitolo relativo di bilancio, si tratta invece di un organico che non si prefigge altro scopo se non quello di dare a quegli insegnanti la certezza e la stabilità nell'ufficio coi relativi dritti e doveri. Levo quindi la mia modesta voce in questa circostanza per domandare al ministro, che quello che è stato promesso sia mantenuto.

Debbo notare che l'onorevole Arlotta, nostro simpatico quanto autorevole relatore del bilancio, al quale esprimo il mio compiacimento per la sesta relazione che si appresta a fare sul bilancio della marina, promise anch'egli che di questa domanda si sarebbe tenuto conto. (*Interruzioni del deputato Arlotta*). Promise nei limiti consentiti ad un relatore del bilancio; ma, se la mia piccola osservazione può valere a qualche cosa sull'animo suo, egli che ha rapporti, diciamo così, di ufficio più diretti con l'amministrazione della marina, aggiunga pure, se non gli dispiace, la sua parola autorevole per l'accoglimento delle mie preghiere, così per i capi operai che per gli insegnanti della scuola mozzi apprendisti.

Mi auguro che a queste mie due brevi osservazioni vorrà fare buon viso anche l'onorevole ministro, e conchiudo augurandomi, come ho detto nel principio del mio discorso, che il programma stabilito dalla legge del 1905 abbia la sua completa attuazione, e, se la Camera me lo permette, mando in questo momento un saluto a tutti i bravi ufficiali che nelle ultime esercitazioni navali hanno tenuto alto il nome

d'Italia, ed hanno mostrato che gli sforzi che fa il Parlamento per la marina non solo sono generosi, ma danno anche buoni risultati. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Fiamberti, ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

SANTINI. A me sembra che l'ampia ed esauriente discussione, svoltasi di recente attorno alla marineria, in occorrenza della relazione della Commissione d'inchiesta, che ripeto ancora una volta, grazie al voto del Parlamento nulla ha tolto al prestigio dell'armata, ma che, anzi, se l'armata ne avesse avuto bisogno, l'avrebbe collocata in luce ancor più alta, possa dispensarmi da un nuovo ampio dibattito. Mi limiterò quindi a brevissime osservazioni.

Vorrei pregare l'onorevole ministro di dirmi in riguardo alle costruzioni se, come ho letto in giornali autorevoli, il ministro intenda di addivenire alla costruzione di navi di maggior tonnellaggio di quelle attualmente in costruzione.

Ed a tal proposito vorrei anche domandargli il suo pensiero relativamente all'adozione nella nostra marineria del sistema delle macchine a turbina, perchè dagli ultimi dispacci da Londra risulterebbe che questo sistema non abbia dato i risultati altissimi, che si speravano, a bordo della formidabile nave « Dreadnought ».

Io naturalmente, per vecchia convinzione, sono fautore di maggiori spese per l'armata, perchè il bilancio nostro (specialmente per noi, che siamo da tempo nella Sotto-giunta della guerra e marina), è talmente tisco che sia duopo miracoli di attività da parte di tutti i ministri e da parte di tutti i funzionari per fare funzionare e durare i molteplici e costosissimi servizi della flotta.

Proprio questa mattina un dispaccio da Parigi annunciava che il bilancio della marina francese, che è già di 340 milioni, è stato aumentato di 34 milioni.

E questo avviene per parte di un Ministero repubblicano e socialista, ciò che collima perfettamente con le dichiarazioni del presidente del Consiglio di Francia, Clémenceau, il quale dichiarò recisamente che in nessun modo la Francia poteva pensare a ridurre gli armamenti di terra e di mare.

Ed io questo breve ricordo dedico ai colleghi socialisti perchè almeno vogliano imitare in una cosa buona un loro collega, il Clémenceau.

Vorrei pregare l'onorevole ministro, sempre nei limiti del possibile, di voler seguire il buon sistema inglese di pubblicare i rapporti, non riservati, sulle grandi manovre; tanto più che io ho ferma convinzione che dai rapporti delle grandi manovre risulteranno la volontà, l'abnegazione e lo spirito di sacrificio, che hanno animato in ogni occasione i nostri bravi ufficiali dell'armata, virtù splendide, che si sono, come quelle dei nostri equipaggi meravigliosi, affermate di recente nelle grandi manovre compiute in condizioni difficilissime di tempo e proprio alla rottura della stagione, quando il mare, specialmente con i meccanismi così delicati come gli attuali, richiede un'opera assai più aspra.

Vorrei anche rivolgere una preghiera all'onorevole ministro, un po' *pro domo mea*, a cosa, del resto, che non mi appartiene più, quella per il corpo sanitario marittimo, che l'onorevole Mirabello sa quanto valore, quanta energia e quanti meriti racchiuda.

L'onorevole Mirabello non può ignorare che la carriera dei medici della marina è assolutamente infelice.

Basta aprire l'annuario e confrontare l'età dei vari Corpi per vedere che coloro i quali più tardi raggiungono gli alti gradi, sono i medici.

La maggior parte va in posizione ausiliaria col grado di maggiore.

Quindi io vorrei pregare l'onorevole ministro di studiare a fondo questo argomento, per vedere se, rimaneggiando un po' gli organici, si potesse fare in modo da concedere loro qualche miglioria nella carriera. È una cosa matematica: potrei citare il mio esempio: io mi troverei ancora al grado di colonnello, mentre gli ufficiali, che erano sottotenenti quando io ero già capitano anziano, sono oggi contrammiragli.

Quindi una immensa disparità di carriera e vorrei pregare l'onorevole ministro di voler ripetere una cosa buona, che ha fatto riguardo al Corpo di stato maggiore; di fare, cioè, una legge che nei bassi gradi non si possa stare al di là di un certo limite.

Perché abbiamo un commissariato che si trova in condizioni difficilissime.

L'onorevole ministro ha stabilito che nel grado di guardia di marina non si debba stare che un dato tempo, e vorrei che si studiasse se fosse possibile estendere anche agli altri corpi questa nuova modificazione.

Concludendo il mio discorso, prego l'onorevole ministro di voler tenere in benevola

considerazione queste mie modeste raccomandazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fiamberti.

FIAMBERTI. Mi limiterò, seguendo l'esempio degli egregi oratori che mi hanno preceduto, ad alcune brevi osservazioni relativamente al bilancio che oggi si discute.

Innanzitutto, mi piace richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul regime che a prossima scadenza dovrà regolare la marina mercantile. Coll'ultima legge del giugno scorso, venne provvisoriamente prorogato per due anni il regime dei compensi portati dalla legge che scadeva il 30 giugno 1906.

Fu prorogato il regime minimo, perchè, aboliti completamente i premi di navigazione, si limitarono i compensi alle costruzioni navali nella proporzione del minimo stabilito dalla legge che cessava.

Ora questo periodo transitorio dei due anni corre veloce, e si affretta alla fine. Che cosa intende fare il Governo alla scadenza di questo periodo transitorio? Quale sarà il trattamento che il Governo riserva ai cantieri nazionali e ai costruttori di navi?

Tutto il mondo sa che, per la costruzione di una nave di una certa importanza, occorrono per lo meno 18 mesi. Ora appena questo periodo rimane ancora dinanzi a coloro i quali avessero intenzione di procedere a costruzioni navali. È noto per di più che soltanto per due navi ancora restano disponibili i compensi votati dalla detta legge transitoria, perchè fortunatamente il nostro mondo marittimo si è destato, e si è destato con energia e con tutta la buona volontà di fare sul serio.

Quindi molte costruzioni vennero ultimate, molte sono in cantiere, e anche esse presto prenderanno il mare, esaurendo quasi completamente il fondo disponibile.

Due navi sole in vista sono ben poca cosa per il programma che ci siamo prefissi, programma che, con parole nobilissime, tratteggio l'egregio nostro ministro allorché, nella seduta del 3 luglio, mi pare, accennava alla necessità di dare tutto l'impulso necessario alle costruzioni mercantili marittime.

Ciò mi dà sicuro affidamento che, qualunque sia il programma che il Governo si prefiggerà di adottare, sarà in conformità del programma che l'onorevole ministro ha accennato, programma che è nei sentimenti di tutta la nazione, quello cioè che noi dobbiamo dare il massimo sviluppo alla

nostra marina mercantile, poichè è sul mare che noi troveremo ancora ricchezza e potenza economica e politica. Ed ho finito su questo primo tema.

Vengo ad un secondo tema, che realmente è doloroso assai, e si riferisce ai fatti recenti che si sono verificati in alcuni porti e specialmente a Genova. Alcuni piroscafi transatlantici, che erano pronti alla partenza sono stati forzatamente impediti di partire. Il Piroscalo *Lombardia*, con 1300 emigranti a bordo, pronto a prendere il mare, è stato arrestato. E perchè? Perchè l'equipaggio si è rifiutato di manovrare e di obbedire. La conseguenza è stata che gli emigranti hanno dovuto essere sbarcati, e rimanere a terra, o per ritornare alle proprie case, o per andare ramingando di strada in strada.

E un altro fatto più grave ancora si è aggiunto: gli armatori, allarmati da questo fatto, hanno deciso la serrata, vale a dire hanno deciso di disarmare tutti quanti i loro piroscafi, quindi la paralisi completa della nostra marina mercantile, e quel che più duole, la paralisi completa del servizio di emigrazione.

Non ho bisogno neanche di accennarli, perchè voi li vedete immediatamente, i danni enormi per gli armatori e per la gente di mare, e specialmente per questo povero terzo che in sostanza viene a prendere le busse, vale a dire l'emigrante; il quale, dopo aver venduto tutto quello che aveva per realizzare la somma necessaria al trasporto e al sostentamento, durante i primi tempi, nella terra dove era diretto, si trova invece obbligato a spendere il misero gruzzolo per soddisfare ai bisogni della vita nel luogo dove doveva imbarcarsi.

Io non intendo di qualificare, nè gli atti dell'equipaggio, nè quelli degli armatori, perchè non è questo mio compito.

MARGHIERI. Come no? Bisogna qualificarli.

FIAMBERTI. No, onorevole Marghieri, non sta a me il farlo. Prendo il fatto come è, e domando che cosa intenda di fare il Governo. Mi limito per ora ad esaminare la questione sotto l'aspetto dell'emigrazione, e credo di non andare errato, dicendo che, se noi lasciamo compiere questi fatti senza pensare ad un provvedimento qualsiasi, non solo renderemo impossibile per la nostra bandiera il servizio di emigrazione, ma la bandiera estera supplannerà completamente la bandiera nazionale, ed i noli dei nostri emigranti andranno nelle tasche delle compagnie estere. Ed allora a

che tanto lavoro, tanti sacrifici e tanti voti per far rifiorire la marina nostra? Ma si dirà che il Governo deve disinteressarsi di queste competizioni che concernono la lotta tra capitale e lavoro. A dir la verità, io la politica negativa non l'ho mai compresa, specialmente quando ci va di mezzo un interesse economico nazionale tanto alto, e credo che il Governo abbia il dovere di intervenire, e me ne affida il vedere che al dicastero della marineria presiede un Carlo Mirabello, del quale tutti conosciamo l'ingegno, l'energia e il cuore. Ma come? La cosa non è certamente facile.

Ma vi è poi una considerazione più alta ancora, ed è che si tratta di un servizio pubblico, perchè il servizio di emigrazione concerne un interesse nazionale di grandissima importanza.

È un milione circa di italiani che è soggetto al regime dell'emigrazione. Abbiamo legiferato per regolare questo tema con discipline severissime, fissando le condizioni di igiene, di velocità e di sicurezza dei piroscafi, stabilendo le qualità che debbono avere coloro che aspirano ad essere riconosciuti come vettori; abbiamo fissato norme rigorose circa i noli massimi che i vettori possono pretendere dagli emigranti, noli che sono determinati dal Ministero per ogni quadrimestre; abbiamo fatto con ciò uno strappo all'ideale della libera concorrenza, perchè appunto si trattava di un interesse supremo del paese; ma se abbiamo fatto tutto questo, imponendo limiti, obblighi e condizioni all'armatore, dobbiamo per le ragioni stesse intervenire a stabilire anche le condizioni dell'altra parte che con l'armatore contratta; dobbiamo cioè occuparci anche delle persone destinate a comporre gli equipaggi delle navi adibite al trasporto degli emigranti.

E questo intervento deve aver di mira non la repressione postuma, ma una saggia e umana opera di prevenzione, per sostenere, per proteggere questa gente di mare, e assicurare la stabilità e la continuità del servizio.

Il Governo, come impone certe norme e la misura dei noli all'armatore, deve pure regolare il contratto d'arruolamento, stabilendo la posizione dell'equipaggio, i salari, il servizio, il mantenimento e la disciplina, e soprattutto la disciplina che è indispensabile a bordo di qualunque nave.

E pur troppo la disciplina a bordo è ormai un fatto di altri tempi.

Ora bisogna che il Governo intervenga,

poichè, lo ripeto, si tratta di un servizio pubblico e perchè deve dare tutte le garanzie necessarie per assicurare che il servizio pubblico non venga meno.

Il Governo deve vigilare perchè, mentre gli armatori debbono eseguire gli obblighi loro imposti dalla legge, altrettanto debba fare l'equipaggio, e deve fissare delle comminatorie, e, meglio che le pene previste dal codice della marina mercantile, stabilire pene pecuniarie da prelevarsi sulle paghe.

Il marinaio deve essere ben pagato e ben trattato, ma se manca al contratto, deve pagare di tasca. Mettetelo in condizioni che non debba lamentarsi sotto nessun rapporto, e poi se mancherà ai suoi doveri, punitelo.

Questo è il mio programma e credo di essere sulla via del giusto e del vero.

Mi si obietterà che vi sono apposite Commissioni che studiano le riforme da recarsi al codice della marina mercantile, ed è vero; ma quando il bisogno è urgente e la necessità si impone, il Governo può per un momento lasciare che le Commissioni studino, ma fare intanto qualche cosa per evitare d'urgenza gli inconvenienti gravissimi lamentati, per dirimere le competizioni dannosissime, e intervenire. È cosa non facile, ma non impossibile.

Ed ora, onorevole ministro, debbo darle lode perchè in pro della marina mercantile ha mostrato di avere i migliori intendimenti in quanto ha tratto all'allevio delle tasse marittime e di tutte quante le imposte che gravano sulla nostra marina mercantile, la quale da tempo attraversa una crisi non indifferente.

Non posso poi chiudere il mio discorso senza un accenno alla marina militare. Non sono un competente in materia, ma sono italiano e tutto ciò che riflette la nostra marina, onore d'Italia, e tutto ciò che riflette la difesa nazionale mi deve interessare. L'onorevole ministro della marina certamente non ignora che oggi tutte le principali potenze hanno un bilancio della marina maggiore del nostro, fra crediti ordinari e straordinari; non ignora che una potenza vicina ha recentemente destinati 200 milioni alla sua marina da guerra; non può neppure ignorare quale sia lo scopo di questo aumentato armamento.

Ora crede egli che l'Italia possa riposare tranquilla, col programma che fino ad oggi noi abbiamo seguito? Non intendo con questa domanda accennare ad una politica no-

stra aggressiva: tutt'altro; ma non posso però completamente approvare la politica di assoluta rilassatezza che nei rapporti internazionali andiamo facendo.

Non aggiungo di più su questo punto, non essendo presente l'onorevole ministro degli esteri. Crede però l'onorevole ministro della marina che in una eventualità, più o meno remota, sia la marina nostra in tale condizione da affrontare con relativa sicurezza il successo di una lotta?

E chiudo senz'altro questa domanda col punto interrogativo, sicuro che l'onorevole ministro mi vorrà favorire una cortese risposta.

Un'ultima domanda o meglio una preghiera io debbo rivolgere all'onorevole ministro della mariniera: oggi il mondo economico ha fatto e va facendo dei passi da gigante fortunatamente anche in Italia nel senso del benessere generale; il denaro è deprezzato; la ricchezza è aumentata, e con essa sono aumentati i bisogni.

Tutti quanti i lavoratori del mondo, e quindi anche i lavoratori dello Stato, chiedono migliorie; ed hanno ragione, finchè queste migliorie restano nei limiti del giusto e dell'onesto.

Fra questi lavoratori dello Stato vi sono i disegnatori della marina: una classe modesta, ma operosa, che rende grandi e delicati servizi allo Stato.

Ora, l'anno scorso, il Parlamento fu chiamato a prendere in esame e ad approvare una legge la quale aveva per iscopo di migliorare le condizioni morali e materiali dei disegnatori della marina militare e di altre categorie di addetti al servizio della marina stessa.

Noi approvammo quella legge; ed io, per primo, l'approvai con entusiasmo, confidando di fare una cosa onesta e umana; ma l'approvammo senza cognizioni tecniche specifiche, per cui, per l'esecuzione, ci dovvemmo rimettere interamente all'opera del Ministero.

Ora, dei grandi lagni si sono sollevati; ma lagni modesti, in forma di osservazioni remissive, con cui si lamenta un trattamento non rispondente ai concetti della legge; trattamento pel quale una gran parte di questi disegnatori resterebbero in una condizione deteriore.

Molti di essi sono ancora a 1200 lire; e moltissimi, che hanno in media venti anni di servizio, sono ancora a 1500 lire con ritenuta di ricchezza mobile, di pensione ed altri amminicoli.

In una città importante (e in generale, essi vivono in città abbastanza importanti), 1500 lire lorde, con famiglia, onorevole ministro, sono un'irrisione. E non possiamo pretendere che questa gente sia contenta, che lavori con entusiasmo e che, qualche volta, resista a tentazioni forti (maneggiando essa anche segreti di Stato), quando è alle prese, tutti i giorni, coi bisogni più assoluti.

La raccomandazione che rivolgo alla mente ed al cuore del ministro si è che egli voglia, modificando la legge, o allargando il regolamento, far sì che i disegnatori della marina abbiano quella posizione che il Parlamento ha inteso realmente di assegnare ad essi.

E, con questo, chiudo senz'altro le mie brevissime considerazioni, chiedendo venia alla Camera, se fui anche troppo diffuso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marcello.

MARCELLO. È con vera titubanza che ancora una volta prendo la parola sulle cose della marina, specialmente perchè, intervenendo a prolungare la discussione, temo di perdere quel benevolo compatimento che sinora mi fu accordato e che è tanto caro al mio cuore; ma alcuni fatti recenti credo me lo impongano.

La nostra marina è uscita ieri da una crisi morale che parve paralizzarne la vita e frenarne l'ascensione. Facciamo che essa sia, quale deve essere in un organismo giovane, una crisi di crescita.

Fino a che tutto era in discussione, gli ordinamenti, il personale, il materiale, non era lecito attendersi un'opera organica e feconda.

Ma, spenta l'eco di quelle discussioni, dobbiamo riguadagnare il nostro tempo, come ha mostrato e mostra di volere l'onorevole ministro della marina.

E, in quest'opera di progresso e di elevazione, ci sovverrà il largo materiale raccolto dalla Commissione d'inchiesta, materiale non sempre completo e che può dar luogo a discussione, specie in alcune parti, ma che non per questo è meno prezioso argomento di studio.

Gli elementi della potenza marittima possono ridursi a due: materiale e personale.

Il materiale, mutevole per sè, e nei suoi mezzi e nelle sue tendenze, segue il perfezionarsi della offesa e della difesa, onde potrebbe accadere che non solo una nave risultasse antiquata prima di scendere al

mare, ma che tutti i criteri sulla composizione di una flotta dovessero sconvolgersi.

Perchè sempre nuovo può divenire il compromesso fra i vari elementi costitutivi di una flotta, fra le varie qualità di una nave, fra la potenza desiderabile per una nazione e la sua forza contributiva.

L'avere quindi un materiale perfettamente rispondente alla situazione ed in armonia con gli ultimi portati della scienza è cosa tanto irraggiungibile, quanto è impossibile che il risultato segua immediatamente il proposito.

Ma la nave vale per sè e pel suo comandante — il cannone vale per sè e pel cannoneiere che lo serve — la macchina vale per sè e pel macchinista che la conduce.

Il tutto vale per sè e per chi integra ogni funzione di mezzi materiali.

Dotando la nostra marina di un ottimo personale, noi avremo assicurato ad essa un grande e sicuro coefficiente di forza, al di fuori e al di sopra di qualsiasi indirizzo tecnico. Poichè nel campo del personale la perfettibilità può dirsi indefinita, ed è appunto ciò che consente di poter fare assegnamento, nella nostra come nelle altre marine, anche su navi già militarmente decadute, alle quali l'efficienza deriverà soprattutto dal valore e dalla perizia del personale che vi è sopra.

Nessuno vorrà negare, poichè su questo punto tutti si trovano d'accordo colla commissione d'inchiesta, come il nostro personale possieda tutte le doti che può augurarsi una marina forte ed attiva. Sia quindi prevalente in noi questa tendenza: curiamo soprattutto gli uomini della flotta, questo elemento immutabile di potenza.

Curare il personale significa curare tutti i servizi — poichè lo zelo e lo spirito fattivo valgono a correggere ogni più difettoso ordinamento: curare il materiale, vuol dire raddoppiarne l'efficienza.

Il personale si perfeziona con l'educazione e con l'istruzione: coltivando la mente, temprando il fisico, formando il cuore ed il carattere.

Io non voglio prendere in esame l'indirizzo della istruzione militare navale, quale è seguito attualmente. Certo, e in questo sono in pieno accordo con quanto sosteneva l'onorevole Bettolo nella assai importante relazione che accompagnava il bilancio 1893-1894, esso deve mirare a mantenere gli ordinamenti, il materiale, l'istruzione in uno stato di adattamento organico che consenta

in qualunque momento il reciproco completarsi di questi diversi elementi.

Nessuna preoccupazione deve quindi tanto pesare sull'animo dei dirigenti quanto quella di sottrarre tale indirizzo alla immobilità. E, come trattasi di persone chiamate più all'azione che non alla speculazione scientifica — debbono aver, nei programmi di studio, larga parte le pratiche applicazioni, con particolare cura di evitare l'inutile ingombro della mente. Debbono cioè essere banditi quegli insegnamenti che non hanno diretta attinenza colle funzioni alle quali predispongono, a meno che non si tratti di materie che servano ad accrescere l'attitudine a studiare ed apprendere, ad educare lo spirito — a formare il cuore alle grandi rinunzie, ai grandi sacrifici.

A questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro su di una deficienza negli insegnamenti impartiti nell'accademia navale, deficienza che non credo per anco eliminata e che mi aveva colpito fin da quando ero in attività di servizio.

A me pare non sia stata data la parte che compete allo insegnamento della Storia, con particolare riguardo alla guerra terrestre e marittima.

Sempre le stesse cause, mutate le condizioni dei tempi, determinarono la supremazia di una nazione su di un'altra; furono sempre le stesse cause, tenuto conto della diversità dei mezzi, che determinarono il successo nel campo strategico e la vittoria nel campo tattico.

Questi studi mi sembrano indispensabili per coloro che sono chiamati a comandare le navi e la flotta, e con esse a tutelare l'onore e gli interessi della Nazione sul mare, così spesso abbandonati al solo consiglio della propria prudenza e della propria sapienza.

Ma se si comprende la necessità di una certa elasticità nell'indirizzo della istruzione, altrettanto evidente è il bisogno di rigidità in materia di educazione.

La molla onde si genera lo spirito del dovere, come tutte le virtù inerenti alla missione del militare, ha sempre radice nel cuore. E poichè è sul cuore che bisogna agire, — nè il cuore umano ha mutato attraverso i secoli, — immutabile deve essere la scuola del cuore.

Anzi, — poichè l'ambiente nel quale il militare moderno vive ed agisce è corso da nuovi soffi ardenti di insofferenza, — poichè l'idea del diritto, qualunque esso sia, va acquistando ogni giorno maggior terreno, —

maggiore deve essere lo sforzo onde si educano le coscienze alla religione del dovere.

Lo stato del militare implica la rinuncia a diritti che oserei dire naturali; ma, senza tale rinuncia, fatta da una parte dei cittadini, male potrebbe esercitarsi il diritto dell'altra parte più numerosa.

Perciò la Camera mi permetta di ripetere qui alcune parole che ebbi occasione di scrivere alla Commissione d'inchiesta:

« Perchè un esercito od un'armata possano sussistere, è necessario che l'obbedienza sia intera, intelligente, attiva, intenta solo alla migliore e più pronta esecuzione dell'ordine ricevuto.

« Sappia ogni militare che su l'altare della patria è tenuto non solo al sacrificio della sua vita, ma anche a quello della sua volontà, e, quando ciò fosse indispensabile, anche a quello dei suoi particolari sentimenti.

« Ogni soldato d'Italia sappia che, quando obbedisce, coopera sempre nobilmente e certamente al bene di ogni singolo suo concittadino ed al bene della patria comune.

« La Repubblica di Venezia, della cui sapienza è piena la storia, soleva punire anche i capitani vincitori, se rei di disobbedienza ».

Ma per aver diritto di attendersi simili risultati:

« Tanto più si devono esigere larghe doti di mente e di cuore, quanto più le persone sono alte nella gerarchia militare, o sono chiamate a salirvi, perchè la disciplina non è mai stata mantenuta col solo rigore, sibbene, principalmente, con la forza morale. Ed oggi questa è più che mai necessaria, per la maggiore elevazione cui sono giunte le masse, e pel diminuito prestigio dell'autorità ».

« Negli ordini militari, prima ancora della elevatezza della cultura, è indispensabile la nobiltà del sentimento ».

« Perchè la disciplina possa essere sicuramente tenuta, è necessario che il superiore non sia subito, ma bensì venerato ed amato per l'integrità della vita, per la esemplare abnegazione, per la grandezza del suo cuore ».

È naturale, quindi, che si debba dare una particolare educazione ad uomini destinati ad operare in così eccezionali condizioni, con virtù che sembrano tanto in contrasto con le moderne tendenze.

L'argomento è purtroppo di dolorosa attualità, da che vedemmo, fatto inaudito nel nostro paese, un Corpo della regia ma-

rina spingersi a manifestazioni modellate per la forma e per la sostanza su quelle di una qualunque lega di resistenza di operai o di contadini.

Ma che mai resta da vedere in questo nostro paese, quando, dopo i ferrovieri, si videro agitarsi insegnanti, postelegrafici, impiegati di varie categorie, doganieri, guardie di città, carabinieri e perfino magistrati, che parvero voler dettare allo Stato quella legge che solo dallo Stato dovrebbero ricevere?

Io era ben lungi dal prevedere simili manifestazioni da una parte del personale della marina, quando lo scorso anno, discutendosi il bilancio, richiamavo l'attenzione del ministro sui molti bisogni di tutto il personale.

Non dirò quindi di essere stato profeta, dirò anzi che l'accaduto mi ha particolarmente addolorato perchè sintomo di un male sulla cui portata aveva voluto conservare ancora qualche illusione.

Ma certo, allorché l'onorevole Franchetti, nella sua qualità di relatore della Commissione d'inchiesta, mi faceva l'onore di indirizzarmi un questionario su alcune delle necessità più urgenti della marina, certo io sentivo che, viste le ambienti condizioni, a tutte le necessità sovrastava la cura dei nostri criteri educativi.

E le ultime manifestazioni alle quali si è abbandonato un corpo, sino a ieri ritenuto fra i più disciplinati ed il più disposto al sacrificio, stanno a dimostrarlo.

In un tempo non molto lontano da noi, il numero dei corsi presso l'Accademia navale e presso la Scuola macchinisti venne ridotto a tre, ed il concetto al quale quella determinazione era informata era in sè buono, poichè mirava a ottenere maggior corredo di coltura generale che poteva utilmente e meglio acquistarsi nelle scuole ordinarie; mentre il compito degli istituti militari pareva ragionevole fosse limitato allo insegnamento delle materie speciali ed alla pratica del servizio.

Ma tale sistema si riduce a mantenere dei giovani per un tempo più breve sotto la influenza educativa militare; e devesi riconoscere non essere mai soverchio il tempo per instillare quei rigidi concetti della disciplina che, divenuti abito nell'età giovanile, fruttano convinzione profonda nell'età più matura.

- Negli Istituti militari le giovani anime debbono essere plasmate molto presto alla concezione dei loro doveri, in epoca nella

quale è tanto prevalente la cura esclusiva dei diritti, pur spesso molto discutibili.

A riparare a tale stato di cose pare a me che forse sarebbe utile tornare ai 5 corsi, per l'Accademia navale assumendo gli allievi in età giovanile, e provvedendo alla loro coltura letteraria e generale con quella larghezza indispensabile a formare dei conduttori di uomini.

Così analogamente per la scuola macchinisti io crederei si dovesse ritornare almeno ai corsi di quattro anni.

Giova osservare che nel caso considerato si tratta di giovani destinati ad entrare in marina col grado di sottufficiali, e che debbono venire a contatto diretto con elementi in gran parte provenienti dalle officine, poco educati alla concezione dello stato militare e non di rado travati da teorie mal digerite.

Quei giovani debbono cominciare dall'aver di sè stessi una idea molto elevata, di quello che valgono e di quello che i superiori mostrano di attendere da loro, se si vuole che conservino integro il principio prezioso dell'autorità e lo spirito di sacrificio.

Nella storia e, nella vita, noi vediamo far molto dagli uomini d'intelletto, ma solo gli uomini di cuore sanno dare veramente tutto quanto è possibile.

Perchè dunque diminuire la nostra facoltà di formare e cuori e caratteri?

Ma, questo del reclutamento di allievi giovani e della loro più lunga permanenza in istituti militari, è uno solo degli elementi di una appropriata educazione, nè io starò qui a farne una più lunga disamina.

Rileverò solo che la base di ogni sistema educativo è la giustizia.

Ho poc'anzi biasimato quelle forme deplorevoli colle quali i macchinisti della marina hanno creduto di far valere un loro preteso diritto, ma mi è doveroso convenire che un'agitazione così inconsueta, rilevante, tanto scarsa educazione militare, aveva pure un substrato di giustizia nei desideri manifestati dal personale che diede sì doloroso spettacolo di sè.

Ed è su questo substrato di giustizia che io ho richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro l'anno scorso e l'onorevole ministro era tanto convinto di ciò che, fin da prima, studiava provvedimenti adeguati, e in parte ne attuava.

Chiunque abbia consuetudine nel governo di operai o di impiegati, sa che il miglior sistema da seguire, perchè prosperi l'azienda, è quello di infondere nei dipendenti la si

curezza che essi avranno sempre nei preposti i migliori tutori dei loro personali interessi, i più giusti apprezzatori delle loro attitudini e delle loro virtù, onde i sottoposti si persuadano che il miglior modo di curare il loro personale interesse sta solo nel meglio servire.

Ora, l'elemento militare deve sentire intorno a sè le cure vigili, costanti, previdenti di tutti: deve sapere che ai suoi bisogni sarà provveduto pel solo fatto che essi esistono e che vi è la possibilità di soddisfarli.

Ma non può ammettersi che militari abbiano da chiedere alcunchè, se non lungo la catena gerarchica che li congiunge con la rappresentanza nazionale, o pensino di poter chiedere qualche cosa a sè stessi; perchè, quel giorno, la spada temprata coi sudori del popolo italiano e che il soldato ha ricevuto dalle mani della Patria per difenderne il diritto e la integrità, diverrebbe la spada di un pretoriano.

Non mi dissimulo le difficoltà del momento, ma è indispensabile il superarle. E l'attuale ministro mostra di volerlo.

E di accordo con lui io credo che nel maggior numero dei casi, meglio si provveda con miglioramenti economici, piuttosto che con aumenti nei gradi superiori degli organici.

Circa ai macchinisti poi, parmi si potrebbe, appunto con compensi in denaro, accordati in via transitoria, risolvere ogni presente difficoltà.

Si è parlato spesso di marina grande e di marina piccola, come un tempo si discuteva di navi grandi e di navi piccole.

Io sono per una marina sufficiente alle sue finalità ma pure su questo punto potrebbe sorgere il dibattito circa la determinazione della sufficienza: io credo però che sulle necessità che sono venute enunciando non possa esservi luogo a contrasto.

Sul numero delle navi, sulla misura dei munizionamenti, degli organici, sui sistemi amministrativi, si possono professare opinioni anche diametralmente opposte, per quanto egualmente rispettabili.

Ma sulla necessità di una educazione perfetta, sulla opportunità che il personale si leghi e si affezioni all'armata, nessuna divergenza mi pare possibile.

Il concetto è di una tale evidenza che qualunque parola spesa ad illustrarlo mi pare superflua.

Tanto che esso può estendersi per ana-

logia a tutte le manifestazioni nei poteri dirigenti, di fronte ai funzionari dello Stato.

Purtroppo lo Stato, fra le manifestazioni numerose e recenti di molte categorie dei suoi impiegati, è apparso quasi come un organismo sovvertito, impari alle sue funzioni.

La spiegazione si trova nel non aver curato abbastanza l'educazione e l'epurazione con dignità e giustizia.

Ben altrimenti armato sarebbesi trovato lo Stato di fronte a tante deplorabili manifestazioni, compromettenti i pubblici servizi, se la giustizia, la prudente equità non scompagnate da dignitosa fermezza, avessero sempre in tempo preveduto e provveduto.

Certo, allo Stato sarebbero state risparmiate capitolazioni che ne hanno tanto scosso l'organismo e l'autorità.

Ma chiedo venia per questa digressione e mi affretto a tornare alla marina.

Curiamo, esaltandole, le preziose doti del personale della nostra flotta, facciamo che esso senta l'anima della nazione vibrante attorno a sè, poichè in esso è il germe della vittoria, da esso, da esso solo, le navi e le armi ricevono vita, valore e forza.

Navi, cannoni, arsenali, sono la materia. Attitudine, zelo, carattere del personale, sono lo spirito.

Eleviamo lo spirito dell'armata! Nel suo sapere essa troverà il più utile impiego delle armi; nel suo cuore, la disciplina e la forza per le più sovrumane rinunce. (*Approva-*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

FRANCHETTI. Ho da fare una semplice e breve dichiarazione sopra un punto solo, ma fondamentale, per l'ordinamento della marina.

Nell'attuale bilancio l'onorevole ministro della marina propone un aumento nell'organico del Corpo reale equipaggi, che nel pensiero del ministro, se non erro, deve essere seguito da altri aumenti, fino a portare il Corpo reale equipaggi ad una consistenza di 28,000 uomini.

Secondo il mio modesto parere con ciò si prosegue in una via che è incompatibile con la efficienza militare della nostra marina; perchè io credo che l'organico del naviglio debba essere subordinato, non al numero degli uomini sotto le armi, secondo l'opinione che è stata erroneamente attribuita alla Commissione d'inchiesta e contraddetta dalle dichiarazioni ripetute a sa-

zieta nella relazione della Commissione stessa; ma così l'organico del personale, come quello del naviglio, deve essere subordinato alla potenzialità del bilancio, quale è adesso. E ciò è ripetuto a sazietà nella relazione della Commissione d'inchiesta.

Il bilancio attuale, anche se aumentato di pochi milioni, non comporta l'organico attuale della flotta e del Corpo reale equipaggi, perchè sono insufficienti gli stanziamenti necessari all'allenamento, alla istruzione del personale ed alle esercitazioni della flotta, sono insufficienti in maniera tale, che non basta qualche piccolo aumento di pochi milioni, ma occorrerebbero decine e decine di milioni per potere integrare con gli organici attuali gli stanziamenti necessari per l'allenamento, per i combustibili, per le munizioni e per le armi di ricambio. Allo stato attuale delle cose, si potrà in un dato momento, concentrando tutti gli sforzi e tutta la energia, racimolando tutte le risorse possibili, si potrà arrivare temporaneamente ad uno sforzo spasmodico di maggiore allenamento; ma questo non potrà essere durevole, e, soprattutto, non potrà costituire un piano largo, organico di educazione progressiva della nostra flotta, di quella educazione, che, continuando da un capo all'altro dell'anno, viene ad avere la sua esplicazione, il suo coronamento nelle esercitazioni, o manovre navali, che debbono manifestarne i risultati ultimi.

Questo con gli stanziamenti attuali del nostro bilancio non si può ottenere. L'onorevole ministro della marina ha ottenuto, se le notizie che si danno delle ultime manovre ed esercitazioni navali sono esatte, ha ottenuto qualche miglioramento. Se le voci che corrono sono esatte, come credo e spero sieno, vi è un miglioramento ma non può essere completo, non può essere soprattutto consolidato, se nel bilancio non ci sono i mezzi per consolidarlo e svolgerlo.

L'onorevole ministro ha fatto eseguire delle esercitazioni in un'epoca dell'anno in cui il tempo suol essere incostante, ed io gliene do gran lode. Ciò è conforme ad un concetto fondamentale svolto nella relazione della Commissione d'inchiesta e non posso consentire con coloro che criticano l'onorevole ministro per questo fatto.

Si vuole che le manovre riproducano le condizioni della guerra e poi si vuole fare astrazione, fingendo la guerra, nientemeno che del vento sul mare? (*Commenti*). Que-

sto è assolutamente insostenibile: il ministro ha fatto molto bene a fare questo; ma, ripeto, i risultati di quelle esercitazioni, dell'allenamento ottenuto in questa occasione, dimostrano una cosa sola, dimostrano le mirabili attitudini del personale, e quanto sarebbe facile, integrati gli opportuni stanziamenti, ottenere dei risultati splendidi di allenamento da questo personale.

L'onorevole ministro, in un'altra discussione, disse con un certo risentimento che a bordo delle nostre navi si lavora di giorno e di notte.

Onorevole ministro, che ci sia la buona volontà e l'attitudine nessuno ha mai dubitato; ma ciò che occorre è che le risorse sieno distribuite in modo che da questa attività, da queste attitudini si possa trarre il miglior frutto possibile. Ora con gli attuali stanziamenti, questo frutto non si può ottenere. Io dico di più, onorevole ministro: non solo il nostro personale lavora, ma esso è anche pronto a farsi anche ammazzare allegramente in caso di bisogno. È però nostro dovere far sì che il suo sacrificio sia produttivo di vittoria; è nostro dovere far sì che la vittoria si ottenga col minimo possibile sacrificio di vite, e tutto questo non si ottiene che con un allenamento superiore ed intenso; e per ottenere questo allenamento bisogna ridurre il nostro impianto marinresco. Io lo dichiaro, (e credo sia necessario per l'avvenire della nostra marina, per la sicurezza della nostra difesa, porre questa questione chiaramente) bisogna non aumentare ma diminuire il nostro impianto marinresco: meno navi, meno uomini.

Il numero delle navi e degli uomini deve essere calcolato in modo da far sì che rimanga un avanzo sufficiente per le varie decine di milioni che occorre aggiungere agli attuali stanziamenti per l'allenamento. Si tratta dunque non di abolire, come un collega osservava ora interrompendomi, ma di ridurre il naviglio in modo che, essendo in minor numero, esso abbia un'efficacia militare maggiore.

Quello che bisogna ottenere non è il numero delle unità, qualunque esse siano buone o cattive, ma il numero degli strumenti di guerra efficaci e pronti all'azione.

Si fa presto a scrivere sopra un pezzo di carta centinaia di nomi di navi, bisogna vederle sul mare quando la guerra è dichiarata queste navi che mettete sulla carta.

Sulla carta è facile vincere, è facile vincere a chiacchiere.

L'onorevole ministro è entrato fino ad un certo punto su questa via. Egli ha proposto la riduzione di un certo numero di navi ausiliarie e di secondo ordine che per le loro condizioni sono un peso morto, come egli spiega benissimo nella sua relazione. Un peso e non una forza per la nostra marina.

Spero che egli non si lascerà distrarre da questa sua intenzione, per le raccomandazioni che gli vengano fatte di risparmiare taluni di questi venerabili avanzzi, come talvolta questa raccomandazione gli è stata fatta.

Elimini presto tutto quello che ha condannato. E lo elimini perchè, come benissimo nella sua relazione espone, sono tanti uomini e tanto danaro di più che si adoperano per tenerle in vita, mentre a questo danaro e questi uomini occorre maggiore allenamento e maggiore istruzione con maggiori esercitazioni. (*Interruzione*).

Ora l'onorevole ministro m'interrompe. Mi pare, se ho ben sentito (certamente egli lo pensa) che egli creda che queste mie osservazioni, questo bisogno che io esprimo sia infondato o almeno esagerato.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. No, no, non interrompevo: nel mio pensiero ella non può veder dentro.

FRANCHETTI. Lo vedo benissimo il suo pensiero...

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Il mio pensiero è questo (e lo dicevo al presidente del Consiglio) che la marina non ha avuto un momento di tregua tutto l'anno: non sono quindici giorni che ha finito le manovre. Ecco quale era il mio pensiero.

FRANCHETTI. Sono lieto che Ella abbia ora espresso quel concetto che io le attribuisco, e le ripeto che non critico la quantità di lavoro della nostra flotta durante gli ultimi mesi. Le ho or ora dato lode appunto per quel lavoro. Ma fo questione, lo ripeto, della continuità e del metodo del lavoro, che pur sono necessari all'allenamento di una marina, e che non sono consentiti alla nostra dalla insufficienza di taluni stanziamenti del nostro bilancio. E giacchè Ella non consente in quella verità, che a me pare evidente, io sono costretto a citare fatti che avrei preferito tacere e che dimostrano quanto occorra ancora per ottenere un siffatto allenamento.

Questi fatti sono esposti in un docu-

mento autorevole e non sospetto; e cioè nella relazione della direzione superiore delle manovre navali dell'autunno 1905.

Nella relazione del direttore generale delle manovre navali del 1905 colgo fra varie frasi le seguenti: (ne cito il minor numero possibile, ma qualcheuna ne dovrò citare). Si legge in questa relazione nel riassunto delle istruzioni del partito azzurro (allegato 9): « La parte azzurra rinunzia al combattimento per divisione, perchè dichiara che è mancato alla forza navale il tempo per il corrispondente allenamento ».

Dunque niente combattimento per divisioni, combattimento in linea: è più semplice, meno difficile ed esige minore allenamento.

Ma riguardo al combattimento in linea, guardate quali sono le osservazioni che fa la direzione superiore delle manovre alle istruzioni del partito azzurro:

« Forse la linea di 3600 metri era alquanto lunga, ma, come disse il Comando azzurro, era imposta dalle condizioni di allenamento della forza navale ».

Un altro brano della relazione del Comando superiore dice:

« Dopo il simulacro di combattimento, mentre le squadre si dirigevano per Maddalena, le navi *Sardegna* e *Garibaldi* furono chiamate ad eseguire tiri, contro un bersaglio rimorchiato... con artiglierie medie a distanza fra i tre ed i quattro mila metri. ...I risultati del tiro non mi sono sembrati in complesso ottimi; penso che l'argomento meriti speciali cure sia nei riguardi del personale che nei riguardi del materiale; nei riguardi del personale per formare buoni puntatori e degli ufficiali che sappiano dirigere il tiro; nei riguardi del materiale per eliminare tutte quelle inesattezze nei congegni di punteria, tutte quelle diversità nel munizionamento che solo da lunghe e frequenti esercitazioni al bersaglio possono essere messe in evidenza. Non escludo poi che da questi risultati possa scaturire la necessità di una revisione di qualche tavola di tiro ».

Cito un altro brano:

« È indispensabile che tutte le unità di una forza navale siano allenate a navigare alla maggiore velocità concessa dai rispettivi apparati motori; solo così potranno ritenersi realmente in istato di efficienza » (questa frase esprime una verità così evidente che fa proprio pena che sia occorsa la necessità di esprimerla in un documento come questo) « e le avarie verificatesi all'apertura

delle ostilità sull'*Agordat* e il *Coatit* sono una prova di ciò che espongo ».

Queste dunque erano le condizioni di allenamento della squadra nell'autunno del 1905, ed esse non si possono attribuire a mancanza di buona volontà degli equipaggi e degli ufficiali, perchè è inammissibile che, per accidia o per ignoranza, un ufficiale di qualunque grado, a cominciare dagli ammiragli, a finire ai sottotenenti, lasci che la nostra forza navale giunga ad un tal grado di impreparazione; le cause si debbono ricercare nella mancanza di mezzi per raggiungere un risultato migliore.

L'onorevole ministro ci dirà certamente, come ha già accennato, che nel 1906 i risultati sono stati migliori; ed io gli rispondo che questi risultati sono insufficienti e provvisori e non potranno essere mantenuti, perchè non solo gli stanziamenti per l'allenamento non sono aumentati, ma l'aumento che l'onorevole ministro va proseguendo nella forza organica del Corpo reale equipaggi, implica una quantità di maggiori spese, le quali dovranno esser tolte dai maggiori stanziamenti che dovrebbero esser destinati all'allenamento ed alla istruzione. È dunque questione di aritmetica.

L'onorevole *Lucifero Alfredo*, nel suo discorso del giugno passato, accusava la Commissione d'inchiesta di voler relegare sulle navi gli ufficiali di vascello.

Ora io dichiaro qui che l'onorevole *Lucifero* quando parlava di relegare sulle navi gli ufficiali di vascello, non esprimeva il concetto ed il sentimento della grandissima maggioranza dei nostri ufficiali di marina. Onorevole *Lucifero*, i nostri ufficiali di marina non considerano come luogo di relegazione le navi su cui sventola la bandiera italiana!

LUCIFERO ALFREDO. Non ho mai detto questo: lo considera lei, non io. Io ho detto: relegare, perchè toglieva gli ufficiali dagli altri posti.

FRANCHETTI. Lo considera lei! ma è lei che così si esprime!

Lei è nuovo in questa Camera; e certo è che non è con questi mezzi di discussione che si possa persuadersi a vicenda.

LUCIFERO ALFREDO. Ho detto relegare, perchè vengono sottratti gli ufficiali dagli altri posti, non perchè siano relegati sulle navi. Ho vissuto 30 anni sulle navi!

FRANCHETTI. Ella disse così: Leggo il resoconto stenografico: « 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 coltura tecnica, la voce pratica del mare ».

Onorevole *Lucifero*, ho letto la sua frase, e ripeto che nessun ufficiale italiano può considerare la tolda della sua nave come luogo di relegazione.

LUCIFERO ALFREDO. Ma ciò non significa che sia un luogo di relegazione la nave. Me ne appello alla Camera!

FRANCHETTI. Vuol dire che la sua parola ha tradito il suo pensiero.

LUCIFERO ALFREDO. No, il suo pensiero tradisce la parola mia spiegandola diversamente da ciò che vuol dire.

FRANCHETTI. Onorevole *Lucifero*, io ho letto le sue parole e ripeto che nessun ufficiale italiano considera la tolda della sua nave come luogo di relegazione.

LUCIFERO ALFREDO. Nessuno ha mai espresso questo.

FRANCHETTI. Ne sono lieto. Onorevoli colleghi, il concetto che gli ufficiali di vascello debbano avere l'azione direttiva nella marina, è concetto giustissimo. L'ufficiale di vascello è quello che deve maneggiare la nave e deve dunque determinare i criteri a cui si debbono informare le costruzioni, le esercitazioni ecc. ecc.; ma vi possono essere e vi sono vari modi di apprezzare in qual modo debba quest'azione direttiva esercitarsi. V'è il modo di far sì che gli ufficiali di vascello, esercitandosi intensamente sul mare, possano alla luce dell'esperienza, stabilire i concetti direttivi ai quali debba informarsi la marina. Un altro modo è quello, che troppo spesso adesso si adopera, nel quale si affidano agli ufficiali di vascello, degli uffici per i quali, per natura di cose, per la quantità delle loro occupazioni, per le complicazioni dei bisogni della marina, essi non possono essere adattati.

È noto che la crescente complicazione dei macchinismi che si trovano sopra le navi, ha prodotto due tendenze distinte nell'ordinamento di tutte le marine: da un lato l'avvicinamento della carriera dei macchinisti alla carriera degli ufficiali di vascello, dall'altro lato, nella carriera degli ingegneri di vascello, una specializzazione la quale, malgrado produca grandi inconvenienti, pure si impone e va gradatamente crescendo in tutte le marine del mondo, e così noi vediamo specialmente fra i tenenti di vascello, specializzarsi gli ufficiali di rotta, gli ufficiali cannonieri, gli ufficiali torpedinieri.

Ora, mentre si manifesta la necessità di tutte queste distinzioni, dall'altro lato noi vogliamo attribuire ai nostri ufficiali di vascello un'altra competenza, importantissima, impossibile ad acquistarsi senza lunghi studii e lunga pratica, quella di ingegneri costruttori, e li mettiamo nelle direzioni di artiglieria e di armamento con quei risultati che tutti sappiamo, e che sono stati descritti dalla Commissione di inchiesta.

Alcuni di questi ufficiali sono competentissimi, ma, la maggior parte, non possono nello stesso tempo essere ufficiali di vascello ed ingegneri e, d'altra parte, il turno degli imbarchi è tale, che poco tempo possono rimanere in questi posti tecnici, ed il servizio ne soffre. Io credo che quella autorità che il Corpo degli ufficiali di vascello deve avere sull'indirizzo della marina, si ottenga molto meglio tenendoli più lungo tempo a bordo, che non mandandoli ad adempiere funzioni, come quelle di direttori di artiglieria o di armamento.

MIRABELLO, *ministro della marina*.

Ci sono gli ufficiali sedentari apposta.

FRANCHETTI. Allora porti la categoria degli ufficiali sedentari ad un numero proporzionato ai bisogni.

MIRABELLO, *ministro della marina*.

C'è, c'è.

FRANCHETTI. Intendiamoci bene. Sono lieto che ella dica questo, perchè mi prova che ella conviene con la Commissione d'inchiesta e che porterà questa categoria di ufficiali sedentari ad un numero tale da rispondere al concetto che ella stessa ha ora espresso. Ma per ora questa categoria è insufficiente per numero.

MIRABELLO, *ministro della marina*.

L'ho fatta e fino dal 1904. Come vuole che si faccia tutto in un momento? Non si possono mica fabbricare da un momento all'altro gli specialisti! Tutte queste cose sono state dette e ripetute e qui e nella Commissione d'inchiesta, quando io già avevo provveduto. È curioso questo! Sentirsi sempre dire: fate questo, fate quest'altro! (*ilarità*)

FRANCHETTI. E intanto con l'ordinamento attuale si improvvisano talmente gli specialisti, che da un'ora all'altra un ufficiale che era sopra una nave, diventa competente per occuparsi di costruzioni in una direzione di artiglieria e di armamenti. Poi, rimane alla direzione di artiglieria poche settimane, pochi mesi, talvolta pochi giorni, e ad un tratto muta la sua competenza e si rimanda sulla nave. Non capisco perchè

ella combatta questo concetto ch'io esprimo, mentre vedo che è diviso da lei. Io ritengo che la categoria degli ufficiali sedentari debba essere aumentata molto più rapidamente di quello che non si faccia oggi e che si possa fare. Oltre alle direzioni di artiglieria, vi sono altri uffici sedentari, per i quali non occorre acquistare cognizioni speciali, difficili: vi sono le difese costiere ed altri uffici simili. Ma per provvedere adeguatamente ai bisogni delle direzioni di artiglieria, non bastano nè basteranno in avvenire i tecnici specialisti che può fornire il Corpo degli ufficiali di vascello. Sopra questo punto, la sua obiezione è fondata, e dimostra che le direzioni di artiglieria ed armamenti, la cui opera riguarda la costruzione e la manutenzione del naviglio, devono essere affidate al Corpo competente per le costruzioni e la manutenzione, cioè al Corpo del genio navale. Ad ogni modo, rilevo dalle sue parole che siamo d'accordo sulla necessità di aumentare il numero degli ufficiali sedentari, ed io sono lieto di prendere atto di questo accordo, sono lieto che in questa come in altre cose, ella condivida il parere della Commissione di inchiesta.

La verità è già in cammino; già è stato rotto il monopolio delle Terni con vantaggio non solo della marina, ma anche dell'industria nazionale... ed io gliene do lode, onorevole ministro; non mi guardi minacciosamente. (*Si ride*).

MIRABELLO, *ministro della marina*.
Ma io non la guardo minacciosamente! (*Si ride*).

FRANCHETTI. Ella anzi ha compiuto un atto di grande coraggio.

MIRABELLO, *ministro della marina*.
Io non ho compiuto nessun atto di coraggio, ho fatto il mio dovere.

FRANCHETTI. Si è infranto il monopolio delle Terni con vantaggio non solo della marina ma anche dell'industria nazionale, che all'aria aperta e fresca della concorrenza raggiungerà quella perfezione che deve essere e sarà raggiunta dall'industria italiana, che le permetterà di competere anche con le industrie estere nelle forniture di altre marine. Si è ottenuto che l'amministrazione della marina si fornisse di carbone direttamente nei paesi di produzione, che si decidesse a fabbricare le proprie mattonelle col proprio polverino di carbone; si è ottenuto il parificazione fra il trattamento del personale della flotta di riserva e quello della flotta attiva e in molti altri ar-

gomenti vanno producendo benefici effetti i suggerimenti della Commissione d'inchiesta sulla marina.

Io ho una grande pazienza; come si è raggiunto sopra vari punti lo scopo desiderato, così lo si raggiungerà sopra altri e specialmente sul punto fondamentale della proporzione nel nostro impianto marinare: scio alle forze del bilancio, così si riuscirà ad assicurare in tal guisa alla nostra marina, ai nostri ufficiali ed ai nostri marinai quella perfezione di ordinamenti, quella efficacia militare che hanno diritto di raggiungere.

Ed ora, anche per togliere qualunque asprezza a questa discussione la quale, riferendosi ad argomenti altissimi d'interesse nazionale, deve rimanere in campo sereno, finisco con una dichiarazione.

L'onorevole Lucifero si è avuto a male di alcune mie parole; ebbene dichiaro che io parlo nell'interesse generale e non ho intenzione di offendere chicchessia, mirando solo ad avere una marina efficace e perfetta. Sopra taluni punti per raggiungere questo scopo l'onorevole Lucifero ed io dissentiamo; ebbene io sostengo la mia tesi, egli sostenga la sua, ma creda che nelle mie parole non vi era niente di personale che potesse offendere il suo onore ed il suo amor proprio. L'onorevole Lucifero ha un modo di apprezzare quale debba essere la funzione dell'ufficiale di vascello a terra radicalmente diverso dal mio. Avrò ragione lui o avrò ragione io? Questa è un'altra questione. Spero di avere con queste mie dichiarazioni eliminata qualunque questione personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero Alfredo per fatto personale.

LUCIFERO ALFREDO. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marghieri.

MARGHIERI. Mi limito a brevissime osservazioni per quella parte nella quale posso avere una modesta competenza e propriamente intorno all'ordinamento della marina mercantile. Il Governo, con lodevolissimo proposito, sta attendendo, mediante apposita Commissione, alla riforma del codice della marina mercantile. Intanto va facendosi strada un'idea che rappresenta anche una corrente di opinioni, non solo nel nostro paese, ma anche in altri.

E cioè che meglio convenga raggiungere una completa unificazione di tutta la legislazione marittima mercantile, raccogliendo insieme il contenuto del libro secondo del

codice di commercio con quello che è l'attuale contenuto del codice della marina mercantile e magari di una gran parte del regolamento. Credo che la Commissione legislativa, testè nominata con regio decreto per la unificazione del diritto privato, farà sua questa idea e la caldeggerà presso il Governo e presso la Camera. Si risponderà, in tal modo, come dicevo, all'opinione pubblica, nel campo dei pratici ed in quello della dottrina e si faciliterà altresì l'attuazione della uniformità che è destinata ad essere il carattere della legislazione marittima fra tutti gli Stati. È su questo proposito, che mi permetto di richiamare un poco l'attenzione del ministro della marina ed anche del presidente del Consiglio, dappoichè tutti gli Stati, occupandosi di questo indirizzo, mostrano il loro più vivo interesse nei lavori che conferenze internazionali vanno compiendo in diversi luoghi d'Europa. Abbiamo avuto Congressi a Parigi, a Londra, ad Amsterdam, a Liverpool; e si è pervenuti a risoluzioni così concrete, da formulare per parecchi istituti progetti preliminari che formarono materia di esame da parte di conferenze diplomatiche, che per due volte si riunirono nel 1904 e nel 1905 a Bruxelles, facendovisi rappresentare anche l'Italia. Ora l'Associazione di Diritto marittimo internazionale decise l'annostesso a Liverpool di tenere la sua prossima conferenza a Venezia e propriamente nel settembre 1907; e vorrei che, come i Governi degli altri paesi hanno, in occasione dei precedenti Congressi, mostrato tutto il loro interessamento all'importantissima istituzione, così facesse anche il Governo italiano. Sono perciò sicuro che la mia preghiera verrà bene accolta dagli onorevoli ministri della marina, degli esteri, e di grazia e giustizia.

Ma da un tale indirizzo, relativo all'unificazione della legislazione marittima, credo debba derivare, nella pratica dell'ordinamento dei servizi della marina mercantile, una necessaria, ineluttabile conseguenza: quella dell'unificazione di questi servizi. Essi sono ora distribuiti fra i vari dicasteri. Non posso entrare, a quest'ora, per non abusare dell'attenzione della Camera, in una discussione particolareggiata del mio assunto che, del resto, mi pare di un'evidenza assoluta. Meglio si potrà provvedere alla tutela degli interessi della marina mercantile e ripromettersi il suo progresso, unificando tutti i servizi in una sola direzione. Comprendo che vi sono dei lati in

questi servizi, d'indole così tecnico-amministrativa, che non si piegano forse a rientrare in una direzione unica; ma la maggior parte di tutto ciò che concerne la marina mercantile può benissimo essere raggrupata in una unicità di servizi, senza che questi abbiano a dipendere da tanti e così svariati dicasteri.

FIAMBERTI. Sette dicasteri.

MARGHIERI. Appunto: sette dicasteri.

Credo che, quando avremo unificato i servizi, avremo contribuito molto al progresso della nostra marineria.

Ma non posso por termine a queste mie brevi osservazioni senza riferirmi, come testè faceva anche l'onorevole collega Fiamberti, agli ultimi avvenimenti, e sono lieto che sia qui anche l'onorevole presidente del Consiglio.

Io mi riferisco all'atteggiamento che i lavoratori del mare vanno assumendo, di fronte agli armatori. Mi spiego tutte le difficoltà per un Governo d'intervenire in fatti simiglianti e posso anche consentire che, di fronte ai movimenti dei lavoratori, siano essi di mare o di terra e coi quali gli stessi si ripromettono di migliorare la propria sorte, il Governo abbia ad intervenire con molta misura e spesso non debba per nulla intervenire, lasciando che di fronte a questi movimenti di associazioni operaie, per quanto essi assumano talvolta forme non encomiabili, se ne creino altri d'indole altrettanto spontanea e libera, da parte dei capitalisti, cioè di quelli che possono avere un interesse opposto.

È nell'urto di queste due forze che deve soltanto trovarsi una equilibrata soluzione rispondente alle esigenze dei tempi moderni.

Non voglio, dunque, che alle mie parole possa darsi un significato retrogrado come l'espressione di pensieri che non possono allignare nella mente di chi coltiva studi e di chi crede che nessun partito possa e debba sottrarsi alle esigenze del tempo.

Ma tutto ha un limite.

Quando il fenomeno assume un carattere pericoloso e costituisce non la manifestazione di un semplice interesse economico ma un abbandono di lavoro che, trasformandosi in rivolta ed ammutinamento, diventa un vero reato, credo che il Governo, abbia senz'altro ad intervenire, specie poi quando si tratta di pubblici servizi.

E si badi che gli scioperi della gente di mare devono qualificarsi reati, non per modo di dire e per generici apprezzamenti, sib-

bene perchè il fatto è proclamato tale dai testi espressi della legge.

Infatti è ben noto che la gente di mare si obbliga mediante i contratti di arruolamento, molte infrazioni dei quali sono appunto reati rigorosamente puniti. Gli abbandoni del lavoro equivalgono a diserzioni, mentre gli ammutinamenti e le rivolte sono colpiti da pene che giungono fino a cinque anni di reclusione.

Il Governo di un paese civile non può dunque esimersi dall'intervenire a tutela dell'ordine pubblico e di interessi privati che pur meritano di essere tenuti in alta considerazione.

Anche sotto questo aspetto non vorrei che le mie parole fossero giudicate come indirizzate a favorire le grandi Compagnie di navigazione. Per quanto le stesse rappresentino una forza viva del paese, si può forse pensare che i loro organismi abbiano sufficiente compagine di resistenza; e se i gravi fatti che perturbano i porti di Genova e di Napoli avessero riguardato i rapporti fra lavoratori e grandi Compagnie, la questione potrebbe avere un interesse di fronte alla Camera ed al paese minore di quello che essa effettivamente ha.

La marina mercantile non è rappresentata soltanto dalle grandi Compagnie di navigazione, sibbene da una grande folla di piccoli armatori, i quali solamente nella rigida applicazione della legge possono trovare la protezione cui hanno diritto contro gli abbandoni, le rivolte e le sopraffazioni della gente di mare.

È dunque anche e principalmente nell'interesse di questa benemerita classe che tanto contribuisce alla ricchezza del paese, che io richiamo tutta l'attenzione del Governo.

L'onorevole presidente del Consiglio potrà ben dirmi: ma se si tratta di reati, lasciate che agisca l'autorità giudiziaria. È vero questo; ma lo è soltanto in parte. Non nascondiamo la verità delle cose; l'autorità giudiziaria, in sostanza, dall'indirizzo generale del Governo può essere indotta a ritenere che sia meglio essere di parere contrario, e quindi sonnecchia e non agisce con quella energia che dovrebbe contro i sobillatori. (*Commenti*).

A Messina abbiamo avuto processi contro coloro che avevano sobillato gli scioperi, e gli scioperanti sono stati puniti alla stregua della legge. Ma l'autorità giudiziaria potrebbe fare qualche cosa di più. I procuratori generali ed i procuratori del

Re, con azioni rapide ed energiche, debbono dare all'intervento dell'autorità giudiziaria un carattere tale da far bene intendere e convincere che la legge vuolsi far rispettare sul serio e senza debolezze quando gli scioperi costituiscono reati.

Quindi nessuna esagerazione, nessun intervento del Governo in queste lotte che si combattono tra capitale e lavoro, e che debbono trovare la loro soluzione nel combattimento stesso...

VIAZZI. Ma un po' di suggestione alla magistratura.

MARGHIERI. ...ma obbligo al Governo di intervenire con una intonazione alquanto più decisa, affinché i magistrati sappiano che, decidendosi ad agire, essi non saranno mai per essere smentiti o non abbastanza sostenuti. (*Commenti*). Ma io ho piena fiducia a questo riguardo nel presidente del Consiglio e nel ministro di grazia e giustizia.

TECCHIO. Quando si è mai sentito una cosa simile!

GIOLITTI, presidente del Consiglio ministro dell'interno. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Credo mio dovere di rispondere al discorso testè fatto dall'onorevole Margheri.

Nei fatti che sono avvenuti ora in parecchi porti italiani, ma specialmente nel porto di Genova, bisogna distinguere, come egli distinse, due questioni: la questione del conflitto tra la mano d'opera ed il capitale, da quella dell'osservanza della legge. Perchè realmente, quando si tratta di marinai imbarcati sopra navi, essi commettono il reato di ammutinamento, se, intrapreso il viaggio, lo sospendono; e siccome questo costituisce un reato punibile a termini del codice della marina mercantile, il ministro della marina telegrafò ai capitani dei porti in questo senso: « Prego tener presente che qualora succedano tumulti, ammutinamenti, simili fatti bordo navi, autorità marittima dovrà subito denunciare i colpevoli alla procura regia anche senza attendere i rapporti dei capitani, in conformità dell'articolo 101 codice procedura penale, trattandosi di reati di azione pubblica ».

Da parte mia io diedi istruzioni che si lasciasse libera la discussione, come in tutti gli altri scioperi, tra gli operai e gli armatori, ma che, se reati avvenivano, si denunziassero all'autorità giudiziaria. E che la denuncia sia stata fatta a Genova, dove il fatto più grave di ammutinamento si è ve-

rificato, lo rilevo da questo telegramma che il procuratore generale di Genova manda al ministro della giustizia in data 10 dicembre: « Assicuro Vostra Eccellenza essere stata presentata denuncia dalla Capitaneria con rapporto del 7 corrente a carico dell'equipaggio *La Lombardia* per rifiuto d'obbedienza ed ammutinamento. Si procede ai termini degli articoli 294, 230 e 281 del codice della marina. Mi riservo inviare relazione ». (*Commenti*).

Dunque il Governo non ha mancato al suo dovere di ordinare a coloro cui compete di fare le denunce all'autorità giudiziaria.

Ora, naturalmente la questione è dinanzi a questa autorità, la quale — nella sua piena ed assoluta indipendenza — applicherà la legge.

Il procuratore generale ha fatto il suo dovere avvertendo il ministro di grazia e giustizia che il procedimento era in corso.

Giunti però a questo punto, l'azione del Governo resta completamente estranea agli atti successivi dell'autorità giudiziaria. (*Benissimo!*)

Questo è lo stato della questione. (*Commenti*).

Presentazione di una relazione.

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

ORLANDO SALVATORE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul disegno di legge: Modificazioni alle norme per l'avanzamento del personale di macchina della regia marina.

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

Il seguito della discussione del bilancio della marina è rimesso ad altra seduta mattutina.

La seduta termina alle 12.

PROF. AVV. LUGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 17 dicembre 1906

Roma, 1906 — Tip. della Camera dei Deputati.

