

CCLXXVII.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 17 DICEMBRE 1906

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DE RISEIS

I N D I C E.

Bilancio della marina (Seguito della discussione)	Pag. 11125
CHIMIENTI	11133
DE MARINIS	11130
DI STEFANO	11128
MIRABELLO (ministro)	11131-33
MONTAULT	11126
Disegni di legge (Approvazione):	
Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina per la spedizione militare in Cina	11136
Disposizioni circa il collocamento a riposo degli assistenti del Genio navale	11137
Modificazioni alla legge 25 dicembre 1904, per provvedimenti relativi al miglioramento degli stipendi degli ufficiali inferiori e subalterni della regia marina	11137
Modificazioni alle norme per l'avanzamento del personale di macchina della regia marina (Discussione)	11138
Modificazioni alla legge sulla leva marittima	11143
MIRABELLO (ministro)	11138-39
ORLANDO SALVATORE (relatore)	11138-40
Conservazione dei monumenti (proroga) (Discussione)	11144
RAVA (ministro)	11144-45
ROSADI (relatore)	11144
Decime e prestazioni fondiari (GALLO) (Presentazione: modificato dal Senato)	11131
Relazione (Presentazione):	
Proroga dei termini per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue (L. BERTINI G.)	11143

La seduta comincia alle ore 10.

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

882

Seguito della discussione sul bilancio della marineria.

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

Essendo terminata la discussione generale, procederemo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Si procederà alla discussione dei capitoli dello stato di previsione che fa parte integrante di questo articolo 1, con la solita avvertenza che s'intendono approvati con la semplice lettura quei capitoli che non diano luogo a discussione.

Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero — Personale assegnato in base alla legge 11 luglio 1904, n. 353 — Ufficio di stato maggiore — Ufficio di revisione (*Spese fisse*), lire 1,049,000.

Capitolo 2. Ministero — Indennità al personale comandato per ragioni varie, lire 36,000.

Capitolo 3. Ministero — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 102,000.

Capitolo 4. Consiglio superiore di marina (*Spese fisse*), lire 26,500.

Capitolo 5. Ministero — Spese varie d'ufficio, lire 53,200.

Capitolo 6. Biblioteche della regia marina — Personale, lire 12,400.

Capitolo 7. Biblioteche della regia marina — Materiale, lire 14,000.

Capitolo 8. Telegrammi da spedirsi all'estero, lire 15,000.

Capitolo 9. Spese postali, lire 12,000.

Capitolo 10. Spese di stampa, 90,000 lire.

Capitolo 11. Provvista di carta ed oggetti vari di cancelleria, lire 88,000.

Capitolo 12. Pubblicazioni ufficiali e periodiche, lire 73,000.

Capitolo 13. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari per militari ed impiegati (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Capitolo 14. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*, per memoria).

Capitolo 15. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 16. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 12,000.

Capitolo 17. Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio, lire 7,000.

Capitolo 18. Sussidi ad impiegati e militari invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie, lire 65,000.

Capitolo 19. Compensi per lavori straordinari al personale dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 50,000.

Capitolo 20. Spese di trasferta e di missioni del personale della marina militare, della marina mercantile e del personale civile, lire 643,000.

Capitolo 21. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie, lire 74,500.

Capitolo 22. Distinzioni onorifiche (Soprassoldi per medaglie al valore, onorificenze dell'ordine militare di Savoia, acquisto di decorazioni, medaglie di benemerita), lire 15,000.

Capitolo 23. Spese casuali, lire 15,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 24. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili), lire 5,225,000.

Capitolo 25. Pensioni ordinarie (Personale lavorante), lire 1,400,000.

Capitolo 26. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 25,000.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 27. Corpo delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), (Personale di concetto), lire 697,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Montauti.

MONTAUTI. Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, e, vorrei poter dire, l'attenzione della Camera, su un argomento pel quale già ebbi a intrattenere il ministro stesso fino dall'anno passato e che formò oggetto di una mia interrogazione svolta alla Camera nella tornata del 3 maggio decorso: intendo dire sulla assoluta necessità, nell'interesse della gente di mare e degli armatori di Viareggio, di portare le matricole delle navi e dei marinari a quell'ufficio portuale.

L'onorevole ministro ha sempre riconosciuto la opportunità dell'invocato provvedimento, e di ciò io lo ringrazio sentitamente. Anzi nel gennaio decorso, egli scriveva al sindaco di Viareggio ed a me particolarmente dicendo che sperava che la mancanza di personale (cui era unicamente dovuto il ritardo nell'attuazione del richiesto provvedimento) fosse un fatto transitorio e che, cessato, avrebbe assecondato con piacere la domanda del sindaco di Viareggio riconoscendo l'opportunità del provvedimento riguardo agli interessi della gente di mare e degli armatori.

Dipoi le difficoltà della mancanza di personale si estesero alla asserita ristrettezza dei locali dell'ufficio portuario di Viareggio e sulle mie doverose insistenze fu mandato colà un ufficiale del Genio militare. I locali, due stanze, furono, manco a dirlo di subito trovati e furono fatti anche i necessari lavori.

L'ammiraglio Bianco, in allora sottosegretario di Stato per la marina, rispondendo alla mia interrogazione il 3 maggio, riconosceva nel modo il più ampio ed assoluto la giustizia della mia richiesta e l'opportunità di secondarla, dicendomi che io conoscevo i sentimenti di simpatia che lo legavano alla popolazione di Viareggio e che come membro del Governo e come ufficiale di marina, avrebbe fatto di tutto per contentare nel miglior modo possibile i desideri di quella nobile ed industrie popolazione marinara.

Io ebbi a dire che il procrastinare ancora, per non mandare un applicato di porto a Viareggio (poichè, ella lo sa, onorevole ministro, un solo impiegato è sufficiente per tenere dietro al lavoro delle richieste matricole) costituiva, per me, a quell'epoca, al 3 di maggio, un vero e proprio atto di denegata giustizia, ma dopo le cortesi parole del sottosegretario di Stato sperai — è così del-

l'indole mia.... e — feci sperare un favorevole provvedimento.

Sono passati però quasi altri otto mesi; sono degli anni che a Viareggio si dolgono, e giustamente, di uno stato di cose così disdicevole e dannoso, ed io devo in questa sede di bilancio ritornare, a malincuore, sull'argomento, chiedendo all'onorevole ministro solleciti provvedimenti.

Perchè, onorevole ministro, onorevoli colleghi, come è successo per i lavori nei porti, così in questo caso delle matricole, Viareggio, nei suoi diritti, nei suoi bisogni, nei suoi interessi marittimi, è sempre abbandonata e negletta, ed io vorrei ingannarmi, ma mi pare che presso il Governo Viareggio sia forse considerata più come una delle principali stazioni balnearie dell'Italia nostra, resa conosciuta per l'incanto del suo mare e per la bellezza della sua spiaggia, dalla quale l'erario ritrae migliaia e migliaia di lire all'anno, per concessioni di arenili per bagni, stabilimenti, teatri, ecc., che come un porto di cabotaggio, sia pure, ma di assoluta importanza e per la quantità delle sue vele e per il numero dei suoi marinari effettivamente viaggianti.

Quando così non fosse, non sarebbe altrimenti spiegabile lo stato di completo, di assoluto, dovrei dire di colpevole abbandono in cui da tanto tempo Viareggio è stata lasciata.

Ora è bene sapere, o meglio, ricordare, come sopra circa 8 mila marinari iscritti nell'intero dipartimento marittimo di Livorno oltre 3200 appartengono al solo Viareggio: quasi la metà.

Su poco più di 500 vele di cabotaggio dell'intero dipartimento, oltre 200 sono viareggiane e tra patenti di nazionalità, licenze di traffico e per altri galleggianti, Viareggio ha sopra 400 matricole.

Ora, onorevole ministro, ella lo sa, in questione di matricole non ha niente che fare il tonneggio della nave. Un piroscifo di 4000 tonnellate e un veliero di 400 hanno, negli uffici di porto, la stessa intestazione, devono avere la stessa matricola. Anzi le annotazioni per ipoteche, per passaggi, ecc., sono più frequenti e numerose nei piccoli bastimenti, che nei grossi piroscifi precisamente come le annotazioni per ipoteche, e i passaggi delle piccole proprietà sono più frequenti e numerose che per i latifondi e per le grosse tenute. Ora tutta quella gente di mare, armatori, capitani, marinari, per ogni imbarco o sbarco di capitano o di ciurma, per contratti di arruolamento dell'equipaggio,

per i naufragi, per le operazioni della leva marittima, per i continui rapporti con la Cassa invalidi, per le annotazioni sulle patenti di nazionalità, per il cambio marittimo, per il passaggio, la vendita o l'ipoteca delle carature delle diverse navi, deve fare fra andata e ritorno 100 chilometri e portarsi sempre e continuamente a Livorno. Ma questo, che sarebbe assai, non è tutto. Viareggio non è della stessa provincia di Livorno, fa parte della provincia di Lucca.

Qualunque atto quindi di ufficiale pubblico, sindaco o notaio, bisogna che sia vidimato a Lucca o dal prefetto o dal presidente del tribunale e, per far ciò, nuove gite, altri 50 chilometri, nuove spese e perdimento di tempo grandissimo. E pensare che quello che chiede da due anni ripetutamente, e fin qui pur troppo inutilmente Viareggio, è già attuato pienamente per Chioggia, per Torre del Greco (che è a due passi da Napoli), e per Siracusa; e Chioggia, Torre del Greco e Siracusa si trovano, per questo rispetto, in una marcata condizione di inferiorità di fronte a Viareggio. Viareggio per numero di navi e quindi per numero di matricole, è notevolmente superiore al numero complessivo delle navi iscritte nei dipartimenti di Savona, di Porto Ferrajo, di Civitavecchia, di Gaeta, di Taranto, di Rimini, di Bari, Porto Maurizio, Ancona ed altri del continente, ai due compartimenti della Sardegna, ai cinque compartimenti della Sicilia: Viareggio ha cinque cantieri sempre attivi, per la costruzione di navi di cabotaggio e Viareggio è stata completamente dimenticata, almeno fino ad ora, anche nella legge testè presentata sui lavori portuari. In questo momento di profondo, di supremo sconforto per tutta quella valorosa marinaresca popolazione riconosca, onorevole ministro, a Viareggio, almeno il diritto che le compete di avere le matricole delle sue navi, dei suoi marinari, faccia per Viareggio quello che già fu fatto per Chioggia, per Torre del Greco, per Siracusa.

Non dimentichi onorevole ministro, ella che è marinaio, che è il supremo moderatore dei diritti, degli interessi, dei bisogni della nostra marina, non dimentichi adesso Viareggio. Non dimentichi, soprattutto che su quelle piccole navi agilissime, sfidando ogni pericolo, temprandosi nelle più dure, nelle più penose manovre, si formano fin dalla prima infanzia quei forti, quegli arditissimi, quelli esperti marinari che sono di poi vanto e presidio della nostra marina da guerra. Viareggio ne ha molti dei suoi ma-

rinari, ella lo sa, li conosce, su quelle navi in cui sono tanta parte delle nostre più care speranze; Viareggio ha sulle sue vele di cabotaggio ben 3200 dei suoi figli.

Almeno in questa parte, contenti ella le loro giuste richieste, le loro legittime aspirazioni, pensi ai loro bisogni, alle loro vivissime speranze, che da un uomo di alto intelletto, di squisito senso di giustizia quale ella si è, non possono più oltre essere trascurate e neglette. Io aspetto fiducioso la sua assicurante risposta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Stefano.

DI STEFANO. Dopo l'inno, cantato dall'amico Montauti alla sua Viareggio ed ai marinai ardimentosi di quella plaga incantevole, che costituiscono poi il nerbo della marina militare, permettetemi, onorevoli colleghi, che io richiami l'attenzione della Camera su questo capitolo, che tratta delle capitanerie di porto e mi riferisca proprio ai capitani ed ufficiali di porto, alle loro funzioni ed alla necessità in cui, secondo me, si trova il Governo, di migliorare gli organici di questa classe d'impiegati, in modo che le capitanerie di porto rispondano alle varie funzioni, che le leggi loro affidano.

Onorevoli colleghi, in tutta la discussione che si è fatta in questa Camera, ed a cui hanno preso parte valorosi colleghi, si è dimostrato che l'avvenire marinaro della terza Italia è posto non solo nello sviluppo della marina militare, ma anche nello sviluppo della nostra marina mercantile, che aiuta e sussidia la marina militare nei momenti di pericolo, e che costituisce anche il nerbo del nostro commercio marittimo e del nostro sviluppo economico.

Ora io ho inteso i colleghi, nella discussione, parlare di tutti gli altri impiegati della marina militare e degli arsenali, ma non una sola parola ho inteso sugli impiegati, che sono addetti all'amministrazione della marina mercantile.

Il codice della marina mercantile che, fino a quando non sia modificato, segna le regole della marina mercantile, dispone che essa è posta sotto la dipendenza del ministro della marina, ma è amministrata ed è diretta tecnicamente dai capitani, dagli ufficiali ed applicati di porto.

Gli articoli 2, 3 e seguenti del codice della marina mercantile dimostrano quali importanti funzioni abbia il corpo dei capitani, ufficiali ed applicati di porto, a cui è affidata dalla legge la direzione

amministrativa e tecnica della marina mercantile.

Ebbene, onorevole ministro, bisogna pur convenire che questo corpo è stato, da buona pezza, dimenticato. Esso, stremato nel numero, riesce insufficiente ai bisogni dei servizi, cui dalla stessa legge sulla marina mercantile è preposto.

In parecchie capitanerie di porto, in parecchi porti importanti, semplici straordinari hanno retto gli uffici, facendo del loro meglio, ma senza potere compiere tutte quelle mansioni, che la legge loro affida.

Ora io prego l'onorevole ministro di portare un pronto miglioramento alle capitanerie di porto, accrescendone soprattutto gli organici.

Io so che c'era allo studio un progetto che li riguardava, ma, nè nella relazione dell'onorevole Arlotta, così perspicua e precisa, nè nel discorso che ha fatto il ministro, così caldo di patriottismo e così severo e preciso in tutte le sue affermazioni, ho trovato una sola parola, che riguardi le capitanerie di porto. Tutti gli impiegati della marina militare sono stati nel suo discorso onorati di una parola, meno quelli delle capitanerie di porto.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Non tutti gli impiegati.

DI STEFANO. Molti, se non tutti.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Qualcheduno.

DI STEFANO. Ora io, appunto, rivolgo all'onorevole ministro la preghiera di voler migliorare l'organico delle capitanerie di porto e fino ad un certo punto agevolare le condizioni di quegli straordinari, che erano stati esclusi, e furono poi, dalla bontà del ministro ammessi nella seconda categoria dei commessi, ma che hanno uno stipendio assolutamente inadeguato ai loro più urgenti bisogni.

E quando questo sarà fatto, egli avrà giovato grandemente alla marina mercantile ed avrà anche messo gli ufficiali di porto in condizioni da corrispondere a tutte quegli obblighi e da esercitare tutte quelle funzioni, a cui le leggi attuali hanno precisamente preposto o un capitano o un ufficiale di porto.

E giacchè ho la facoltà di parlare, permetta la Camera che io dica qualche cosa anche in ordine ad un tema, che aveva formato oggetto di una mia interrogazione al ministro della marina e che non ho svolta, riservandomi, precisamente, di parlare sull'argomento in sede di bilancio.

Io avevo presentato una interrogazione al ministro della marina per conoscere da quali motivi era stato indotto a non imbarcare più, da qualche tempo, ufficiali di porto come regi commissari per la tutela degli emigranti ed a destinare, invece, i capitani medici dell'esercito, con manifesta violazione delle norme regolamentari e della legge...

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ma se non bastano per i porti, lo ha detto lei!

DI STEFANO. Prevedeva la interruzione, onorevole ministro. Lei vorrebbe cogliermi in contraddizione, osservando che, se essi non bastano per le funzioni loro assegnate dal codice di marina mercantile, non si può volere che si destinino al servizio dell'emigrazione. Ma a questa osservazione risponde quanto ho già detto, ed essa dimostra, precisamente, la necessità di migliorare gli organici dei capitani ed ufficiali di porto e di accrescerne il numero.

Dapoichè, mentre si pensa di accrescere il numero dei medici della marina militare, io credo che sia opera giusta e conforme alle nostre leggi di accrescere anche il numero dei capitani, degli ufficiali e degli addetti ai porti.

Noi facciamo le leggi, e le leggi debbono essere eseguite, tanto più se esse assicurano, colla determinata funzione, un corrispettivo ai funzionari, che devono eseguirle.

L'articolo 32 del regolamento per l'esecuzione della legge sull'emigrazione, approvato con decreto 1° luglio 1901, dispone che, quando manca il medico della marina militare, il commissario di bordo sarà un ufficiale di porto.

Ebbene, da molto tempo, gli ufficiali di porto non vanno più come commissari sulle navi, che trasportano emigranti. Perché? Perché — obietta il ministro — il loro numero è deficiente. Ma, appunto perchè il numero è deficiente, bisogna aumentarlo e migliorarne gli organici relativi. Così, essi potranno esercitare quelle funzioni, che la legge ha loro affidate.

Ed in verità io non so cosa possa andare a fare su di una nave, come commissario di bordo, un medico del nostro esercito.

Io posso, fino ad un certo punto, comprendere che la legge ed il regolamento sulla emigrazione abbiano dato una preferenza ai medici della marina militare, non già per la disciplina militare cui essi sono abituati, ma per la conoscenza delle discipline marittime, che hanno potuto acquistare, come medici militari a bordo delle navi di guerra.

Ma la legge vuole che, in mancanza di essi, tale funzione sia affidata all'ufficiale di porto, perchè, meglio di qualunque altro, egli conosce i requisiti delle navi e le discipline del codice di marina mercantile, e perchè, meglio di qualunque altro, nei momenti di bisogno e di pericolo, può essere di aiuto e di sostegno al comandante della nave.

Onorevole ministro, ho inteso susurrare che tra gli ufficiali di porto ci sono degli avvocati. Ci saranno degli avvocati, io non lo so, nè ho ragione ed interesse di saperlo, ma, certamente, il corpo del personale attuale delle capitanerie di porto viene in parte dal personale dei Consolati ed in parte da quello delle capitanerie di porto giacchè molti dei componenti di essi passarono alle capitanerie di porto. Ci saranno degli avvocati; ripeto: non mi interessa di saperlo: ma ci sono anche delle persone, che conoscono i bisogni di quel servizio, e che, in varie occasioni, hanno portato l'ausilio della loro conoscenza delle discipline marittime al comandante.

L'ammiraglio Aubry mi fa segni che saranno una diecina. Io non so precisamente quanti siano tra i 218 che formano l'organico delle capitanerie di porto; ma è certo che esiste una legge, la quale ha affidato loro la funzione di commissario regio a bordo delle navicche trasportano emigranti; e la legge deve essere eseguita.

Vuol dire che, quando il ministro sceglierà degli ufficiali di porto, li sceglierà fra coloro che conoscono le discipline navali e non certamente tra gli avvocati. Ma, non per questo, si deve sfuggire all'applicazione della legge, chiamando dei medici dell'esercito, in mancanza dei medici della marina militare, ad una funzione, che è estranea assolutamente, alle loro mansioni ed alle loro conoscenze.

Io non ho bisogno di richiamare all'onorevole ministro i voti, che sono venuti, in questi ultimi tempi, a favore precisamente del personale delle capitanerie di porto. Ricordo, soltanto, che il Consiglio superiore della marina mercantile, in un ultimo suo voto, precisamente ha richiamato all'osservanza di queste disposizioni di legge. La Camera di commercio di Livorno, la Lega navale, la Commissione reale dei servizi marittimi, tutti a una voce hanno richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro sull'argomento, acciocchè le capitanerie di porto rispondano ai bisogni della legislazione attuale ed i componenti di esse siano in

numero sufficiente per poter disimpegnare tutte le funzioni, che la legge loro affida. In altri termini: il pensiero marittimo della nazione è favorevole all'assetto ed al miglioramento organico delle capitanerie di porto, a cui è affidato per la nostra legge, lo ripeto ancora una volta, il servizio tecnico ed amministrativo della nostra marina mercantile. Se noi vogliamo un servizio di marina mercantile, che risponda, veramente, ai bisogni dell'Italia, è necessario che ci siano coloro che abbiano la possibilità di fare applicare le norme dalle nostre leggi segnate.

In questo senso, io faccio viva preghiera all'onorevole ministro della marina, perchè voglia dirmi una parola, che sia affidamento delle sue benevole intenzioni a favore di impieghi cui le leggi attuali, attribuiscono importanti funzioni.

Si aspetta, da molti anni la riforma del codice della marina mercantile.

Spero che possa, presto, esser presentato il disegno di legge e che la nostra marina mercantile possa trovare nelle sue disposizioni nuovo incremento, in modo da rispondere ai bisogni sempre crescenti, e dare impulso a quella marina, in cui è riposto l'avvenire commerciale della terza Italia!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Marinis.

DE MARINIS. Io dirò soltanto una parola circa questo argomento delle capitanerie di porto, perchè so che tra gli altri ammirabili propositi dell'onorevole ministro della marina, oltre tutti quelli già egregiamente attuati da lui, vi è il proposito del riordinamento del corpo delle capitanerie di porto, in armonia con le disposizioni legislative che saranno sancite nel nuovo codice marittimo. Sicchè, dati questi ammirabili propositi dell'onorevole ministro, io credo che noi possiamo circoscrivere le nostre raccomandazioni.

È indubitato che il personale delle capitanerie di porto è insufficiente: perchè, su per giù, a quanto mi riferiscono, il personale delle capitanerie di porto è oggi come era quando vigeva la navigazione a vela. Oggi le funzioni delle capitanerie di porto sono grandemente aumentate. La legge, per esempio, sugli infortuni del lavoro, la legge sull'emigrazione, gli aumentati traffici che in 20 anni sono quasi triplicati per l'Italia; tutto ciò dimostra che le funzioni delle capitanerie di porto diventano sempre più importanti, sempre più larghe, mentre il numero dei funzionari è rimasto lo stesso.

Ne deriva che le funzioni non sono adempite come dovrebbero essere.

Per esempio la sorveglianza sulla pesca nel mare, perchè la sorveglianza sulla pesca nei fiumi e nei laghi, per quanto io mi sappia, dipende dai prefetti, non è fatta come si dovrebbe. Continua l'uso della dinamite. La distruzione di molte specie marine per opera della dinamite si va compiendo. La sorveglianza non è fatta come si dovrebbe, non per mala volontà, ma perchè vi è deficienza di personale, e perchè mi riferiscono che le capitanerie di porto non hanno mezzi adatti per compiere questa sorveglianza; esse non hanno, ad esempio, barche a vapore in crociera, con le quali soltanto si può esercitare la sorveglianza sui mari per quanto riguarda la pesca, specialmente nel tempo del fregolo.

Ciò dimostra che nelle capitanerie di porto non vi è cattiva volontà, ma vi è solamente insufficienza di mezzi e di personale. Ora io domandavo se sia possibile, astrazione fatta dalle disposizioni, che verranno attuate nel nuovo codice marittimo, se sia possibile che si provveda subito all'aumento del personale delle capitanerie di porto, prima che il nuovo codice sia esaminato e sanzionato dal Parlamento.

Senza dubbio è anche esatto che alcune funzioni del capo delle capitanerie di porto, a cui è affidata l'amministrazione della marina mercantile, non per opera del ministro della marina, ma per opera di altri dicasteri e di leggi proposte da altri Ministeri, alcune funzioni, che dovrebbero essere proprie delle capitanerie, sono state distratte dai funzionari di queste. Io, per esempio, credo che la polizia marittima a bordo dovrebbe in generale essere affidata al corpo delle capitanerie, specialmente se questo corpo verrà modificato, secondo quei criteri, a cui ha accennato l'onorevole ministro della marina con una interruzione, per farci comprendere che questo corpo delle capitanerie dovrebbe essere trasformato, non solo numericamente ma anche per qualità di funzionari, perchè accanto a valorosi ve ne ha di scadenti. È per questo che io, oltre alla breve raccomandazione, perchè il personale del corpo delle capitanerie sia aumentato, affinché esso possa rispondere come deve al suo ufficio, faccio anche un'altra raccomandazione, cioè che negli altri progetti di legge, che verranno presentati alla Camera specialmente riguardanti i servizi marittimi sovvenzionati e l'emigrazione, il ministro della marina sorvegli che non

vengano usurpate alcune funzioni, che sono proprie della amministrazione della marina mercantile, e non venga così compromesso l'avvenire di essa.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

GALLO, ministro di grazia e giustizia. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per le decime ed altre prestazioni fondiari, già approvato dal Senato e che modifica il disegno di legge, presentato prima a questo ramo del Parlamento. Chiedo che sia deferito alla stessa Commissione, che nell'altra occasione lo esaminò.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione di un disegno di legge per le decime ed altre prestazioni fondiari. L'onorevole ministro chiede che sia mandato alla stessa Commissione che lo ebbe già ad esaminare.

(Così resta stabilito).

Si riprende la discussione del bilancio della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

MIRABELLO, ministro della marina. Io non esito a dichiarare alla Camera ed agli onorevoli Montauti, Di Stefano e De Marinis che il personale delle capitanerie di porto da tempo è riconosciuto insufficiente. Non è già, come ha detto l'onorevole Di Stefano, che il personale sia stremato di numero, sono invece i bisogni che, come tutti hanno riconosciuto, sono aumentati.

Di conseguenza, occorre naturalmente aumentare il personale.

Di ciò mi sono occupato ed ho pronto un organico apposito che non presentai ancora poichè essendo il bilancio della marina consolidato, e non essendovi coi fondi disponibili margine per far fronte alla maggiore spesa, occorre l'assentimento e il concorso del ministro del tesoro e la relativa intesa del Governo.

Ed io mi riprometto, durante i prossimi lavori parlamentari, di presentare l'organico in parola. In questo modo io potrò certamente in gran parte, se non in tutto soddisfare gli onorevoli oratori, nelle loro sagge raccomandazioni.

L'onorevole Montauti si è lagnato del Governo che dimentica Viareggio. Per quanto riguarda i lavori del porto ecc. è più direttamente interessato il mio collega dei lavori pubblici.

Però, come ministro della marina faccio anzitutto eco alle sue parole riflettenti i marinai di Viareggio, i quali fra i nostri marinai bravissimi si possono dire eccellenti. La mia lunga carriera mi ha dato occasione di conoscerne i molti meriti e le qualità.

Quanto al funzionario che l'onorevole Montauti desidera da tempo sia destinato a Viareggio ha già risposto, l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina; e se questo funzionario non vi fu ancora destinato, ciò dipese anzitutto dalla mancanza del locale, il quale però in seguito alle disposizioni date è ora già pronto; ed in secondo luogo per la deficienza del personale nelle capitanerie, tale che non riesce possibile distaccarne anche uno solo dalla capitaneria di Livorno; così mi riferì il direttore generale della marina mercantile, cui anche avanti ieri, dopo che l'onorevole Montauti ritornò sull'argomento alla Camera, parlai della questione in parola. Ad ogni modo entro due o tre mesi Ella, onorevole Montauti, sarà certamente accontentato, nella sua richiesta che risponde ad un giustificato bisogno del servizio.

MONTAUTI. Sarà l'ultimo differimento?

MIRABELLO, ministro della marina. La Camera sa che io sono uso a mantenere le mie promesse. Con ciò del resto, ripeto, si supplisce ad un bisogno che io stesso riconosco.

Per quanto riguarda l'onorevole Di Stefano, egli si è lagnato perchè non vanno più gli ufficiali di porto in servizio di emigrazione.

DI STEFANO. Non mi son lagnato: l'ho semplicemente accennato.

MIRABELLO, ministro della marina. È anzitutto stabilito che il servizio dell'emigrazione sia riservato agli ufficiali del Corpo sanitario. Circa l'eventuale loro deficienza ebbi già occasione in altra circostanza di dire come si sia in attesa dell'organico sufficiente per i servizi dell'emigrazione che sta preparando il mio collega degli affari esteri, il quale se ne occupa, e se ne occupa con la consueta sollecitudine, e che prevede un aumento notevole nei medici ora destinati a quel servizio.

Ma l'onorevole Di Stefano invoca l'articolo 32 del regolamento perchè quando manchi il medico, si supplisca con gli uffi-

ciali di porto. Ora ciò non è attualmente possibile per la deficienza assoluta degli ufficiali di porto, come ho — per altro argomento — poc'anzi accennato all'onorevole Montauti, ed è perciò appunto che col provvedimento che ho testè indicato, si provvederà all'adeguato aumento dei medici, e sarebbe un errore di principio voler per ora supplire a tale deficienza aumentando l'organico degli ufficiali di porto.

Del resto io non ho che a lodarmi dei funzionari addetti ai porti e del servizio eventualmente prestato per l'emigrazione. Certo alcuni non essendo pratici del mare, non potrebbero, andando a bordo, in navigazione, in un'evenienza qualsiasi di pericolo, portare il contingente del proprio sapere e di un'esperienza marinaresca che essi non hanno, perchè eccetto alcuni di questi ufficiali di porto provenienti dagli ufficiali di marina, gli altri non hanno mai navigato.

L'onorevole De Marinis, che ringrazio delle cortesi parole che mi ha rivolte, ha parlato della sorveglianza della pesca sul mare, sorveglianza che egli vorrebbe devoluta alle capitanerie di porto, o almeno alle principali, per mezzo di barche a vapore. Ora dare delle barche a vapore alle capitanerie, per esercitare l'effettiva sorveglianza sulla pesca, richiederebbe destinare alle capitanerie, tutto un personale, che implicherebbe un non indifferente organico nuovo con ingente spesa.

In qualche caso mi dovetti occupare di questa sorveglianza sulla pesca, e per esempio ho dovuto inviare torpediniere a Gallipoli per impedire che barche estere pescassero in quelle acque; altra volta dovetti fare la stessa cosa per altre barche estere che pescavano nelle acque di Napoli verso Posillipo.

Si vede quindi che non si manca di provvedere in casi speciali, ma bisogna notare che per un'attiva sorveglianza lungo tutte le nostre coste che hanno uno sviluppo di circa 7 mila chilometri, spesso aperte e sprovviste di porti di rifugio, non sarebbero sufficienti delle semplici barche a vapore.

Del resto, all'onorevole De Marinis, osservo che il Ministero della marina tiene sempre una nave addetta appunto alla sorveglianza della pesca delle spugne al sud della Sicilia, e l'onorevole Lucifero Alfredo, che vedo qui presente, è stato comandante di detta nave ed ha fatto in proposito un rapporto tanto importante che fu anche

trasmesso al ministro di agricoltura, industria e commercio, trattando a fondo un argomento di sua competenza.

L'onorevole De Marinis dunque mi concederà che io non prenda nessun impegno a riguardo. In quanto a ciò che ha accennato l'onorevole De Marinis, nell'ultima parte del suo discorso, che cioè non venga usurpata nei nuovi disegni di legge la parte che dovrebbe essere dovuta alla marina, rilevo che ciò risponde anche al concetto svolto da altri autorevoli oratori, ed anche dall'onorevole Arlotta nel suo discorso di due o tre giorni or sono sul bilancio della marina. È certo nell'animo di tutti la convinzione che occorre una maggiore fusione in tutti gli svariati servizi attinenti alla marina ed ora suddivisi fra vari Ministeri; ma trattandosi di questione grave che appunto interessa vasti servizi già organizzati fra i diversi Ministeri suddetti, io non posso ora trattare a fondo l'argomento che riguarda così direttamente anche gli altri miei colleghi del Governo.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 27.

Capitolo 28. Bassa forza delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 337,000.

Capitolo 29. Personale d'ordine e personale avventizio delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 148,000.

Capitolo 30. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile, lire 60,000.

Capitolo 31. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 18,000.

Capitolo 32. Indennità, compensi speciali e sussidi per la marina mercantile, lire 65,000.

Capitolo 33. Arredamenti, retribuzioni e spese varie della marina mercantile, lire 50,000.

Capitolo 34. Casse invalidi della marina mercantile, lire 422,361.32.

Capitolo 35. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (*Spesa obbligatoria*), lire 24,000.

Capitolo 36. Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali, stabiliti dalle leggi 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3ª) e 23 luglio 1896, n. 318 e legge 16 maggio 1901, n. 176 — Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (*Spesa obbligatoria*), lire 8,000,000.

Spesa per la marina militare. — Capi-

tolo 37. Stato maggiore generale, lire 3,633,000.

Capitolo 38. Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti), lire 1,390,000.

Intorno a questo capitolo 38 ha facoltà di parlare l'onorevole Chimienti.

CHIMIENTI. Onorevole ministro, io vorrei richiamare la sua attenzione circa quanto è stato detto in questa Camera tanto in occasione della relazione della Commissione di inchiesta quanto dal relatore del bilancio e, mi pare, anche dall'onorevole ministro, a proposito della posizione degli ingegneri navali. L'onorevole ministro sa meglio di me che è cominciato l'esodo dall'amministrazione della marina di questi ingegneri navali (e ciò in parte può spiegarsi col fatto che il libero esercizio della professione offre maggiori guadagni) e, se le mie informazioni sono esatte, già quest'anno due o tre ingegneri navali hanno lasciato l'amministrazione. Ora io credo che per questa classe distinta di funzionari, i quali debbono avere non solo lunghi studi e preziose abilità ed attitudini, ma anche doti speciali di natura, bisogna fare qualche cosa per incoraggiarli a rimanere nell'amministrazione. Alcuni di questi, che io conosco, che possiedono due o tre diplomi e che sono in età piuttosto avanzata, non hanno che un misero stipendio di 3000 o 3500 lire. Io non mi sarei permesso di raccomandare questi funzionari, se non fossi stato incoraggiato dalle parole autorevoli della Commissione d'inchiesta e del relatore e dalle assicurazioni, se non erro, dello stesso ministro. Desidero quindi sapere da lui se su questo argomento vi siano studi o, meglio, provvedimenti già in via di entrare in attuazione. Spero che il ministro provvederà con urgenza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Ricordo perfettamente quanto dissi nella seduta del 3 luglio.

A parte le modalità, le quali, nello studio del complesso problema, potrebbero variare, sono dell'avviso dell'onorevole Chimienti di dovere migliorare (e sono già pronti i relativi provvedimenti) le condizioni di questi funzionari per premiare adeguatamente la loro operosità ed intelligenza.

Non ho potuto presentare finora questi provvedimenti per cause da me indipen-

dent, ma essi sono pronti e spero di poterli presto presentare alla Camera.

PRESIDENTE. Rimane così approvato il capitolo 38.

Capitolo 39. Corpo sanitario - Personale militare e civile, lire 714,000.

Capitolo 40. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 859,000.

Capitolo 41. Ufficiali del Corpo reale equipaggi, lire 395,000.

Capitolo 42. Ufficiali in posizione ausiliaria (*Spese fisse*), lire 130,000.

Capitolo 43. Corpo reale equipaggi - Paghe alla bassa forza, lire 11,150,000.

Capitolo 44. Corpo reale equipaggi - Vestiario e spese generali, lire 1,270,000.

Capitolo 45. Corpo reale equipaggi - Soprassoldi e spese varie, lire 283,000.

Capitolo 46. Corpo reale equipaggi - Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 2,055,000.

Capitolo 47. Difese costiere - Personale (*Spese fisse*), lire 380,000.

Capitolo 48. Soprassoldi vari al personale militare addetto al servizio semaforico, fattorini e cantonieri, lire 215,000.

Capitolo 49. Paghe, indennità e soprassoldi ai carabinieri reali di servizio nei regi arsenali, lire 280,000.

Capitolo 50. Indennità e spese di ufficio per i personali militari della regia marina, lire 180,000.

Capitolo 51. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 129,000.

Capitolo 52. Fitto di locali e canoni di acqua ad uso della marina militare, lire 68,000.

Capitolo 53. Armamenti navali - (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna), lire 6,900,000.

Capitolo 54. Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione, lire 6,250,000.

Capitolo 55. Materiali di consumo per le regie navi, lire 1,700,000.

Capitolo 56. Viveri a bordo ed a terra, lire 8,710,500.

Capitolo 57. Servizio ospedaliero per militari del Corpo reale equipaggi (giornate di cura, materiali d'ospedale, spese varie), lire 550,000.

Capitolo 58. Istituti di marina (regia accademia navale e Regia scuola macchinisti) Spese generali - Professori militari - Corso complementare - Spese varie, lire 289,000.

Capitolo 59. Istituti di marina (regia accademia navale e regia scuola macchinisti)

- Stipendi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 107,000.

Capitolo 60. Servizio idrografico - Personale, lire 24,300.

Capitolo 61. Servizio idrografico - Materiale, mano d'opera e spese varie, lire 242,750.

Capitolo 62. Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale, lire 250,000.

Capitolo 63. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina, lire 113.500.

Capitolo 64. Personale dei contabili e dei guardiani di magazzino (*Spese fisse*), lire 1,440,000.

Capitolo 65. Personale civile tecnico (*Spese fisse*), lire 895,000.

Capitolo 66. Disegnatori della regia marina (*Spese fisse*), lire 543,000.

Capitolo 67. Indennità e spese d'ufficio ai personali civili della regia marina, lire 78,000.

Capitolo 68. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 33,000.

Capitolo 69. Spese per trasporti di materiali, lire 125,000.

Capitolo 70. Costruzione e miglioramento di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 2,454,000.

Capitolo 71. Acquisti ed impianti di macchinari, attrezzi, ecc., occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi - Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 1,550,000.

Capitolo 72. Combustibili ed altri generi di consumo per stabilimenti militari marittimi, lire 1,500,000.

Capitolo 73. Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti - scafi - motori - armi, lire 24 milioni 147,850.

Capitolo 74. Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi, lire 11,610,000.

Capitolo 75. Spese varie per il personale lavorante, lire 860,000.

Capitolo 76. Acquisto di munizionamenti da guerra e conservazione dei munizionamenti esistenti, lire 2,700,000.

Capitolo 77. Lavori affidati ad intraprenditori privati negli stabilimenti militari marittimi, lire 250,000.

Capitolo 78. Difese costiere - Materiale (Acquisto e manutenzione di materiali di uso specifico delle difese costiere e impianto e funzionamento delle stazioni fotoelettriche per la difesa delle piazze marittime), lire 300,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Catego-

ria I. *Spese effettive. Spese generali*. — Capitolo 79. Personale civile transitorio e in via di eliminazione (*Spese fisse*), lire 355,000.

Capitolo 80. Assegni di aspettativa e disponibilità (*Spese fisse*), lire 15,000.

Spese per la marina militare. Capitolo 81. Costruzioni ed acquisti di navi e materiali per la regia marina da guerra. Legge 2 luglio 1905. (*Spesa ripartita*), lire 12,000,000.

Categoria III. *Movimento di capitali. Partite che si compensano nell'entrata*. Capitolo 82. Fondo di scorta per le regie navi armate, lire 3,500,000.

Categoria IV. *Partite di giro*. Capitolo 83. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,700,111.48.

RIASSUNTO PER TITOLI. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria prima. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 2,458,600.

Debito vitalizio, lire 6,650,000.

Spese per la marina mercantile, lire 9,821,361.32.

Spese per la marina militare, 101,753,900 lire.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 120,683,861.32.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria prima. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 370,000.

Spese per la marina militare, 12,000,000 di lire.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 12,370,000.

Categoria terza. *Movimento di capitali*. — Partite che si compensano nell'entrata, lire 3,500,000.

Totale del titolo II. — Spesa straordinaria, lire 15,870,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 136,553,861.32.

Categoria quarta. — *Partite di giro*, lire 2,700,111.48.

RIASSUNTO PER CATEGORIE. — Categoria prima. — Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria), lire 133,053,861.32.

Categoria terza. — Movimento di capitali (Parte straordinaria), lire 3,500,000.

Totale spese reali, lire 136,553,861.32.

Categoria quarta. — Partite di giro, lire 2,700,111.48.

Totale generale, lire 139,253,972.80.

Pongo a partito il totale generale, nella somma di lire 139,253,972.80.

(È approvato).

Passeremo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato:

1° Ad alienare le navi e torpediniere seguenti, da radiarsi durante l'esercizio 1906-907, in quanto non ritenga maggiormente opportuna la loro demolizione negli stabilimenti della regia marina o la loro utilizzazione come galleggianti per servizio d'arsenale:

Regia nave *Stromboli*.

- » *Euridice*.
- » *Calatafimi*.
- » *Colombo*.
- » *Caracciolo*.
- » *Rapido*.
- » *Archimede*.
- » *Eridano*.
- » *Messaggero*.
- » *Baleno*.
- » *Capraia*.

Torpediniera di 2ª classe	62 S.
»	77 Y.
»	86 S.
»	87 S.
»	92 S.
»	99 S.
»	100 S.
»	103 S.
»	112 S.
»	122 S.
»	123 S.
»	126 S.
»	141 S.

Torpediniera di 3ª classe	24 T.
»	32 T.
»	44 T.
»	45 T.
»	53 T.
»	57 T.

Cannoniere lagunari 2 e 4.

Ad alienare le ex regie navi seguenti, già radiate dal quadro del regio naviglio con i decreti a fianco di ognuna indicati ed adibite ad uso di galleggianti, in quanto non ritenga maggiormente opportuna la

loro demolizione negli stabilimenti della regia marina:

Daino - Regio decreto 9 maggio 1869.

Sirena - Regio decreto 29 giugno 1884.

Dora - Decreto ministeriale 9 ottobre 1889.

ex *Vulcano* - Regio decreto 12 dicembre 1889.

ex *Principe Amedeo* - Regio decreto 28 marzo 1885.

ex *Città di Napoli* - Regio decreto 14 aprile 1895.

Esploratore - Regio decreto 25 aprile 1895.

Ischia - Regio decreto 26 maggio 1898.

Diligente - Regio decreto 5 marzo 1899.

ex *Città di Genova* - Regio decreto 15 giugno 1899.

ex *Cavour* - Regio decreto 17 maggio 1900.

ex *Vittorio Emanuele* - Regio decreto 10 giugno 1900.

(È approvato).

Art. 3.

Con i fondi assegnati ai capitoli nn. 73 e 74 (*Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi - Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti, scafi, motori, armi*) dello stato di previsione annesso, il Governo del Re provvederà alla manutenzione del naviglio esistente ed ai sottoindicati lavori di nuova costruzione:

1. Ultimazione della costruzione ed allestimento della nave da battaglia di prima classe *Vittorio Emanuele* a Napoli;

2. Ultimazione della costruzione ed allestimento della nave da battaglia di prima classe *Regina Elena* a Spezia;

3. Continuazione della costruzione ed allestimento della nave da battaglia di prima classe *Roma* a Spezia;

4. Continuazione della costruzione ed allestimento della nave da battaglia di prima classe *Napoli* a Genova;

5. Continuazione della costruzione ed allestimento dell'incrociatore *B* da 10,000 tonnellate a Castellammare;

6. Costruzione della nave *C* per servizi da blocco;

7. Ultimazione della costruzione ed allestimento del battello sommergibile *Squalo*;

8. Ultimazione della costruzione ed allestimento del battello sommergibile *Narvalo*;

9. Ultimazione della costruzione ed allestimento del battello sommergibile *Otaria*,

10. Ultimazione della costruzione ed allestimento del battello sommergibile *Tricheco*;

11. Continuazione della costruzione ed allestimento di 4 torpediniere di alto mare da 210 tonnellate, tipo *Orione*;

12. Ultimazione della costruzione ed allestimento di 4 torpediniere di alto mare da 210 tonnellate, tipo *Pegaso*;

13. Costruzione ed allestimento di due cannoniere lagunari;

14. Ultimazione della costruzione di tre rimorchiatori da porto;

15. Ultimazione della costruzione ed allestimento di 6 torpediniere di alto mare da 210 tonnellate, tipo *Alcione*;

16. Ultimazione della costruzione ed allestimento di 6 torpediniere di alto mare da 210 tonnellate, tipo *Cigno*;

17. Continuazione della costruzione ed allestimento della torpediniera di 1ª classe *Gabbiano*;

18. Costruzione di un rimorchiatore di alto mare;

19. Costruzione di navi d'uso locale, di palischermi a vapore e galleggianti.

(È approvato).

Art. 4.

L'incrociatore *A* (*San Giorgio*) in corso di costruzione nel regio cantiere di Castellammare e le 4 navi cacciatorpediniere la cui costruzione fu affidata alla Società Giovanni Ansaldo, Armstrong e C., già indicati fra le navi da costruirsi coi fondi assegnati ai capitoli n. 6 e 70 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1904-905 e n. 74, 75 e 80 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1905-906, saranno considerati come facenti parte dei 3 incrociatori e delle 10 navi cacciatorpediniere la cui costruzione fu autorizzata con la legge 2 luglio 1905 n. 320.

(È approvato).

Art. 5.

L'ammontare delle spese relative alla costruzione dell'incrociatore e delle quattro navi cacciatorpediniere indicate all'articolo precedente sarà posto totalmente a carico del capitolo n. 81 « Costruzione ed acquisto di navi e materiali per la regia marina da guerra (Legge 2 luglio 1905, n. 320).

L'importo delle spese a tale scopo accertate a tutto il 30 giugno 1906, non che quelle di mano d'opera, da effettuarsi in seguito per l'incrociatore sopra indicato, saranno poste a carico del detto capitolo mediante mandati commutabili in quietanza d'entrata, per essere ripristinate con decreto del ministro del Tesoro, in aumento allo stanziamento del capitolo n. 73 « Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti — scafi — motori — armi » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1906-907 e dei corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

(È approvato).

Art. 6.

A datare dal 1º luglio 1906 e fino a che il numero degli operai delle direzioni dei lavori non sarà stato ridotto a quello di 12,000, stabilito dalla legge 13 giugno 1901, n. 258, con decreti del ministro del tesoro, sarà portata trimestralmente in diminuzione allo stanziamento del capitolo n. 74 « Mercedi del personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi » e in aumento all'assegnazione del capitolo n. 25 « Pensioni ordinarie — Personale lavorante » una somma corrispondente all'ammontare delle pensioni degli operai sopra accennati, liquidate in ciascun trimestre dell'esercizio finanziario.

(È approvato).

Rimane così approvato questo disegno di legge che sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana di domani.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1906-907, per la spedizione militare in Cina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1906-907, per la spedizione militare in Cina.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

LUCIFERO ALFONSO, segretario, legge: (V. Stampato n. 341-A)

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa). Nessuno essendo iscritto e nessun chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

È autorizzata una assegnazione straordinaria di lire 1,700,000, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1906-907, per far fronte alle spese dipendenti dalla spedizione militare in Cina.

È aperta la discussione su questo articolo unico del disegno di legge.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana di domani.

Discussione del disegno di legge relativo al collocamento a riposo degli assistenti del Genio navale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Disposizioni circa il collocamento a riposo degli assistenti del Genio navale.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

Prima però prego l'onorevole ministro della marina di dichiarare se accetta il testo modificato proposto dalla Commissione.

MIRABELLO, ministro della mariniera. Lo accetto.

LUCIFERO ALFONSO, segretario, legge. (V. Stampato n. 505-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Gli assistenti del Genio navale hanno diritto al collocamento a riposo per anzianità di servizio dopo 42 anni di età e 20 di servizio, come tutti i sottufficiali della regia marina.

È aperta la discussione su questo articolo unico.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, trattandosi di articolo unico il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana di domani.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 23 dicembre 1904, numero 688 (provvedimenti relativi al miglioramento degli stipendi degli ufficiali inferiori e subalterni della regia marina)

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione dell'altro disegno di legge:

Modificazioni alla legge 25 dicembre 1904, numero 688 (provvedimenti relativi al miglioramento degli stipendi degli ufficiali inferiori e subalterni della regia marina).

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

LUCIFERO ALFONSO, segretario legge: (V. Stampato n. 506-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

L'aumento di favore alla media degli stipendi, stabilito per i tenenti di vascello e per gli ufficiali di marina di grado corrispondente dall'articolo 86 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, è fissato in lire 300 ed è esteso anche agli ufficiali subalterni.

(È approvato).

Art. 2.

All'articolo 2 della legge 29 dicembre 1904, n. 688 è aggiunto il seguente capoverso:

« Per il sottotenente del Corpo reale equipaggi della categoria musicanti il limite massimo di stipendio che egli può raggiungere in forza dei successivi aumenti quinquennali, è elevato a lire 3,200 ».

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana di domani.

Discussione del disegno di legge relativo all'avanzamento del personale di macchina della regia marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni delle norme per l'avanzamento del personale di macchina della regia marina. Si dia lettura del disegno di legge.

LUCIFERO, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 428-A).³

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione degli articoli.

Onorevole ministro della marina, accetta la dizione degli articoli proposta dalla Commissione?

MIRABELLO, ministro della marineria. L'accetto. Debbo solamente osservare che per quel che riguarda l'articolo 1°, la tabella che è riportata nel disegno di legge della Commissione è identica a quella riportata nel disegno di legge ministeriale, come è identico tutto questo articolo 1°.

ORLANDO SALVATORE, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

ORLANDO SALVATORE, relatore. Facio osservare all'onorevole ministro come le due tabelle non siano perfettamente identiche. Sarà stato un errore di stampa nel progetto ministeriale, lo ammetto, ma nella tabella del progetto ministeriale dove si parla di promozioni dei macchinisti di prima e di seconda classe, i criteri in base ai quali dovranno avvenire le promozioni non erano chiaramente indicati. Perciò abbiamo aggiunto una grappa, in modo che si comprenda come le stesse norme valgano per le due classi. È una semplice questione di forma.

MIRABELLO, ministro della marineria. Sta bene. È vero.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 1° nel testo della Commissione.

Art. 1.

Per le promozioni ai gradi di capitano, tenente e sottotenente macchinista e per quelle dei macchinisti del Corpo reale equipaggi, iscritti nel ruolo naviganti, sono adottati i criteri esposti nella seguente ta-

bella, in luogo di quelli stabiliti dall'articolo 31 della legge 6 marzo 1898, n. 59, relativo all'avanzamento nei Corpi militari della regia marina.

Grado da conseguirsi con l'avanzamento	Criteri in base ai quali hanno luogo le promozioni	
	Macchinisti	Corpo reale equipaggi (Macch. ruolo naviganti)
Capitano	1 2 a scelta	
	1 2 anzianità	
Tenente	2 3 a scelta	
	1 3 anzianità	
Sottotenente	3 4 a scelta	
	1 4 anzianità	
Macchinista di 1ª classe ruolo naviganti	—	3 4 concorso
Macchinista di 2ª classe	—	1 4 anzianità
Macchinista di 3ª classe	—	concorso

(È approvato).

Art. 2.

Le disposizioni della legge del 19 giugno 1888, n. 5465 (serie 3ª) relative alla promozione dei sottufficiali della regia marina ad ufficiali del Corpo reale equipaggi sono estese anche ai graduati della categoria fuochisti (ruolo naviganti).

(È approvato).

Art. 3.

Per l'avanzamento a scelta da macchinista di prima classe a sottotenente macchinista si avrà di norma la graduatoria risultante dagli esami finali di un corso di perfezionamento di studi che il ministro della marina stabilirà per i macchinisti di terza classe e le note caratteristiche specialmente riferentisi alle loro attitudini pratiche.

Per l'avanzamento ad anzianità al grado di sottotenente macchinista, i macchinisti di prima classe mancanti del titolo suindicato dovranno subire felicemente un esame di idoneità da stabilirsi dal Ministero della marina.

Per l'avanzamento a scelta ai gradi di

tenente e capitano macchinista si avrà di norma la graduatoria risultante dagli esami finali di un corso complementare di studi che il ministro della marina stabilirà pei sottotenenti macchinisti e le note caratteristiche specialmente riferentisi alle loro attitudini pratiche.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Desidero fare alcune brevi dichiarazioni circa l'opera egregia compiuta dalla Commissione e dall'onorevole relatore, che con la consueta sua diligenza e con amore sommo, ha curato la relazione su questo disegno di legge.

Noi abbiamo già presentemente buonissimi ufficiali macchinisti che rendono ottimi servizi alla marina, ma con l'attuazione delle proposte ora in discussione, si otterrà in breve tempo lo scopo di migliorare ancora l'istruzione tecnica dei futuri ufficiali e di averli in età assai più giovane.

Tuttavia la relazione richiede un aumento di organico per il personale degli ufficiali: mi affretto a dire che riconosco, anzi ho riconosciuto già in altre discussioni parlamentari, la necessità di aumentare l'organico degli ufficiali macchinisti, e questo certamente sarà fatto, ma l'accrescimento sarà di carattere graduale, ed avverrà nella misura che sarà riconosciuta necessaria.

Dice il relatore (ed io mi affretto a rettificare, se egli lo permette) che in alcune navi il servizio di macchina è troppo pesante, e la Commissione esprime anche il desiderio che nelle navi di quinta classe sia aggiunto un altro ufficiale.

Su questo punto mi permettano il relatore e la Commissione che io dissenta dalla opinione espressa, perchè nelle navi di quinta classe esiste già un capitano macchinista direttore di macchina e due ufficiali. E non è detto che gli ufficiali debbano fare la guardia *dritta* e *sinistra* quando non sono in numero sufficiente, facendo invece in tal caso servizio d'ispezione che è molto differente da quello di guardia, potendo l'ufficiale trattenersi fuori di macchina, non essendo ivi obbligatoria la sua continua presenza, ma intervenendo soltanto nelle circostanze in cui lo creda necessario.

A questo proposito debbo fare rilevare all'onorevole relatore e alla Commissione che nella nostra marina, sulle nostre navi, abbiamo ufficiali macchinisti in numero notevolmente superiore a quello di altre.

Per esempio, agli incrociatori tipo *Umbria* (credo sia proprio uno dei bastimenti cui forse voleva accennare l'onorevole relatore) di 7000 cavalli di forza sono assegnati 3 ufficiali compreso il direttore di macchina; invece la nave inglese *Astrea*, ad esempio, di 9000 cavalli, vale a dire con 2000 cavalli in più, ha a bordo un capitano macchinista soltanto, un maresciallo, e tutti gli altri sono sottufficiali del grado di furriere. In Francia la *D'Estrées* con 8,500 cavalli, ha a bordo per personale di macchina un tenente e tutti gli altri sono sottufficiali. E così potrei citare altri esempi.

Quindi confortato da questi esempi ed anche della esperienza da noi fatta in navigazioni lunghe, non credo necessario l'aumento di ufficiali sulle navi di 5ª classe, provvedimento, poi, che certo non gioverebbe al prestigio del grado di ufficiale, perchè, come ho detto, non sarebbe giustificato là dove gli ufficiali debbono esercitare soltanto una sorveglianza superiore.

E qui rispondo anche ad un'altra osservazione del relatore, che cioè su alcune navi si passa direttamente dal capitano al sottufficiale. Sebbene tale caso esattamente non si verifichi che pel grado di tenente o sottotenente pure ciò è una necessità comune anche nelle marine straniere ed in proporzioni assai maggiori.

Circa i limiti di età convergo con gli apprezzamenti della Commissione, ma limitatamente ai gradi inferiori e a quello di maggiore perchè soltanto fino a tal grado gli ufficiali macchinisti imbarcano sulle navi e prestano servizio effettivo in macchina con la diretta responsabilità del servizio medesimo. Invece dal grado di maggiore in su non imbarcano altrimenti salvo casi eccezionalissimi, analoghi a quelli che si verificano per gli ufficiali medici e commissari; per i quali nei gradi superiori le circostanze sono molto diverse da quelle che si riferiscono agli ufficiali di vascello, i quali dal grado di maggiore in su continuano a prestar servizio a bordo anzi con una sempre crescente responsabilità, poichè più potenti e più grandi sono le navi poste al loro comando. In questo senso quindi e con detta limitazione sono lieto di accettare la proposta della Commissione e mi propongo di provvedere a suo tempo e gradualmente. L'onorevole relatore ha detto che nella marina italiana esiste ancora la tradizione della vela e la macchina motrice non è ancora ben penetrata nello spirito di tutti. Non posso essere della sua opinione. Anzi-

tutto ora è molto più larga l'istruzione data agli ufficiali di vascello nell'Accademia navale per quanto concerne le macchine, e importantissime sono le attribuzioni loro devolute a bordo con esito sempre assai soddisfacente per la parte elettrica e per le macchine che mettono in azione i motori elettrici e anche per ciò che riguarda gli stabilimenti militari marittimi e gli arsenali per i potenti impianti elettrici.

Come si vede, di vela non si parla affatto ed invece è molto curata la cultura moderna tanto che vi sono non pochi ufficiali di vascello distintissimi che hanno conseguito diplomi e lauree di ingegneri elettricisti, inviando annualmente il Ministero quattro alunni tenenti di vascello a seguire i corsi di elettrotecnica presso le Università. Dirò di più che prevenendo il desiderio espresso dall'onorevole Commissione, il Ministero ha già da un anno iniziata la preparazione dell'incrociatore *Etna*, su cui non esiste nemmeno l'ombra di una vela, per adibirlo l'anno venturo a nave scuola degli allievi dell'Accademia in sostituzione del *Vespucci*.

L'*Etna* avrà a bordo un'officina nella quale gli allievi potranno proseguire l'istruzione pratica meccanica che a cominciare dall'anno prossimo, avranno già ottenuto nell'Accademia stessa, dove pure sarà impiantata apposita officina. Sull'*Etna* gli allievi presteranno un servizio di guardia non alla vela ma in macchina per familiarizzarsi appunto coi macchinari delle navi.

Con ciò credo resterà soddisfatto l'onorevole relatore che anche nelle sedute della Commissione, alle quali ho avuto l'onore di intervenire, mostrò sempre tanto interesse e tanta premura verso questa tendenza.

Pertanto riguardo ai mezzi debbo fare una riserva. Per l'istruzione loro sono ancora adibiti alcuni piccoli bastimenti a vela. Ed io credo che sia indispensabile, o almeno molto utile e necessario tale tirocinio perchè i mozzi sono presi in età giovanissima, vengono di dentro terra, ed evidentemente questa prima sgrossatura, con vita di intenso esercizio fisico e marinaresco, permette di fare una selezione giudiziosa e di giudicare l'attitudine alla vita di mare che questi giovani hanno, per poi dividerli nelle varie specialità e categorie, tra le quali sussiste sempre e giustamente quella dei marinai.

In quanto al voto dalla Commissione espresso circa la separazione di carriera fra ufficiali e sott'ufficiali io penso che a questo si potrà addivenire in tempo non lontano, ma dopo aver fatto l'esperimento, a cui ap-

punto tende questo disegno di legge, che è come il ponte di passaggio da un sistema all'altro.

Con questo disegno di legge, come già dissi, io ritengo che sarà di molto accentuata l'istruzione tecnica dei futuri ufficiali di macchina ed avverrà anche quell'affiatamento preventivo in Accademia tra il sott'ufficiale che farà due anni di scuola, e gli allievi stessi dell'Accademia navale.

Però per la fusione della carriera fra gli ufficiali di vascello ed i macchinisti, come già ebbi a dire nella relazione ministeriale e in seno alla Commissione, io faccio le più ampie riserve perchè questa fusione attualmente (e del resto ho letto con piacere nella relazione che l'opinione della Commissione non è diversa) parmi sarebbe prematura.

Dalla pratica che ho acquistato sul mare mi risulta che un ufficiale di vascello ha una tale quantità d'incarichi ed è obbligato ad avere conoscenze così svariate e molteplici, come ebbe a riconoscere anche l'onorevole relatore Arlotta, quali l'astronomia, l'elettricità, l'artiglieria, la navigazione, l'arte militare e via dicendo, che non sarebbe opportuno aggiungerne un'altra con carattere di servizio pratico. Inoltre ora che lo scibile è tanto più vasto, tutto tende sempre più alla specializzazione; e infine, per divenire un ottimo comandante, bisogna navigare, non solo, ma stare sul ponte di comando fin da giovani, e parmi difficile, che avvenga, salvo forse circostanze eccezionali, che uno il quale ha passato molta parte della sua vita sotto il ponte di coperta, possa poi, sul ponte di comando, mostrarsi un valente ed ardito comandante, pronto nella risoluzione ed avere il colpo d'occhio e la mente abituata, ed i nervi sicuri, come si richiede per comandare le attuali navi di battaglia. Quindi per l'accennata fusione faccio le mie più ampie riserve. Infine concludo ringraziando l'onorevole Commissione ed il relatore che hanno dato un così vivo appoggio al disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. [Io non ho preso la parola nella discussione generale, dal momento che l'onorevole ministro aveva accettato la nostra relazione. Per cui adesso non faccio che delle brevissime considerazioni; lieto che l'onorevole ministro condivida, per una gran parte almeno, le idee della Commissione.

Noi consideriamo questa legge appunto come un punto di passaggio tra le condizioni attuali degli ufficiali macchinisti e quelle che dovranno avere in futuro e che saranno imposte dalle nuove condizioni di navigazione e di combattimento delle navi.

Dunque la discussione ha, per me, una importanza relativa, perchè, come l'onorevole ministro ha dichiarato, si dovrà venire ad un nuovo ordinamento.

La questione del servizio *dritta* e *sinistra* degli ufficiali di macchina, per quanto attenuata dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro che rispondono ai fatti, cioè che si tratta di sola ispezione, non di guardia vera e propria, a me sembra grave. Nè, ripeto, le dichiarazioni dell'onorevole ministro hanno tolto l'importanza al rilievo fatto dalla Commissione.

Che un ufficiale abbia azione diretta nella guardia del motore, o che l'abbia come ispezione, questo porta di conseguenza la sua responsabilità personale, tanto in un caso come nell'altro.

Ora io domando: è possibile che un ufficiale assuma funzioni di responsabilità in queste condizioni, cioè stando quattro ore in funzione e quattro ore no?

Che faccia la guardia o non la faccia, queste quattro ore implicano che stia diritto, o che passeggi, che veda, che vigili. Ed io domando: si può, in una navigazione di venti, o trenta giorni, continuare in questo modo: quattro ore a dormire e quattro ore in piedi?

Qualunque sia l'incarico affidato a questo ufficiale, a me sembra che non possa in tal modo, essere esplicito in condizioni soddisfacenti.

Del resto, è vero che l'*Umbria* ha fatto lunghi viaggi in questa condizione, ma ciò vuol dire solo questo, che le ispezioni non venivano fatte troppo severamente. Ma di fronte al fatto dell'*Umbria* io posso citare quello della *Liguria*.

Quando la *Liguria* fu mandata a fare il giro del mondo sotto il comando del Duca degli Abruzzi, questi richiese la aggiunta di un terzo ufficiale di macchina, appunto per togliere questa condizione troppo gravosa della guardia *diritta* e *sinistra*. Ora la *Liguria* è una nave gemella dell'*Umbria*, e se si è riconosciuto utile per quel viaggio di aggiungere un terzo ufficiale macchinista, credo che non sarebbe male aggiungerlo anche, nelle condizioni normali di navigazione, in tutte le navi di quella categoria.

L'onorevole ministro ha citato le condizioni della marina inglese. Ma gli ordinamenti della marina inglese sono ben diversi dai nostri. E senza citare quello che si fa in questo momento nel quale si è inaugurata una riforma ardua e per me molto razionale, anche in passato l'ufficiale macchinista inglese non era reclutato nella forma in cui è reclutato l'ufficiale macchinista in Italia: l'ufficiale macchinista era anche prima della riforma amalgamato col corpo degli ufficiali di vascello, ed il lavoro di guardia era fatto dai sottufficiali e dagli *arteficers*. Quindi non credo che il confronto possa essere efficace.

Ad ogni modo, se noi guardiamo ai nostri ordinamenti, vediamo che il numero degli ufficiali di macchina (e ciò fu rilevato dalla Commissione d'inchiesta ed ha il consenso anche dell'onorevole ministro) non risponde alle tabelle di armamento. Noi abbiamo molti, e potrei dire quasi tutti i bastimenti della flotta che non hanno i posti di ufficiale di macchina coperti, secondo l'indicazione delle tabelle di armamento. Quindi noi stessi siamo in difetto di fronte alle nostre stesse tabelle e dobbiamo riconoscere quindi la necessità di aumentare l'organico. Questo lo ha dichiarato già l'onorevole ministro e noi non abbiamo altro da aggiungere.

Veniamo alla questione della marina a vela. L'onorevole ministro ha voluto rilevare alcune benevoli osservazioni da noi fatte, non a lui, nè agli ufficiali, ma a tutte le marine del mondo. Oggi ci troviamo in un periodo di vera trasformazione. Le macchine hanno invaso, non solo le navi nelle loro molteplici applicazioni, prima la propulsione, poi la manovra dell'ancora, dei cannoni, la conservazione dei viveri, il riscaldamento, la ventilazione, ecc., ma hanno invaso tutte le manifestazioni della vita civile.

Ovunque macchine e meccanismi sono penetrati; persino la pace, l'idillio dei campi è scomparso di fronte alle macchine che arano, seminano e mietono ed anche nella intima attività domestica perfino quel modesto e classico strumento di nettezza — la scopa — sta per scomparire di fronte agli apparecchi pneumatici.

Ora, a lato di questa, chiamiamola così, invasione di macchine e meccanismi, viene una numerosa classe di persone addette a condurli. Sorgono necessità nuove che richiedono una trasformazione agli antichi ordinamenti.

E questo avviene ora per le navi. Ma a pronte riforme si oppongono quelle belle tradizioni marinare, che sono veramente italiane, e che anche io con dolore veggo allontanarsi da noi. Oggi la navigazione è tutta diversa; la navigazione a vela, che formava il marinaio, cioè quell'uomo arduo, franco, leale, abituato a lavorare saltuariamente, e a lungamente isolarsi, va scomparendo. Oggi quando si naviga si lavora e quindi anche la navigazione è diventata una organizzazione di lavoro, ed ecco perchè i nostri ordinamenti debbono cambiare poco alla volta.

Ora, il corpo dei macchinisti è sempre organizzato sulla base antica, cioè sulla base, sulla quale fu posto quando comparve la macchina per la propulsione del vascello, il quale però, come ho detto nella mia relazione, conservava sempre tutte le sue grandi vele per combattere e navigare. L'ufficiale macchinista, e l'ho detto nella relazione, nella nostra marina, come in tutte le altre, meno che nella inglese e nella americana, ha una posizione completamente secondaria, appunto in dipendenza di questa tradizione antica e luminosa che ancora si mantiene, perchè tutti, in fondo al cuore, vi siamo un po' attaccati. Questo io ho accennato nella relazione ed ho aggiunto che l'ufficiale macchinista è iscritto nel corpo del Genio navale e che perciò appartiene ad un corpo ausiliario, non combattente, della marina, e quindi non ha neppure quell'alta soddisfazione morale di essere un soldato, che difende la patria.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non esistono corpi non combattenti nella marina!

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Il Genio navale, onorevole ministro, al quale sono iscritti i macchinisti, è un corpo ausiliario e non è un corpo combattente.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Sono tutti uguali gli ufficiali a bordo!

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Io non ho alcuna idea di muovere appunto a lei, onorevole ministro, e parlo nel senso generale. Dico e ripeto che si tratta di una opposizione a questa riforma, che viene dalle tradizioni antiche della marina. Ella stesso nel suo discorso del 3 luglio, nell'accennare agli ufficiali della nostra armata, disse: « Stato maggiore 970, Macchinisti 262 ». Ciò vuol dire che fra ufficiale di vascello e ufficiale macchinista ella faceva passare una differenza.

Questi ufficiali macchinisti sono, o non sono, stato maggiore?

MIRABELLO, *ministro della marina*. Domando di parlare. Questa diversità di classifica è scritta nell'ordinamento!

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Ed è ciò appunto che io dico: si tratta di vecchi ordinamenti.

MIRABELLO, *ministro della marina*. La classifica è regolamentare!

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Se è regolamentare, tanto meglio, ma noi dobbiamo riformarla; noi dobbiamo dare quella posizione morale, per cui possiamo essere sicuri che questi ufficiali siano, soddisfatti della loro posizione, e che quindi i giovani possano essere invogliati ad intraprendere questa carriera.

Noi vogliamo la riforma, appunto perchè gli arruolamenti siano più numerosi.

Del resto, abbiamo dinnanzi a noi la riforma inglese ed americana, di cui ha parlato l'onorevole ministro. La riforma americana è troppo radicale, lo ammetto; non si potrebbero oggi accettare dei macchinisti, confusi con gli ufficiali, che avessero saltuariamente mansioni di coperta e mansioni di macchina, ma però noi potremmo fin da ora affratellare maggiormente questi ufficiali, facendoli uscire da una sola scuola, facendoli uscire in condizioni uguali agli ufficiali di vascello, cioè ufficiali e non sottufficiali. La legislazione inglese, che è più pratica della nostra, stabilisce che tutti gli ufficiali di macchina e di vascello escano da un'unica scuola, escano dalla scuola di Osborne, dove stanno due anni, poi vanno in altra scuola e quindi sono imbarcati ed hanno tutti mansioni promiscue di macchina e di coperta, e quando sono giunti al grado di tenente di vascello si specializzano.

Ultimamente però il Governo inglese, riconobbe che il chiudere la carriera agli ufficiali di macchina, non permettendo loro di aspirare al grado di comandante, poteva rappresentare un'ingiustizia, perchè se un ufficiale che si specializzava come torpediniere, come cannoniere, come navigante, eccetera, poteva aspirare a diventare capo della nave, comandante, non vi era ragione per impedire a coloro che si specializzavano per le macchine di concorrervi o almeno di aspirarvi.

Pertanto il Governo inglese, riconoscendo che il chiudere la via ad una parte di questi ufficiali era effettivamente ingiusto, ha detto ultimamente: voi potete giun-

gere a comandare una nave ed anche al grado di ammiraglio.

Una Commissione d'inchiesta è stata istituita, la quale nel maggio scorso ha trasmesso i suoi rapporti. Io ho qui tutte le risposte degli ufficiali macchinisti e ufficiali di vascello, ufficiali giovani e vecchi, ammiragli, ingegneri i quali tutti approvano e non insorgono, salvo rare eccezioni, contro questo nuovo ordinamento equo e pratico che dà a tutti gli ufficiali di bordo uguali origini ed uguali speranze. Dunque abbiamo di fatto che la legislazione inglese...

MIRABELLO, *ministro della marineria*. È un anno appena che è stato adottato questo sistema: non è ancora uscito nessuno...

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Sono due anni e mezzo.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Se lei prende la tabella vedrà che ciò non è esatto perchè non è ancora uscito nessuno: vedremo col tempo i risultati...

ORLANDO SALVATORE, *relatore*. Le prime impressioni sono queste: che i risultati sono buoni.

Vi sono delle pubblicazioni, fatte anche prima dell'inchiesta attuale, uscita nel maggio 1906, vi sono delle pubblicazioni le quali dimostrano come questa riforma sia molto promettente di utili risultati per la marina inglese. La Commissione non ha detto: adottiamola subito; ha detto: aspettiamo, è vero, ma ha anche detto: fino da adesso facciamo che questi macchinisti abbiano la stessa scuola degli ufficiali di vascello, facciamo che abbiano qualche cosa di comune fra loro, perchè è solamente dalla comunione degli studi che si genera la fratellanza per tutta la vita. Noi lo vediamo anche nella vita comune; è solamente con i nostri amici di collegio, coi nostri compagni di scuola, che conserviamo amicizia anche nella più tarda età. Io quindi credo che questa riforma debba essere adottata, cominciando per ora, al più presto, col riformare gli studi e le origini degli ufficiali di macchina.

Detto questo io non credo di dover aggiungere altro alle osservazioni dell'onorevole ministro, perchè in sostanza egli ha accettato la relazione della Commissione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, questo articolo s'intende approvato.

(È approvato).

Art. 4.

I macchinisti di prima classe, eccettuati quelli già iscritti sul quadro di avanzamento, ed i macchinisti di seconda classe, ruolo naviganti, che saranno in ruolo all'atto del promulgamento della presente legge, acquisteranno il titolo di cui al comma primo dell'articolo 3, superando felicemente uno speciale esame che sarà stabilito dal ministro della marina, esame al quale tutti verranno chiamati.

Allo stesso scopo verranno successivamente chiamati ad eguale esame quei macchinisti di seconda classe che venissero promossi a tal grado prima della istituzione del corso di perfezionamento di cui all'articolo 3, comma primo.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

Presentazione di una relazione.

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

LIBERTINI GESUALDO, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie terza), per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge sulla leva marittima.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge sulla leva marittima.

Si dia lettura del disegno di legge.

LUCIFERO ALFONSO, *segretario, legge*. (Vedi Stampato 527-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (Pausa). Nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Gli iscritti nelle liste della leva marittima sono chiamati al servizio nell'anno in cui compiono il ventesimo della loro età.

Il 1° ottobre di ciascun anno i capitani

di porto, ricevuti gli ordini del Ministero, fanno pubblicare in ogni comune marittimo, compreso nella loro giurisdizione, l'ordine della leva e l'elenco degli iscritti che debbono concorrervi, indicando anche il giorno, l'ora e il luogo in cui si terrà la prima seduta per l'esame degli iscritti.

(È approvato).

Art. 2.

Fermo restando l'obbligo degli iscritti di presentarsi al Consiglio di leva nel termine stabilito dall'articolo 34 della legge sulla leva marittima, coloro tra di essi che per legittimi motivi non possano presentarsi al Consiglio di leva nel termine suindicato, avranno tempo di farlo fino al 30 settembre dell'anno successivo a quello in cui è stato pubblicato l'ordine di chiamata, nel quale giorno sarà chiusa la prima sessione della leva.

La sessione completiva avrà luogo dal 1° ottobre al 31 dicembre dell'anno stesso in modo che in quest'ultimo giorno dovranno essere definitivamente chiuse le operazioni della leva.

(È approvato).

Art. 3.

Gli iscritti di leva riconosciuti idonei al servizio militare marittimo, che non facciano valere diritti di esenzione a' termini degli articoli 55, 57 e 58 della legge di leva, sono tutti assegnati alla 1^a categoria; in conseguenza l'estrazione a sorte è abolita.

(È approvato).

Art. 4.

Gli iscritti riconosciuti fisicamente idonei dopo essere stati mandati rivedibili alla leva futura una o due volte, a' termini dell'articolo 53 della legge di leva, saranno arruolati rispettivamente per la ferma di tre o due anni.

(È approvato).

Art. 5.

È abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge.

(È approvato).

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare un nuovo testo unico delle leggi sulla leva marittima, coordinando il precedente testo, approvato col regio decreto 16 dicembre 1888, n. 5860, con le disposi-

zioni della presente legge, con quelle del vigente codice penale e con le altre contenute nelle leggi 30 giugno 1889, n. 6156, serie 3^a, 1° febbraio 1900, n. 26, 31 gennaio 1901, n. 23 (art. 33 e 34), 27 giugno 1901, n. 276, e 15 luglio 1906, n. 345 (art. 3).

(È approvato).

La votazione segreta di questo disegno di legge avrà luogo nella seduta pomeridiana di domani.

Discussione del disegno di legge: Proroga del termine assegnato dalla legge 25 giugno 1905 sulla conservazione dei monumenti.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga del termine assegnato dalla legge 25 giugno 1905 sulla conservazione dei monumenti.

Onorevole ministro della istruzione pubblica, consente che la discussione si faccia sul testo dell'articolo unico presentato dalla Commissione?

RAVA, ministro dell'istruzione pubblica. Accetto; ma per un riguardo al Senato desidererei che nell'articolo, anzichè « rimarranno in vigore fino al 30 giugno 1907 », si dicesse « fino al 31 luglio 1907 »; perchè il Senato ordinariamente continua le sue sedute fino ai primi di luglio.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, accetta questa modificazione dell'onorevole ministro?

ROSADI, relatore. Credo di interpretare il pensiero della Commissione consentendo all'invito dell'onorevole ministro, che d'altra parte si è mostrato ragionevolissimo quando, avendo proposto il termine di un anno, ha accettato, invece, che questo termine fosse ridotto a sei mesi.

Si tratta ora, come la Camera intende, di prorogare di un altro mese questo termine, che noi avevamo proposto. E poichè ho facoltà di parlare su ciò, che si vota e non si discute (cioè su questo, che dopo cinque argomenti di marina è argomento asciutto, anzi arido, perchè si riferisce alla archeologia e all'arte antica), faccio una viva preghiera all'onorevole ministro, del quale conosco l'ingegno, l'alacrità e la buona volontà soprattutto, perchè non voglia consumare tutto intero questo termine di sette mesi che gli viene concesso, questa proroga, che stiamo votando (e sarà necessariamente votata, perchè abbiamo l'acqua alla

gola e bisogna bere o affogare); e di non aspettare l'ultimo mese per presentare quel disegno di legge, che deve modificare la legge del 12 giugno 1902, perchè altrimenti si rischierebbe che questa proroga non avesse ad essere l'ultima. Eppure è la quarta!

E quando dico la quarta, mi astengo dal ricordare con quale malanimo fu votata l'ultima, che era già la terza. Quindi confido nella alacrità e nel buon volere del ministro, perchè voglia al più presto portare in discussione il disegno di legge, che da lui è già stato presentato alla Camera nella tornata del 1° dicembre corrente.

Rivolgo all'onorevole ministro ancora una preghiera: che, allo stesso modo con cui vorrà spiegare il suo zelo per presentare alla Camera il disegno di legge, a cui ho accennato, non voglia neanche tardare di portare alla discussione della Camera l'altro disegno, che disciplina gli uffici ed il personale delle antichità e belle arti.

Questo disegno di legge è stato elaborato nella forma di una proposta di legge da una analoga Commissione ministeriale, la quale ha compiuto i suoi lavori. Il ministro ne è in possesso.

Gli faccio quindi vivissima preghiera che, anche per quello che riguarda questo disegno di legge, che è il complemento dell'altro, non voglia altrimenti ritardare una discussione, che è impreteribile e oramai doverosa.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico nella forma concordata fra Governo e Commissione:

Le disposizioni della legge 27 giugno 1903, n. 242, che modifica quella del 12 giugno 1902, n. 185, per la conservazione dei monumenti e degli oggetti d'arte, rimarranno in vigore fino al 31 luglio 1907.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

RAVA, ministro dell'istruzione pubblica. Ringrazio l'onorevole Rosadi delle parole gentili, che ha usato a mio riguardo. Della mia buona volontà e della mia sollecitudine credo che non si potesse dare prova migliore di quella, che ho dato presentando, non appena riaperta la Camera, il disegno di legge studiato da una Commissione, della quale fu tanta parte l'onorevole Rosadi. Il disegno di legge con le modificazioni studiate di accordo col ministro del tesoro è già stato stampato, le bezze sono liberate e oggi stesso, forse mentre parliamo, è distribuito alla Camera; andrà domani agli

Uffici, e potrà essere studiato nelle vacanze di Natale.

Tocca ora all'onorevole Rosadi, che ha tanta competenza, ed agli amici della Camera, che si interessano di questo gravissimo problema italiano delle belle arti, di sollecitarne lo studio e quindi la discussione. Il ministro dichiara che è sempre pronto e lieto di arrivare alla conclusione desiderata.

Questa breve proroga è una necessità; sono venuto al Ministero in agosto e subito ho pensato al problema urgente: spero che nel termine non del 30 giugno, ma del 31 luglio (è un riguardo al Senato, e sono lieto che l'onorevole Rosadi abbia subito consentito a questo prolungamento di un mese), la legge nuova venga a regolare questo ramo importante della amministrazione italiana.

La Camera sa poi che ho nominato una Commissione (a cui appartiene anche l'onorevole Rosadi, eletto relatore anche di questa parte) che ha già presentato il suo lavoro.

Questo lavoro sto studiando; ma, prima di dichiarare che subito presenterò i relativi provvedimenti alla Camera, debbo avere il consenso del mio collega del tesoro. Si tratta di un organico costoso, molto importante, e i colleghi del Gabinetto debbono esaminarlo.

Per parte mia farò il possibile per rendermi interprete nei desideri di tutti, poichè riconosco la somma urgenza di provvedere a che il patrimonio artistico italiano sia per ogni rispetto normalmente regolato. La legge fondamentale è innanzi alla Camera. Credo che l'organico debba pure venire; sarà una riforma veramente applaudita. Sulla misura degli assegni e sulla spesa totale che importerà il disegno di legge dell'organico debbo però fare le debite riserve, come è naturale, perchè non è cosa che dipenda solo da me. Io metterò tutta la buona volontà perchè si ottengano i migliori risultati e con la maggiore sollecitudine.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, anche questo articolo unico sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

E così è esaurito l'ordine del giorno.

La seduta termina alle ore 11.45.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e Stenografia

Licenziata per la stampa il 23 dicembre 1906.

