

CCCLXII.

1^a TORNATA DI MERCOLEDÌ 29 MAGGIO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE

INDICE.

Atti vari	Pag. 14848
Bilancio della marina (<i>Discussione</i>)	14829
ALBASINI-SCROSATI	14829
DE NOBILI	14844
Disegno di legge (<i>Approvazione</i>):	
Acquisto dei depositi viveri dalla cessante impresa fornitrice della regia marina	14829
Relazione (<i>Presentazione</i>):	
Pensione alla vedova del professore Cesàro (Rocco)	14844

La seduta comincia alle ore 10.

LUCIFERO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

Approvazione del disegno di legge per l'acquisto dei depositi viveri della cessante impresa fornitrice della regia marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 1,500,000 per l'acquisto dei depositi viveri della cessante impresa fornitrice della regia marina.

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

LUCIFERO, *segretario*, legge. (*Vedi Stampato n. 732-A*).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

(*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e procederemo alla discussione dell'articolo unico, di cui do lettura:

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,500,000 da stanziarsi in uno speciale

capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 per far fronte allo acquisto delle razioni esistenti nei depositi dell'impresa viveri alla regia marina, in conformità del contratto 12 maggio 1905 e per aumento nella consistenza dei depositi.

« La spesa sopra indicata sarà considerata in aggiunta alla somma complessiva di spese effettive consolidata, fissata dalla legge 2 luglio 1905, n. 320 ».

Se nessuno chiede di parlare, poichè non vi sono oratori iscritti, procederemo nella seduta pomeridiana alla votazione segreta su questo disegno di legge.

Discussione del bilancio della marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908.

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Albasini-Scrosati.

ALBASINI-SCROSATI. La relazione dell'onorevole Arlotta costituisce un documento di singolare importanza, non soltanto perchè, con la solita diligenza e con il solito acume, vi sono trattati i principali problemi che concernono l'ordinamento della marina, ma anche perchè vi si contiene il primo annunzio di un nuovo e grande programma di costruzioni navali.

Dalla relazione infatti si desume:

1° che nel prossimo esercizio sarà impostata una grande nave, il cui costo è preventivato in cinquanta milioni;

2° che la Commissione degli ammiragli fece voti, perchè si ponga mano ad altre tre unità dello stesso tipo;

3° che, secondo il Governo, se anche

si vuole restare nei limiti più modesti, bisogna sollecitamente dare attuazione al programma degli ammiragli. E l'onorevole Arlotta, il quale non cela le sue simpatie per questo programma, che importerebbe una spesa di circa duecento milioni, invita il Governo a rompere gli indugi e a presentare un progetto concreto per la soluzione definitiva del problema navale dell'Italia.

Ora a me pare che, poichè non è dubbio che tale invito sarà accolto, questo sia il momento opportuno per esaminare quali sono i termini del nostro problema navale e per vedere se la soluzione accennata dall'onorevole Arlotta sia la meglio rispondente alle esigenze della difesa marittima d'Italia.

Io mi affretto però a fare una dichiarazione, la quale, a rigore, data la mia incompetenza, sarebbe superflua, che cioè è lontana da me qualsiasi presunzione di arrivare a conclusioni sicure, e che, sebbene, come era mio dovere, abbia studiato, nel miglior modo che mi fu possibile, l'arduo argomento, tuttavia sono prontissimo a ricredermi degli errori nei quali fossi per cadere. Quindi le mie affermazioni conterranno sempre implicitamente una riserva di ritrattazione.

Il primo punto da prendere in considerazione riguarda la forza della nostra marina, forza, la quale non può essere apprezzata esattamente, se non quando sia messa a raffronto con quella delle altre marine.

Secondo l'ultimo annuario di Lord Brassey, l'Italia avrebbe, tra navi in servizio e navi in costruzione od in allestimento, 8 corazzate di prima classe e cioè le 4, tipo *Vittorio Emanuele*, di 12,500 tonnellate, l'*Emanuele Filiberto* ed il *Saint-Bon*, di meno che 10 mila tonnellate; la *Regina Margherita* e il *Brin* di 13,200 tonnellate: in complesso un dislocamento di 95 mila tonnellate.

Alla Francia si assegnano invece 16 navi di prima classe (s'intende, detratta la *Jena*); ed il loro dislocamento complessivo sorpassa alquanto le 200 mila tonnellate.

Secondo lo stesso annuario, fino dall'anno scorso, la Germania superava notevolmente la Francia, perchè, di fronte alle 16 navi francesi, stavano 24 navi germaniche, con un dislocamento, che sorpassava il dislocamento delle navi francesi di 80 mila tonnellate.

Gli Stati Uniti vanno più oltre, con 27 navi e 371 mila tonnellate. Infine l'Inghilterra raggiunge i 51 vascelli, i quali col

loro dislocamento complessivo, in omaggio al principio del *Two Power Standard*, superano di molto una combinazione qualunque di due altre potenze, mentre rimangono di non troppo inferiori alla riunione delle tre maggiori squadre del mondo.

Da ultimo accenno che il Giappone conta 12 navi con 170 mila tonnellate e la Russia ne conta 8 con 110 mila tonnellate. L'Italia rimane dunque l'ultima fra tutte le potenze ora accennate. Di fronte alla Francia, ha una flotta di alto bordo che è alquanto inferiore alla metà. Essa supera soltanto l'Austria-Ungheria, che non potrebbe mettere in linea se non le tre corazzate, varate tra il 1901 e il 1903, le quali hanno un dislocamento, come è noto, di 10,600 tonnellate. Non si deve infatti tener conto nelle tre corazzate di 8,340 tonnellate (*Babenberg*, *Habsburg* e *Arpad*), nè dei 3 guardacoste di 5,600 tonnellate (*Budapest*, *Wien* e *Monarch*), perchè a queste unità noi potremmo contrapporne altre e più potenti.

Che se, isolati, non stiamo troppo bene, quando la Triplice dovesse cozzare contro la duplice franco-inglese, staremmo peggio; poichè ai 35 vascelli della prima, con 372 mila tonnellate complessive, si contrapporrebbero ben 67 vascelli franco-inglesi con un dislocamento, che toccherebbe quasi il milione di tonnellate.

Passiamo ora agli incrociatori corazzati di prima classe. L'annuario di Lord Brassey ci assegna 7 incrociatori corazzati di prima classe; e cioè 4, tipo *S. Giorgio* di meno di 10 mila tonnellate, la *Garibaldi*, la *Varese* e il *Ferruccio*, con un dislocamento di poco più che 7 mila tonnellate. In totale sono 61 mila tonnellate. La Francia ha invece 15 incrociatori corazzati con un dislocamento complessivo di 168,000 tonnellate. È degno di nota che i quattro, tipo *Leon Gambetta*, hanno un dislocamento di 12,350 tonnellate e che i tre ultimi *Ernest Rénan*, *Edgard Quinet*, *Waldeck Rousseau* li superano di circa 1000 tonnellate. Quanto alla Germania, fino a questi ultimi tempi, non ebbe che pochi e non grandi incrociatori corazzati. L'Inghilterra per contro domina anche in questo campo con 48 incrociatori corazzati e 531,000 tonnellate.

Faccio grazia alla Camera degli incrociatori delle altre potenze, e mi affretto ad esaminare quali sarebbero, secondo Lord Brassey, i progressi prevedibili nelle varie marine per i prossimi anni. L'Italia fino al 1908-909 rimarrebbe con otto navi, la Francia raggiungerebbe le venti, la Germania

arriverebbe alle ventisei. L'Inghilterra ne avrebbe 55. Infine l'Austria Ungheria, come è noto, costruisce due grandi corazzate di 14,500 tonnellate.

Prendiamo ora in considerazione la forza delle singole unità e l'indirizzo che è seguito dalle varie marine nella costruzione delle navi. La Francia, fino agli ultimi tempi, non costruì navi che eccedessero 12,000 tonnellate; una sola, varata nel 1899, superava di poco queste dimensioni. Ma le sei, tipo *Patrie*, le quali entreranno in servizio quest'anno, dislocano 14,630 tonnellate. Nell'anno corrente poi si imposteranno sei grandi corazzate, tipo *Danton*, le quali disloceranno 18,350 tonnellate, saranno armate con quattro cannoni da 305 e con dodici da 240, ed avranno una velocità di 19 nodi e mezzo.

Nè va dimenticato che nel 1900 la Francia adottava un programma, secondo cui avrebbe dovuto avere nel 1908, 28 corazzate e 24 incrociatori corazzati; che nel maggio 1905 il Consiglio superiore della marina si pronunziava per la seguente costituzione delle forze navali francesi, da raggiungersi entro 12 anni dal 1906, e cioè 34 corazzate, 15 incrociatori di prima classe, 18 incrociatori di seconda classe e sei esploratori di squadra; che infine nell'anno scorso lo stesso Consiglio superiore della marina spingeva più oltre le sue esigenze, affermando la necessità di 38 corazzate e 20 incrociatori corazzati. Del pari non va dimenticato che il bilancio della marina francese, il quale nel 1900 non era che di 205 milioni, nell'anno scorso era di 312, e di questi 312 milioni ben 106 erano consacrati alla costruzione di nuove navi; e che, secondo il relatore del bilancio, deputato Michel, la cifra, destinata alle costruzioni, fra poco raggiungerà i 140 e poi i 160 milioni.

Se noi volessimo considerare quel che succede in Germania, vedremo cifre ancora maggiori. La Germania, come è noto, secondo un programma, che si sta attuando con una costanza inflessibile, nel 1917 avrà 38 corazzate e 14 grandi incrociatori, tutti modernissimi.

Per raggiungere i suoi scopi, essa, per esempio, l'anno scorso spendeva 314 milioni, di cui 146 per nuove costruzioni. Ma queste cifre crescono ogni anno, cosicché nel 1917 il bilancio, raggiungerà nientemeno che 412 milioni, mentre per le costruzioni si destineranno nel 1911 persino 184 milioni. Quanto agli spostamenti, la Germania si mantiene finora in limiti molto modesti, ma da

ultimo, spinta dall'esempio dell'Inghilterra, raggiunse di colpo le 18,000 tonnellate.

Ciò che deve poi fare la più grave impressione è che questi spostamenti di 18 mila tonnellate, i quali, quando apparvero per la prima volta, sembrarono la più alta espressione possibile della tecnica navale, sono già stati superati da varie marine, e che nella gara verso grandezze sempre più stupefacenti non è possibile segnare un limite tecnico agli aumenti.

L'Inghilterra, dopo la *Dreadnought*, che costituisce il prototipo della specie, impostò tre altre navi, le quali avranno 18,800 tonnellate; esse entreranno in servizio alla fine dell'anno prossimo od al principio del 1909.

Dal Congresso degli Stati Uniti furono votate due navi da 20,300 tonnellate, con un costo preventivato in 50 milioni.

Per quel che riguarda il Giappone, l'*Aki* e il *Satsuma*, varate nel 1905, avevano già un dislocamento di 19,500 tonnellate; ora poi si sta iniziando la costruzione di due corazzate da 21 mila tonnellate.

Al Consiglio dell'Impero russo, l'ex ministro della marina, ammiraglio Birileff, propose qualche mese fa di costruire in quattro anni due navi, le quali avrebbero avuto un dislocamento di quasi 22 mila tonnellate e sarebbero costate 59 milioni circa.

Lord Charles Beresford diceva poco tempo addietro che fra non molti anni la *Dreadnought* parrà una piccola nave da battaglia. L'insigne costruttore navale francese, Laubeuf, scriveva qualche mese fa che nel 1915 o nel 1916 si raggiungeranno le 25 o 26 mila tonnellate, e che le navi saranno armate di 18 cannoni da 305 millimetri e costeranno da 60 a 70 milioni. Ma già, secondo le ultime notizie, i cantieri Armstrong e Germania starebbero preparando gli scali per navi dalle 25 alle 30 mila tonnellate.

Ciò che si dice per le corazzate si può ripetere per gli incrociatori corazzati. Anche qui l'Inghilterra diede l'esempio dei maggiori ardimenti. Essa, che aveva già un certo numero di incrociatori corazzati da 13,500 e da 14,500 tonnellate, da ultimo impostò tre grandi incrociatori, che debbono riuscire navi assolutamente straordinarie; saranno lunghe 161 metri, sposteranno 17,500 tonnellate, saranno armate da 8 cannoni del massimo calibro e svilupperanno, se i calcoli sono esatti, una velocità nientemeno che di 25 nodi. Ma il Giappone sorpassa l'Inghilterra, perchè ha

già impostato due incrociatori corazzati di 18,500 tonnellate, e la Germania pare corra più innanzi, perchè l'incrociatore corazzato *F*, che sarà impostato quest'anno, costerà 45,650,000 lire; dimodochè si può supporre che il dislocamento tocchi le 20 tonnellate.

Ecco adunque che le navi si moltiplicano di continuo in modo impressionante, le loro dimensioni crescono oltre ogni previsione, ed il costo raggiunge cifre, che potrebbero attentare alla solidità di qualsiasi bilancio. Tutte le marine trovano nei progressi delle altre marine uno stimolo efficace a nuovi progressi; ad una nave se ne contrappone subito un'altra più potente e più costosa; e le speranze e le paure contribuiscono insieme ad un lavoro altrettanto gigantesco quanto sterile.

Ora, che cosa deve fare l'Italia? Qui bisogna parlare schietti, indicare nettamente lo scopo che ci proponiamo e adattarvi i mezzi tecnici e finanziari, in modo che lo scopo sia davvero raggiunto. Nella guerra di squadre decidono il numero e il dislocamento delle navi, la potenza dei cannoni e la resistenza delle corazze. Finora l'Italia ebbe una marina abbastanza scarsa, e la proporzione con le altre marine va diventando sempre più sfavorevole a noi. Importa prendere una risoluzione. Che cosa vogliamo noi adunque? Vogliamo una marina superiore alla marina austro-ungarica? Lo sforzo allora non sarà grande. Ricordiamoci però che abbiamo la frontiera aperta, e che a nulla varranno le vittorie navali se non riusciremo a conquistare la vittoria per terra. Vogliamo invece una marina, la quale sia superiore alla marina francese? In questo caso lo sforzo dovrà essere enorme. Ricordiamoci che la Francia ha già sedici corazzate contro le nostre otto, ha quindici incrociatori corazzati contro i nostri sette, ha in cantiere sei corazzate di 18 mila tonnellate, spende 300 e più milioni ogni anno, e si prepara ad una spesa ancora molto maggiore.

Bando dunque alle illusioni. Una marina inferiore sarebbe destinata ad essere bloccata o distrutta; una marina superiore esige un bilancio di gran lunga maggiore del bilancio attuale.

Quale è il programma, quali sono le intenzioni del Governo? È nel pensiero del Governo di fronteggiare soltanto i progressi della marina austro-ungarica e di non occuparsi affatto della Francia? Oppure il Governo intende di mettersi in gara anche

con quest'ultima potenza? E allora, quando noi avremo costruito le quattro grandi navi e speso 200 milioni, quante saranno le navi dello Stato vicino? E se noi costruiremo navi da 18 a 20 mila tonnellate, quale sarà il dislocamento delle nuove corazzate francesi? E quanti incrociatori corazzati, e di quali dimensioni, dovremo aggiungere alla lista delle corazzate di prima classe? Non avremo noi variato i numeri e mantenuto le proporzioni? Non avremo noi fatto uno sforzo altrettanto costoso quanto inutile?

Da parte mia, se il dominio del mare fosse condizione di vita, se dal mare potesse essere messa a repentaglio l'indipendenza e l'unità d'Italia, se non vi fosse altro strumento di difesa che le navi di alto bordo, non esiterei un istante a votare i fondi necessari per un conveniente numero di queste navi, affine di conservare al paese i suoi beni supremi. Ma, prima di approvare un programma che esigerebbe uno sforzo colossale, io vorrei che si accertassero questi due punti: quali siano i pericoli, da cui l'Italia è realmente minacciata dal mare, e se, avuto riguardo all'indole loro e alla posizione geografica dell'Italia, non vi sieno altri strumenti di difesa altrettanto e più efficaci delle navi di alto bordo.

Mi consenta la Camera di fare una breve indagine intorno alla natura dei pericoli ora accennati.

Il primo e più grave è quello degli sbarchi. Si parla spesso dei nostri settemila chilometri di costa indifesa, come se ogni parte di questa fosse egualmente esposta al pericolo di un grosso sbarco. E non manca chi affermi che una grande nazione come la Francia sarebbe in grado di gettare sul nostro litorale 250 mila uomini. Ma la verità è che un numero così imponente di armati non riuscirebbe a prender terra se non in varie spedizioni successive e in un periodo di tempo abbastanza lungo, e che i punti, dove potrebbe avvenire un grosso sbarco, sono pochi e ben determinati.

Intanto è bene avvertire che anche la Francia incontrerebbe non poche difficoltà nel raccogliere i mezzi di trasporto necessari. Alla scuola di guerra francese si calcola che il trasporto di un corpo d'armata con un mese di viveri e con uno scaglione del parco di armata richieda non meno di 116 mila tonnellate. Secondo i dati del memoriale dello stato maggiore italiano, riferiti dal Saint Pierre, occorrerebbero 50 vapori del tonnellaggio medio da 1,200 a 2,000

tonnellate di registro netto. Se si tien conto, adunque, del tonnello complessivo dei piroscafi mercantili francesi, stazzanti oltre 500 tonnellate, e si detrae il 20 per cento di piroscafi costantemente in riparazione e si detraggono, inoltre, le navi armate come incrociatori ausiliari, non rimarrebbero disponibili, secondo il colonnello Cavaciocchi del nostro stato maggiore, che 259 mila tonnellate. Dimaniera che la Francia, adoperando tutto il suo naviglio mercantile, cioè sospendendo completamente il proprio commercio marittimo, non avrebbe i trasporti se non per poco più di due corpi di armata, ossia per 70 mila uomini circa.

È chiaro, però, che tutto questo naviglio non si aduna in un lampo, poichè il maggior numero delle navi mercantili è normalmente lontano dai porti di origine. Che, se si calcola il tempo per il ritorno e per le riparazioni necessarie, si ha in definitiva che la Francia non potrebbe imbarcare nello spazio di due mesi che circa 50 mila uomini.

Per la stessa Inghilterra Lord Brassey considera come certo che, data la sua potenzialità navale, essa non avrebbe modo di imbarcare e sbarcare su una costa nemica, in una volta sola, se non 48 mila uomini.

Se poi volessimo formarci un concetto esatto della quantità di truppe, che successivamente la Francia porterebbe sul nostro litorale, nell'ipotesi che gli sbarchi fossero sempre incontrastati, dovremmo prima di tutto esaminare quanto tempo si richieda per il tragitto dalla costa francese ad un punto della nostra costa e quanto per i vari sbarchi. Ora, un convoglio, come quello di una grossa spedizione, non naviga ad una velocità superiore ad 8 miglia.

Supponiamo che la Francia si proponga come obiettivo la costa romana. Il tragitto tra Tolone e Civitavecchia sarebbe percorso in 25 ore. Se in un giorno solo si effettuasse lo sbarco degli uomini, e in 8 giorni quello dei cavalli e del materiale, se lo sbarco successivo si effettuasse in un tempo eguale, tenuto conto dell'andata e del ritorno, tra la prima e la seconda spedizione, si giungerebbe a 20 giorni. Di modo che il colonnello Cavaciocchi conclude affermando che alla Francia, per gettare sul nostro litorale 250 mila uomini, occorrerebbero non meno di due mesi.

Ora è manifesto che, anche prescindendo dalla difesa navale, i nostri nemici non potranno portare indisturbati sul nostro ter-

ritorio una massa così grande di uomini, perchè il tempo che correrà fra la prima e la seconda spedizione permetterà all'Italia di radunare tante milizie quante basteranno per respingere gli sbarcati, prima che vengano in loro aiuto le spedizioni successive. Se fosse altrimenti, ciò significherebbe che sulle Alpi la sorte delle armi sarebbe stata decisa a favore della Francia, la quale allora, invece di arrischiarsi in imprese come quella degli sbarchi, cercherebbe, col concentrare il maggior nerbo di truppe contro gli eserciti italiani, costretti a battere in ritirata nella Valle del Po, di assicurarsi al più presto la vittoria definitiva, schiacciando il nucleo principale della resistenza.

Dopo avere considerato il tempo necessario per il trasporto di un grosso corpo di milizie, vediamo dove e con quale effetto questo potrebbe essere sbarcato.

Rammerò innanzi tutto che la Commissione permanente per la difesa dello Stato, in una relazione presentata fino dal 1871, affermava, che un'aggressione dal mare, per essere veramente efficace, vuole essere preceduta dall'occupazione di un porto atto allo sbarco.

E' vero, aggiungeva essa, che in molti tratti, specie del litorale mediterraneo e tirreno, la spiaggia permette gli sbarchi con mare calmo e tranquillo; ma è chiaro che in queste circostanze ben difficilmente un esercito si proverebbe a gettarsi alla costa, con rischio di vedersi interrotta l'operazione da un semplice colpo di vento, con grave pericolo dei primi sbarcati. Tutt'al più, diceva la Commissione, saranno piccole scorrerie, di cui non si deve tener conto in un sistema generale difensivo.

Comunque, supponiamo che il nemico preferisca sbarcare sopra una spiaggia. È evidente in questo caso che la spiaggia dovrà essere bene riparata dai venti e dalle mareggiate.

Infatti le navi devono ancorarsi; si devono far scendere gli uomini, i cavalli e il materiale dalle navi sopra barcaccie; bisogna poi rimorchiare queste barcaccie a riva, scaricarle in mare direttamente o aiutandosi mediante zattere o ponti improvvisati, e ricondurle ancora alle navi per prendere il resto del carico.

Ora se il mare fosse agitato, le navi non potrebbero ancorarsi; e lunga e pericolosa impresa sarebbe allora l'eguire lo scarico al largo dalle navi alle barcaccie.

Oltre che ben riparata, è necessario che

la spiaggia abbia un fronte molto esteso: tre miglia per una divisione, sei per un corpo di armata. Non basta: la spiaggia deve essere sabbiosa e a pendio non troppo lungo, perchè gli uomini, e più ancora le artiglierie, non abbiano a trascinarsi troppo a lungo nell'acqua. E qui ancora si vede quanto sia indispensabile durante lo sbarco la tranquillità del mare, altrimenti le barcaccie potrebbero, sbattute dalle onde, sfasciarsi, investendo nella spiaggia.

Il luogo da scegliersi deve inoltre essere tale da permettere alle artiglierie delle navi di operare efficacemente per sgomberare la spiaggia, la quale avrà quindi bisogno di essere ampia e profonda e difendibile contro i possibili contrattacchi, che costituirebbero durante lo sbarco un vero disastro.

Da ultimo è pure indispensabile che tra il luogo, dove avverrà lo sbarco, e l'obiettivo principale del nemico la distanza non sia troppa, e che le posizioni intermedie non si prestino ad una facile difesa. Basterebbero queste considerazioni, per dimostrare come sia contraria al vero l'affermazione, secondo cui l'Italia sarebbe esposta alla possibilità d'uno sbarco in tutta la lunga distesa del litorale. Infatti, i geografi militari riducono a ben pochi i punti che sarebbero, sotto questo riguardo, vulnerabili.

Temo di annoiare la Camera; (*No, no!*) ma vorrei fare in compagnia dell'illustre geografo militare, generale Sironi, un viaggio intorno alle coste d'Italia. Non ruberò che pochi istanti alla Camera.

Comincerò dalla riviera ligure, dove, in generale, il margine litoraneo lascia poco spazio a spiegamenti di truppe numerose, e dove le montagne vicine, sui dorsi ed alle falde, presentano forti posizioni dominanti, dalle quali il difensore potrebbe opporsi efficacemente al consolidamento delle occupazioni nemiche.

La riviera di levante non conta alcun luogo che permetta sbarchi di truppe numerose. La riviera di ponente, invece, ne offre tre: Vado, Alassio e Sestri. Vado però è fortificata; Alassio è assai meno propizia di Vado, perchè una zona montuosa, ricca di posizioni difensive, la divide dalla cresta; ed il nemico, quand'anche superasse questa zona, riuscirebbe nell'alto Tanaro, in regioni ancora molto difficili e lontane dall'obiettivo. Sestri infine è sotto l'azione immediata di Genova.

Dalla Magra a Piombino non vi è altro ancoraggio sicuro che Livorno. Viareggio

offre una base ristretta e poco sicura per le condizioni nautiche.

Allo sbocco poi del Cecina, il paese è maremmano, e le truppe soffrirebbero grandemente quando vi soggiornassero qualche tempo, specialmente nella stagione calda ed umida.

Da Piombino a Capo Argentaro la regione è coperta dal difficile approdo e dall'insalubrità generale della costa.

Dopo Capo Argentaro, il litorale dapprima è basso e pantanoso; più elevato e montuoso verso Civitavecchia.

Quanto alla Campagna romana, essa, come è noto, termina verso il mare con una striscia di terreno paludoso, che si fa più larga verso lo sbocco del Tevere. Oltre a ciò, molti banchi di sabbia, che accompagnano tutta questa porzione di costa, ne rendono difficile l'approdo.

Dallo sbocco del Tevere fino a Capo Circello la costa è quasi ovunque piatta, bassa, alternata di boschi e di paludi, priva di grandi comunicazioni con l'interno, e poco favorevole a sbarchi considerevoli.

Più innanzi si incontra Terracina, che potrebbe esser presa come base d'operazione, sia contro Roma, sia contro Napoli. Però la linea d'operazione verso Roma ha alle spalle Gaeta, si svolge attraverso le celebri paludi, ed ha di fianco le montagne della Sabina, delle quali l'aggressore dovrebbe impossessarsi, per avere una base più larga e più sicura. Una marcia poi verso Napoli trova sul fianco destro Gaeta, incontra direttamente le gole di Itri, Fondi e Sessa, ed ha a sinistra la massa disagiata ed aspra dei monti Ceprei e di Rocca Monfina, tra cui il Garigliano si apre l'adito al mare; difficoltà di suolo notevolissime, tanto più ardue a vincersi da un nemico sbarcato sulla marina di Terracina, in quanto si potrebbero, mediante le ferrovie, concentrare rapidamente truppe dalle regioni centrali e meridionali.

Molto maggiore spazio a spiegamento di forze offre invece la costa bassa e poco salubre, che si stende a destra ed a sinistra del basso Volturno, giungendo, a nord, fino allo sbocco del Garigliano, e a sud si confonde con la regione Campana. Però Gaeta, e le gole delle montagne, che dividono lo scacchiere centrale dallo scacchiere meridionale, incaglierebbero grandemente lo sviluppo delle operazioni verso la valle del Tevere, mentre l'assalitore avrebbe campo assai più libero nella sua marcia verso Napoli.

Un punto, dove si potrebbe effettuare uno sbarco di milizie numerose, sarebbe il golfo di Castellammare.

Poco conveniente invece per grosse operazioni aggressive sarebbe il golfo di Salerno, dove le acque sono frequentemente agitate e le coste poco avvicinabili. Inoltre è da ricordare che la pianura del basso Sele è selvaggia ed insalubre e che sono oltremodo rotte le montagne, che avvolgono il bacino del fiume, e delle quali il difensore si varrebbe per circoscrivere e combattere l'azione dell'assalitore. Più innanzi e lungo tutta la costa del Jonio e dell'Adriatico, sino a Rimini, gli obiettivi del nemico sarebbero troppo lontani, la costa non si presta quasi mai a sbarchi considerevoli e il nemico s'imbatterebbe in gravissimi ostacoli nella sua marcia verso l'interno. L'estuario di Rimini, per il complesso delle sue funzioni, è abbastanza adatto alle operazioni, di cui sto discorrendo. Poi più oltre, sino all'isozono, è quasi impossibile uno sbarco di truppe, non solo perchè rari, incomodi e ristretti sono i punti, ove al nemico riuscirebbe di prendere terra, ma anche per gli ostacoli che incontrerebbe chi volesse stabilirvi una base ed avanzarsi verso l'interno, dovendo percorrere dighe o lingue di terra, assai anguste e che sono talvolta lunghe parecchi chilometri.

In complesso dunque le nostre coste sono assai poco propizie ad uno sbarco considerevole. E non accenno nè alla Sicilia, nè alla Sardegna, sia perchè anche il loro litorale non è punto adatto ad operazioni di questo genere, sia perchè sarebbero obiettivi relativamente di secondaria importanza, mentre la sorte delle armi sarebbe decisa altrove, sia infine, per quanto riguarda almeno la Sicilia, perchè, finchè non fossero interrotte le comunicazioni col continente, sarebbe sempre possibile inviarvi truppe alla riscossa.

Ed è questa facilità di radunare truppe sul punto minacciato che costituisce l'argomento principale per dimostrare, in definitiva, l'inverosimiglianza di una grande operazione di sbarco. Questa facilità è tanto maggiore in quanto che i preparativi giganteschi di questa impresa non potrebbero passare inosservati, corrispondendovi la paralisi quasi totale del commercio marittimo, — il tempo per il trasporto e per lo sbarco non sarebbe breve, e la difesa sarebbe prontamente avvertita e messa in grado di adunare quanto occorresse per respingere il nemico. Il tragitto fra Tolone e Civitavecchia

richiede, come ho detto, 25 ore; lo sbarco ne richiede dalle 12 alle 15. D'altra parte, quando si pensi che la difesa terrà pronti i treni per la fanteria, che le armi montate, in circostanze come queste, percorrono anche più di dodici chilometri all'ora su strade ordinarie, che infine la portata delle armi moderne permette di entrare in azione a qualche chilometro di distanza, si comprende facilmente come sia poco probabile che il punto attaccato si trovi sguernito di difensori.

L'obiettivo principale per il nemico sarebbe Roma. Ma questa città, già opportunamente fortificata, potrebbe offrire una lunga resistenza ad un assedio regolare. (*Commenti*).

Ho detto fin da principio che sono incompetente: a questo proposito ripeto quello che dice il comandante austriaco von Labrès... offrirà dunque una lunga resistenza ad un assedio regolare, e tutto lascia credere che le truppe italiane concentrandosi rapidamente verso la capitale, costringeranno l'audace aggressore ad una pronta ritirata o lo ributteranno in mare.

Dopo di aver ridotto così la minaccia degli sbarchi in proporzioni minori di quelle temute da molti, parlerò di un altro pericolo, quello dei bombardamenti. Premetto che non sono affatto probabili gli attacchi metodici contro le innumerevoli batterie, che guerniscono il fronte di mare delle grandi basi di operazione, poichè in un duello di questo genere il vantaggio tocca alle batterie che sono meglio protette contro l'infilata del fuoco nemico, meglio rifornite e in possesso di mezzi migliori per valutare le distanze, mentre le navi, se si accostano, sono facilmente colpite, e, se stanno lontane, pure sprecando le munizioni, sono sempre esposte a pericolose avarie.

Infatti gli attacchi contro Porto Arthur dalla parte di mare si risolsero in simulacri offensivi. Però, se non è lecito supporre che una armata, per quanto risoluta, abbia ragione di batterie alte, ben costruite, ben fornite, aventi un personale coraggioso, non è punto da escludere un bombardamento eseguito a distanza, specialmente di notte, contro un vasto obiettivo, come un arsenale, o contro una grande città. In questo caso le batterie non potranno che diminuire l'efficacia dei bombardamenti, tenendo le navi a grandi distanze. Ma già parecchi anni or sono, i cannoni Krupp da 30 centimetri e i cannoni *Vickers Maxim* da 12

pollici (305 millimetri), con angoli di elevazione fino a 17 gradi e quindi compatibili col carattere delle installazioni di bordo, erano capaci di portare i loro proiettili a 17 chilometri di distanza; coi cannoni poi di recente fabbricazione si raggiungono, nelle stesse condizioni favorevoli, gittate di oltre 20 chilometri. Nulla poi consente di segnare un limite a tale aumento.

Certamente a così grande distanza la dispersione del tiro sarà assai notevole, nonostante la precisione delle odierne bocche da fuoco; tuttavia essa sarà compensata dalla grande estensione dell'obiettivo. A questo proposito furono istituiti calcoli per determinare quali saranno probabilmente gli effetti di un bombardamento eseguito a distanza; e generalmente si opina che non saranno tali da incutere un soverchio timore. Fu osservato che i colpi in gran parte cadrebbero su superficie non costruite e che ad ogni modo non danneggerebbero gravemente le costruzioni toccate; che per conseguenza una squadra, come quella che la Francia teneva fino a pochi anni fa nel Mediterraneo, nell'ipotesi che tutti i colpi cadessero nella parte utile del bersaglio, dopo avere lanciato 35 mila proiettili, dopo avere logorato i cannoni e vuotato le Sante Barbare, non avrebbe distrutto che una parte irrilevante di una grande città.

Fu anche osservato che le recenti esperienze confermano i risultati, a cui si era pervenuti col calcolo.

E da tutto ciò si dedusse che i bombardamenti si debbono affrontare con animo sereno, che conviene prepararvi nel tempo di pace le popolazioni, e che si devono poi allestire tutti quei mezzi che valgano a ridurre i danni in proporzioni minori specialmente col prevenire o con l'estinguere prontamente gli incendi. Tuttavia è certo che un bombardamento recherebbe, soprattutto nei primi tempi delle ostilità, grave detrimento alle operazioni di mobilitazione, che potrebbe esercitare un'influenza nefasta sullo spirito delle popolazioni e potrebbe trascinare il Governo e le autorità militari a deliberazioni ispirate da criteri politici, anziché dalle vere esigenze della difesa nazionale.

Restano ora da considerare due altri pericoli: il blocco e la guerra di corsa.

Quanto al blocco, non potrebbe certamente essere esteso a tutto il nostro litorale. Come è noto, secondo la Dichiarazione di Parigi del 16 aprile 1856, il blocco, per essere obbligatorio, deve essere effettivo, e

cioè, mantenuto con una forza tale da rendere impossibile l'accesso al litorale.

Da ciò conseguono grandi difficoltà per l'esecuzione pratica. Si deve fare il servizio in due turni e si devono tenere navi in riserva per sostituire quelle che avessero subite delle avarie. Di modo che anche il blocco di pochi porti esigerebbe un buon numero di navi, il che importerebbe un grande logorio del materiale e del personale; e solamente nei casi più rari si potrebbe pensare a conservare il blocco per molto tempo.

È quindi da escludere in modo assoluto l'ipotesi di un blocco esteso a tutte le coste di una grande potenza, e soltanto con questo mezzo si potrebbe impedire il commercio neutrale. La quale conclusione ha un'importanza speciale per l'Italia, data la grande estensione del suo litorale.

Di più facile esecuzione sarebbe certamente la guerra di corsa. È però da premettere che questa guerra non avrebbe per iscopo se non il danneggiamento del nemico, e che il valore delle navi e delle merci catturate sarebbe relativamente indifferente di fronte alle spese e alle perdite cagionate da una guerra moderna.

I danni recati durante la guerra di secessione dall'*Alabama* e dagli altri incrociatori furono accertati dal tribunale di Ginevra in circa tre milioni di sterline, somma insignificante di fronte al costo totale della guerra.

Il naviglio americano ebbe, secondo il Thursfield, soltanto una perdita del 5 per cento per effetto delle catture. Vi fu poi una diminuzione del 32 per cento per navi vendute o passate temporaneamente sotto bandiera neutrale.

Però se la marina mercantile americana in appresso non potè rifiorire, ciò fu l'effetto dei carichi tributari, che anche negli anni successivi pesarono su tutte le industrie e che influirono con particolare asprezza sugli interessi marittimi, esposti alla concorrenza illimitata degli stranieri, non solo nei porti nazionali, ma in tutte le parti del mondo.

Ognuno sa poi che, secondo la Dichiarazione di Parigi già ricordata, non sono che le navi da guerra, le quali abbiano diritto di dare la caccia ai bastimenti mercantili dell'altra nazione belligerante, e che anche il diritto delle navi da guerra fu vincolato da obblighi, che ne rendono l'esercizio difficile e pericoloso.

La nave da guerra, la quale incontri un

bastimento mercantile sospetto di appartenere alla nazione nemica, non può, come in altri tempi, impossessarsene senz'altro, ma bisogna che gli ordini di fermarsi, che mandi a bordo un ufficiale per accertare la nazionalità del bastimento, dell'equipaggio e delle merci, e non può pronunziare la cattura se non quando bastimento e merci appartengano all'altra nazione belligerante.

Per evitare le sorprese che possono avvenire durante queste operazioni, alcuni vorrebbero permettere alle navi da guerra di arrestare qualunque bastimento mercantile senza distinzione di nazionalità, sotto minaccia di tirare cannonate o di lanciare siluri, e di condurlo al porto più vicino, dove si eseguirebbero le visite e le indagini volute dalla Dichiarazione di Parigi. Chi però facesse la guerra di corsa in questo modo si esporrebbe al pagamento di fortissime indennità alle navi e alle merci dei neutri e si attirerebbe l'ostilità di costoro, che fossero offesi nei loro interessi industriali e commerciali non meno che nella loro dignità. Oltre a ciò il condurre un bastimento mercantile in un porto non è scevro di pericoli, ed anche l'entrata in un porto nazionale sarebbe impossibile, quando fosse presente una nave nemica.

È pure da notare che una volta le navi corsare erano mosse dal vento e potevano quindi tenere il mare tanto tempo quanto duravano le vettovaglie e le altre provviste, ossia non meno di sei mesi; ora invece dipendono dal carbone e perciò debbono rifornire almeno ogni quindici giorni i loro carbonili. Esse sono per conseguenza costrette ad abbandonare di quando in quando il campo della caccia per portarsi, essendo loro interdetti i porti neutrali, nei porti nazionali più vicini.

Si può bensì fare carbone anche in mare, ma non dappertutto e soltanto col bel tempo.

Le navi carboniere poi debbono trovarsi in luoghi determinati prima, e sono sempre esposte al pericolo di essere sorprese e catturate. Tutto ciò dimostra quanto sarebbe difficile e pericoloso questo genere di operazioni, che a qualcuno sembra tanto spaventoso.

Infine un fatto, il quale diminuisce ancora le probabilità e i danni di una guerra di corsa, è la recente dichiarazione del Governo Nord-Americano, che rifiuta di considerare come merce di contrabbando le sostanze alimentari, salvo che sia dimostrato essere

queste sostanze destinate all'esercito od all'armata nemica.

Ora gli Stati Uniti dominano il mercato mondiale dei grani, come il Regno Unito domina il mercato di esportazione del carbon fossile.

Per tutte queste considerazioni, gli scrittori più autorevoli credono improbabile che in avvenire si adotti la guerra di corsa. Ad ogni modo, la nazione minacciata avrebbe una difesa nell'interesse dei neutri, i quali non vorrebbero certo che le loro industrie ed i loro commerci fossero seriamente danneggiati.

Per quanto riguarda poi l'Italia, salvo il caso affatto improbabile, in cui essa fosse in guerra con tutti gli Stati vicini, avrebbe sempre una frontiera libera e quindi dalla guerra di corsa potrebbe essere seriamente danneggiata, ma non sarebbe mai, per fame o per la rovina delle industrie, costretta a sottostare alla volontà del nemico.

Da tutto ciò che sono venuto dicendo risulta che non dal mare possono venire all'Italia le maggiori minacce. Nè uno sbarco, nè il blocco, nè un bombardamento, nè la guerra di corsa varrebbero a fiaccare le nostre energie e a risolvere la lotta in favore del nemico. Tuttavia è anche manifesto che queste diverse offese potrebbero contribuire alla nostra sconfitta finale, sia obbligandoci a dislocare una parte del nostro esercito per fronteggiare le truppe sbarcate in un punto della costa, sia determinando con i bombardamenti una violenta scossa morale sulle popolazioni di importanti città marittime, sia infine ostacolando notevolmente il nostro commercio marittimo e rendendo difficile all'industria, anche nell'interno, il rifornimento del carbon fossile e delle materie prime.

Ora quale difesa ci assicurerebbe una marina di alto bordo così debole da essere agevolmente bloccata o distrutta? E quale valore avrebbe anche una marina abbastanza forte, ma inferiore alla marina nemica di alto bordo, mentre non potrebbe essere ad un tempo in tutti i punti minacciati per impedire i bombardamenti o gli sbarchi, mentre, in definitiva, sarebbe condannata alla sconfitta e, dopo la sconfitta, il mare sarebbe campo libero alle incursioni nemiche?

Non illudiamoci che il nemico voglia sparpagliare le sue forze, offrendo alla nostra squadra concentrata l'occasione di una facile vittoria. Miracoli, che certamente non mancherebbero, di intelligenza, di energia e

d'eroismo, che eviterebbero la sorte segnata a priori dalla sproporzione del materiale.

Senonchè finora ho parlato soltanto di navi di alto bordo; mi rimane da parlare di alcuni altri strumenti di difesa, che rappresentano le ultime creazioni della tecnica navale.

Una delle maggiori rivelazioni della guerra russo-giapponese fu la straordinaria potenza delle torpedini da blocco. Le più grosse corazzate affondano come la *Petro-pawlosk* in due minuti, o come l'*Hatsusa* immediatamente. Fino alla battaglia di Tsuchima, le mine subacquee russe o giapponesi portarono alla perdita di tre navi da battaglia, di un incrociatore corazzato, di parecchie torpediniere e cannoniere, e avariarono più o meno gravemente tre altre grandi navi, cinque incrociatori corazzati e parecchie torpediniere.

Per ovviare ai danni che derivano da questo terribile arnese di guerra si potranno studiare in avvenire miglioramenti nella protezione delle corazzate; ma così, se si riuscirà forse a preservare le navi da una distruzione totale, non si eviterà che quelle, le quali furono colpite, rimangano per lungo tempo fuori servizio. Data dunque la sorprendente efficacia di quest'arme, è evidente che tutte le marine, e specialmente quelle più deboli, dovranno prepararsi a farne un uso sempre più largo.

Così si preverrebbe l'avvicinarsi del nemico ai nostri porti, si renderebbero impossibili i bombardamenti delle nostre città marittime, anzi perfino impossibile o quasi l'uscita dai porti nemici; facile quindi sarebbe anche di impedire gli sbarchi, seminando di mine quei tratti di mare, in cui il nemico dovrebbe approdare.

Secondo la nota rivista *Ueberall*, con un uso intelligente delle torpedini da blocco, la Germania potrebbe perfino far guerra offensiva al commercio inglese, gettando mine dovunque, deponendole davanti ai porti inglesi e valendosi delle correnti per farle andare altrove alla deriva. L'effetto materiale e morale di tali misure sarebbe enorme.

Se però una marina, come la nostra, non dovrebbe mai rinunciare all'uso di questo terribile ordigno di guerra, anzi dovrebbe procurarsi un materiale abbondante di mine fisse e galleggianti, e navi speciali per seminarle in mare, ed equipaggi allenati per compiere rapidamente queste operazioni, non è da disconoscere che quest'arme, mentre, specialmente in certi casi, può rap-

presentare il mezzo necessario da usarsi a qualunque costo per la nostra difesa, costituisce un pericolo grave, sia per chi se ne serve, sia per i neutri. Converrà quindi studiare i mezzi per poter maneggiare con sicurezza le mine, fissarle stabilmente sull'ancora, disarmarle automaticamente quando sfuggono, e converrà inoltre prevenire con un meccanismo speciale le obiezioni dei neutri contro le torpedini, che galleggiano o che vanno alla deriva.

Anche prescindendo da queste mine, di cui l'avvenire rivelerà interamente il segreto, è lecito fare fino da ora il maggiore e più tranquillante assegnamento sulle torpediniere e sui sottomarini.

Quanto alle torpediniere, è assai dubbio che un loro attacco diurno possa riuscire, dati i pericoli a cui sarebbero esposte. In generale non avranno dunque da assalire durante il giorno se non navi, che siano impacciate nelle manovre, o perchè stanno sbarcando truppe o perchè hanno subito avarie o navigano in passi difficili. Devono invece saper aspettare, seguire i bastimenti, che avranno avvistato da lontano, e mantenere il contatto a grande distanza fino alla notte, quando potranno muovere allo attacco.

Di notte formeranno gruppi abbastanza importanti, di cinque o sei almeno, accerchieranno la nave nemica e si precipiteranno su di essa tutte in una volta; e in queste condizioni è molto probabile che l'attacco, quando sia condotto con energia e spinto fino in fondo, consegua ottimi risultati.

Le corazzate hanno cercato di difendersi coi proiettori e col sistema dei settori di fuoco. Ma non è da credere che una torpediniere solo perchè il nemico abbia gettato sopra di essa un fascio di luce, sia stata scoperta e che l'artiglieria a tiro rapido possa facilmente colpirla.

Talora accade così: però spesso quelli i quali sono a bordo si immaginano di essere stati scorti non appena la luce del proiettore li tocchi, mentre nessuno ha rilevato l'avvicinarsi della torpediniere. È perciò opinione autorevole che, nonostante le difese adottate dalle corazzate, l'opera delle torpediniere possa essere efficacissima per la tutela delle coste.

Io citerò, a questo proposito, due scrittori, la cui competenza non può essere contraddetta, il comandante Bonamico e l'ammiraglio Avotti. Il primo, nella *Rivista marittima* del 1902, pubblicava un intero programma di difesa mobile costiera. Egli

divideva i nostri teatri di operazione in sei zone, aventi un raggio minimo di 150 e uno massimo di 250 miglia, e che potevano quindi essere perlustrate da torpediniere dotate di una velocità di resistenza non inferiore a 25 nodi e di un'autonomia massima di 500 miglia a tutta forza; ed affermava che, con 120 torpediniere dalle 150 alle 180 tonnellate, 16 navi di sostegno o scorte, da 500 tonnellate e 28 nodi, e con una spesa complessiva di 43 milioni, si sarebbe ottenuto ciò che altrimenti era vano sperare, ossia di proteggere le nostre città marittime contro i bombardamenti e di mantenere il dominio notturno su tutti i nostri teatri di guerra, escludendo la permanenza di importanti reparti di forze nemiche in tutta la zona vigilata. Egli notava, fra altro, che il problema, sempre discusso e non mai risoluto, della protezione di Napoli contro i bombardamenti, sarebbe stato, così con poca spesa, risoluto nel modo migliore e più efficace.

L'ammiraglio Gavotti, poi, che fu anche per lungo tempo, ispettore generale delle nostre torpediniere, scriveva nel 1901:

« Immaginiamo per un istante che l'Italia sia anch'essa provveduta di un centinaio di contotorpediniere e che le dissemini lungo il suo litorale, nelle piazze marittime di Genova, Spezia, Maddalena, Messina, Taranto. Quale squadra nemica si attenterebbe al bombardamento delle nostre città commerciali, sicura dell'attacco delle piccole torpediniere dalla parte di terra e sicura altresì che dalle piazze marittime, in meno di 2 o 3 ore, possano giungerle a tergo parecchie dozzine di quei moderni fulmini di guerra? »

Mi affretto a soggiungere che i due valenti scrittori non vorrebbero affidare esclusivamente alle torpediniere la difesa delle nostre coste, poichè essi aspirerebbero al dominio del mare.

Riservandomi di ritornare su quest'ultimo punto, per ora accennerò che le illusioni, che alcuni vollero trarre dai risultati della guerra russo-giapponese, contro le torpediniere, non valgono per nulla ad infirmare la grande importanza di queste navi nel compito della difesa costiera.

Certamente i siluri nell'ultima guerra diedero scarsi risultati ai belligeranti. Anche nell'attacco di sorpresa, durante la notte dall'8 al 9 febbraio, tre soli colpi toccarono il bersaglio su ben 23 lanci, ossia si ebbe soltanto il 13 per cento di colpi utili. Nella notte poi dal 10 all'11 agosto il *Cesarewich*

riuscì a sfuggire alle torpediniere. Tuttavia ciò è da attribuirsi non all'impotenza del siluro, ma all'insufficienza dei siluri adoperati e all'inabilità di coloro, che erano chiamati a maneggiarli.

Sembra, prima di tutto, che i siluri giapponesi fossero di tipo tutt'altro che perfetto, che avessero un raggio di azione limitato ed avessero cariche non superiori a cento chilogrammi. Oltre a ciò, i marinai giapponesi, mentre erano certamente coraggiosissimi, avevano però in questa parte un'istruzione tecnica ed un allenamento insufficiente, tanto che lanciavano troppo di lontano, tra i 1200 e i 1800 metri.

Senza questo errore, nella notte dall'8 al 9 febbraio i loro colpi avrebbero tutti toccato il segno, ed anche il *Cesarewich*, nella notte dell'11 agosto non sarebbe sfuggito alla distruzione.

I giapponesi, poi, non attaccavano mai in massa; qualche volta accennavano ad un attacco per gruppi, ma di regola una sola torpediniera continuava nell'azione. Così essi, se risparmiavano il materiale, non ottenevano importanti risultati. Si aggiungevano da ultimo le sfavorevoli condizioni di tempo e di mare, gli eccessivi sforzi inflitti al personale e al materiale a cagione del blocco durato molto a lungo ed una particolare eccitabilità del personale.

Quanto ai russi, nessuna loro torpediniera si spinse fino a lanciare un siluro. Queste navi erano adoperate per pescare le mine e per combattere le navi nemiche dello stesso genere. I cacciatorpediniere russi non uscivano mai in massa per molestare la crociera nemica davanti a Porto Arturo. D'altra parte i russi non avrebbero neppure potuto mandare torpediniere e cacciatorpediniere alla ricerca dei trasporti giapponesi, perchè ignoravano il luogo ed il giorno degli sbarchi. Queste navi sarebbero state costrette a recarsi a 150 miglia di distanza, a stare lontane dal porto oltre una notte, a traversare paraggi frequentati dal nemico e sarebbero quindi state esposte al pericolo di essere sorprese e distrutte.

Non è lecito dunque trarre dagli scarsi risultati delle torpediniere automobili durante l'ultima guerra alcun argomento contro le torpediniere. Queste hanno per compito di operare lungo la costa, di notte e quando vi sia nebbia; devono operare di sorpresa, in gruppi, accerchiando la nave nemica e lanciando il siluro il più vicino possibile. Una simile tattica le mette in una condi-

zione pericolosa per alcuni istanti. Per diminuire il pericolo di ciascuna di esse, bisogna farle attaccare in gruppi, così da forzare il nemico a dividere gli obbiettivi. E quando due o più gruppi si susseguano a brevi intervalli, la direzione del tiro è scompigliata e non è possibile impedire a qualche torpediniera di avvicinarsi fino a toccare la corazzata nemica, in modo da lanciare la torpedine a colpo sicuro.

Convien anche osservare che le torpediniere non possono essere vedute a grande distanza e che le artiglierie, destinate a respingerle, non hanno una grande gittata. L'artiglieria leggera non è in grado di aprire utilmente il fuoco se non a duemila metri e deve arrestare gli assalitori non oltre gli 800 metri. Il problema si riassume adunque in questi termini: rendere impotente la torpediniera nello spazio di tempo, in cui essa percorre 1200 metri; e ciò nel buio più completo, con la tensione di nervi provocata dalla sorpresa, senza possibilità di fissare il numero degli assalitori e di regolare il tiro, perchè, prima di compiere queste operazioni, la corazzata sarebbe già colpita dal siluro. Se gli assalitori filano a 25 nodi, bisogna fermarli in meno di un minuto e trentacinque secondi; se filano a trenta nodi, in meno di un minuto e venti secondi.

Da tutto ciò consegue che, se le torpediniere saranno munite di buoni siluri (i siluri raggiungono gittate di due chilometri, mentre in avvenire si potrà fare assegnamento su gittate anche maggiori e su cariche fino a 1.000 chilogrammi), se avranno equipaggi allenati e coraggiosi, e saranno guidate da ufficiali energici (e noi abbiamo abbondanza degli uni e degli altri), è molto probabile che ottengano grandi successi. Rimarranno sempre due cause di errori, derivanti dalla difficoltà di valutare la velocità e la rotta del nemico. Però a questo proposito si sono istituiti calcoli, da cui risulta che la possibilità di raggiungere una elevata percentuale di colpi felici contro una squadra nemica non diminuisce per gli eventuali errori di apprezzamento, perchè anzi le navi nemiche possono essere colpite appunto in seguito a tali errori.

Cosicchè sarà necessario di lanciare il maggior numero possibile di siluri, secondo la regola, per cui, nel duello di artiglieria, bisogna schiacciare con i proiettili il nemico.

Concluderò su questo punto, ricordando le parole di un eminente scrittore austriaco, il comandante Von Labrès: « Quando, egli

dice, con gli opportuni avvisi si riunissero nove gruppi di flottiglie, ciascuno composto di tre torpediniere, ossia 27 torpediniere, in unione con alcune cacciatorpediniere, essi sarebbero abbastanza forti per respingere con successo l'attacco di una flotta d'incrociatori ed anche di navi da battaglia. Ciò naturalmente di notte; e se anche l'azione dovesse portare a perdite per le flottiglie, però si avrebbe un danno maggiore per il nemico e per il suo prezioso materiale, sempre supponendo che l'avvicinarsi di esso avvenga in condizioni, che permettano un assalto notturno ».

Ed ora vengo ai sottomarini. La loro importanza si rivelò pienamente forse per la prima volta nel luglio del 1902, quando quattro sommergibili francesi, *Espadon*, *Silure*, *Sirène*, *Triton*, in compagnia della torpediniera n. 60, si recarono da Cherbourg a Brest. La distanza è di 200 miglia. Lasciarono Cherbourg il 25 luglio alle 11 di sera e navigarono tutta la notte. Al mattino successivo trovarono mare grosso, tanto che dovettero avvicinarsi alla costa ed ancorarsi, e solo nel pomeriggio del 29 arrivarono a Brest. Fecero il percorso con i soli loro mezzi; entrarono, senza esser visti, nel porto e il mattino dopo silurarono parecchie navi all'ancora. Qualche giorno appresso ritornarono a Cherbourg, e, favoriti dal bel tempo, percorsero le 200 miglia in un giorno solo.

Il buon successo era innegabile. Tuttavia i sottomarini furono, e sono tuttora, oggetto di molte diffidenze. Infatti, rispetto alle altre navi, essi hanno evidenti condizioni di inferiorità; hanno una velocità limitata, reggono difficilmente, o non reggono affatto, ad un mare alquanto agitato; hanno scarsa autonomia; vedono poco lontano; obbligano gli equipaggi a servizi faticosi e pericolosi; e non hanno quasi nessuna efficacia durante la notte. Ma questi difetti non hanno grande importanza, avuto riguardo al fatto che i sottomarini debbono operare lungo le coste e per un tempo non lungo.

Quando le navi da battaglia e gli incrociatori si avvicinano ad una costa, per eseguire operazioni di attacco, per bombardare o per sbarcare truppe, debbono diminuire la velocità e incrociare in uno spazio determinato, e quindi permettono al sottomarino di lanciare il siluro nelle condizioni migliori, senza necessità di manovre artificiali e pericolose.

Nessuno disconosce perciò che i sottomarini impediscono alle navi di navigare a

piccolo moto e di stare all'ancora in vicinanza delle coste, e con la loro presenza prevengono i bombardamenti, i blocchi e gli sbarchi. Il Kimball, citato in un articolo di un egregio nostro ufficiale di marina, scrive: « Il principale valore strategico del sottomarino è la limitazione, che esso impone alle operazioni costiere del nemico, anche nell'assenza della flotta nazionale. Bloccare forti, bombardare piazze forti e chiudere forze nazionali, sono operazioni, che non hanno alcuna possibilità di successo, qualora i sottomarini siano ordinati a scopo difensivo. Sarebbe una vera pazzia esporre navi costose con numerosi equipaggi ad essere attaccate dai sottomarini ».

Concordano con le opinioni degli stranieri quelle dei nostri più insigni costruttori ed ammiragli. Il colonnello Cuniberti, l'illustre ingegnere capo del nostro Genio navale...

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non è ingegnere capo, è colonnello! Ci sono quattro generali prima di lui!

ALBASINI-SCROSATI. Ho detto colonnello Cuniberti! L'ho inteso chiamar sempre ingegnere capo, e ciò non vuol dire che sia capo di tutti!

MIRABELLO, *ministro della marina*. È una autorità.

ALBASINI-SCROSATI. Il colonnello Cuniberti scriveva che i sottomarini, se fossero destinati a Napoli, avrebbero certo, meglio ed a miglior mercato, potuto concorrere alla difesa diurna di quella città, invece delle tanto discusse e problematiche batterie a lunga portata, e che una squadra nemica, quando vedesse avvicinarsi a fior d'acqua e poi immergersi uno o più sottomarini, probabilmente eseguirebbe qualche cambiamento nella manovra.

Un ispettore del Genio navale, l'onorevole Micheli, nel 1902 riferiva alla Camera l'opinione di un ammiraglio, il quale reputava che con 7 od 8 sottomarini, messi a guardia del golfo di Napoli, nessuna squadra per quanto potente, oserebbe affacciarsi per danneggiare la grande città.

Infine, autorevole fra tutti, l'onorevole Bettolo, in quella stessa occasione, riconosceva che noi — sono sue parole testuali — potremmo affidarci ai sottomarini, per quanto riflette la difesa ravvicinata delle coste, la tutela delle città marittime contro i bombardamenti.

La costruzione poi dei sottomarini si è andata in questi ultimi tempi sempre per-

fezionandosi. Gli spostamenti sono cresciuti, ed i difetti, ai quali prima ho accennato, sono venuti via via diminuendo. E grandi sottomarini tengono ormai il mare con qualunque tempo. Gli equipaggi vi sono alloggiati meglio, si danno regolarmente il cambio per il servizio di guardia, rimangono più freschi e più vigilantissimi. Queste navi percorrono alla superficie da 2,500 a 3,000 miglia, e sott'acqua persino 500 miglia. Quando raggiungono le 400 tonnellate, hanno un armamento di 7 lanciasiluri, con un notevole aumento sull'armamento dei minori sottomarini. Il tempo per la immersione non è per i migliori sottomarini, come per la classe B inglese, dislocante 300 tonnellate, superiore ai tre minuti, e questo basta, perchè possano sottrarsi all'inseguimento. Si supponga infatti che un sottomarino ed un cacciatorpediniere da 30 nodi si avvistino a 3 miglia di distanza. In 3 minuti il cacciatorpediniere non percorre che un miglio e mezzo, e quindi esso non arriverà a distanza utile per il tiro delle sue artiglierie prima che il sommergibile sia scomparso. Si può a questo proposito menzionare un'esercitazione dei sommergibili di Cherbourg, i quali passarono a distanza di 3 o 4 miglia dalla squadra di manovra, senza essere scoperti.

Del resto il valore di queste navi è ormai accertato da documenti ufficiali, che meritano veramente di essere ricordati. Nel 1901 il ministro della marina francese chiedeva all'ammiraglio Fournier una relazione sulla difesa dell'Indocina. L'ammiraglio Fournier allargò la questione, estendendola alla difesa in genere delle coste, e presentò una relazione, nella quale affermava che, se fino allora non vi era stato altro modo per combattere una flotta nemica che contrapporre una flotta dello stesso genere, usando le stesse armi e gli stessi metodi tattici, per disputarle la vittoria, le cose ora sarebbero andate diversamente; poichè si prevedeva già che in un prossimo avvenire torpediniere sommergibili da 2 a 500 tonnellate, che si tuffano a volontà, per rendersi invisibili nei loro attacchi e invulnerabili dall'artiglieria nemica, avrebbero potuto distruggere od almeno sconquassare le più forti navi d'alto bordo, per quanto rapide, silurandole al loro passaggio, anche molto al largo dalle coste. E la relazione continuava, avvertendo che così qualunque marina, per quanto sprovvista di corazzate, potrà assai più sicuramente con i suoi sommergibili che con le grosse navi respingere le

offese nemiche contro il litorale, perchè il successo di queste piccole unità dipende dalla loro invisibilità e dalla potenza distruttiva, irresistibile ed immediata, del siluro, e non da una lotta prolungata ed incerta, nella quale di solito il valore non riesce a trionfare senza l'aiuto del numero delle navi, dei dislocamenti più elevati, dell'armamento e della corazzatura più gagliarda e senza l'aiuto della fortuna. Considerando poi che le grandi unità costano intorno ai 50 milioni, l'ammiraglio Fournier osservava che non si ripeterà mai abbastanza l'argomento risolutivo che con tal prezzo si costruiscono ben 25 grandi sommergibili, ossia una flottiglia, che sarebbe sufficiente a rendere la Francia padrona sia della Manica, sia del bacino occidentale del Mediterraneo, e di cui ogni unità basterebbe a distruggere o a rendere impotente una di quelle grandi navi, le quali dal canto loro, malgrado il formidabile e costoso armamento, non riuscirebbero ad affondare il più piccolo sottomarino, altrimenti che per caso.

L'ammiraglio Fournier aggiungeva: « Disponiamo adunque di tutti i mezzi finanziari presenti, per creare a nostro vantaggio (i Francesi allora credevano di essere i soli possessori di buoni sottomarini e sommergibili) a nostro vantaggio esclusivo questa temibile unità di combattimento sottomarina, che deve renderci padroni, senza i rischi delle battaglie, di tutta l'estensione dei mari. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

ALBASINI-SCROSATI. ... dove potrà irradiarsi intorno al litorale francese ed ai nostri possedimenti oltremarini. È il solo modo immediato che noi abbiamo per prevenire i pericoli marittimi, che ci minacciano forse a breve scadenza ».

Questa relazione è già abbastanza concludente.

Avverto, per prevenire facili obiezioni, che anche l'ammiraglio Fournier ritiene che la Francia debba in ogni modo avere navi di alto bordo per la conquista dell'impero dei mari.

Ripeto che questa relazione è già abbastanza concludente.

Nel settembre scorso poi l'ammiraglio Fournier, nella sua qualità di comandante della flotta francese e di ispettore generale delle torpediniere e dei sommergibili, presentava, intorno alle manovre navali francesi del 1906, una relazione che è ancora più importante.

Egli accenna, prima di tutto, al bombar-

damento di Algeri, e dice che questa operazione, eseguita di giorno, lascia ben chiara l'impressione che sarebbe bastata una piccola flottiglia di sottomarini difensivi per farla fallire, anzi per farvi rinunciare senz'altro il capo dell'armata assalitrice davanti alla prospettiva dei rischi eccessivi, a cui sarebbero state esposte le sue navi.

Sotto questo riguardo, (continua l'ammiraglio Fournier) si palesa la maggiore efficacia della difesa mobile di un porto affidata ai sottomarini in confronto della difesa fissa mediante batterie; poichè quelli prevengono i danni, che l'artiglieria da costa non varrebbe ad impedire; ossia i soli sottomarini avranno il vantaggio rispetto agli altri mezzi adoperati per difendere i porti, di impedire con la loro presenza tutti i tentativi di bombardamenti e di sbarchi.

Il 21 luglio poi davanti a Biserta fu messa in luce l'importanza delle perdite che una flottiglia di pochi sottomarini avrebbe inflitto ad una squadra nemica, che avesse cercato di sbarcare un esercito, di rifornirlo, e di ricoprirlo coi fuochi delle sue artiglierie.

Quanto poi agli attacchi dei sottomarini difensivi, attacchi che ebbero luogo avanti a Biserta e davanti a Marsiglia il 17 e 31 luglio e il 2 agosto, i risultati furono anche più splendidi; poichè i sottomarini riuscirono due volte in media per unità nelle prime due giornate, e tre volte nella terza, ad accostarsi, senza essere veduti, in posizione di lancio dei siluri fino a poche centinaia di metri dai loro obiettivi.

A questo proposito l'ammiraglio Fournier osserva che le navi, le quali stanno compiendo uno sbarco od un bombardamento, sono assai più esposte agli attacchi dei sottomarini, che se fossero isolate, in alto mare, con piena libertà di movimenti e di difesa.

Nel caso di uno sbarco, infatti, le navi sono costrette a stare ferme, e quindi presentano un facile bersaglio ai sottomarini.

Che se poi stessero bombardando, l'obbligo di succedersi su rotte regolari, costeggiando le batterie alla distanza richiesta, con velocità costante e moderata, agevolerebbe assai l'opera dei sottomarini.

L'ammiraglio Fournier conclude dicendo che il sottomarino è l'arma offensiva più terribile che sia dato di opporre alle corazzate, anche più potenti, e che una flottiglia di sommergibili costituirebbe il mezzo più sicuro per rendere impossibile o disastroso alla squadra assalitrice qualsiasi

tentativo di sbarcare un esercito sulla costa meridionale della Francia o nel golfo di Tunisi; mentre divisioni indipendenti di sommergibili d'alto mare potrebbero estendere le loro crociere offensive in tutti i bacini del Mare del Nord, della Manica, e del Mediterraneo occidentale, fino davanti ai porti nemici, negli stretti e sulle strade più frequentate del mondo, bastando da sole a sostenere vittoriosamente la lotta nel vasto campo d'azione interno.

In relazione con le grandi speranze, che legittimamente si fondano sui sottomarini e sui sommergibili, sta l'azione delle maggiori marine straniere, le quali, seguendo l'impulso dato dalla Francia, vanno a gara per costruire e perfezionare questi meravigliosi strumenti di distruzione.

Non annoierò più oltre la Camera, accennando alla storia dei sottomarini in Francia; storia cominciata nel 1885, con la costruzione del *Gymnote*, di 31 tonnellate, e che, soprattutto dal 1899 in qua, appare sempre più ricca di tentativi e di successi. Basti osservare che, al 1° gennaio di quest'anno, la Francia aveva 9 sottomarini e sommergibili offensivi in servizio e 45 in cantiere, 32 sottomarini difensivi in servizio e 3 in cantiere.

Questo numero però deve essere notevolmente accresciuto, perchè il piano di costruzione della flotta per il 1917 comprende 82 sottomarini offensivi e 49 difensivi. E già, fin da quest'anno, si darà un grande impulso alle costruzioni.

Il 31 dicembre scorso, fu ordinata la costruzione di ben 20 sottomarini offensivi, che avrebbero dovuto essere impostati fin dall'anno scorso. Di questi, 16 dislocheranno 500 tonnellate e costeranno un milione e mezzo. Gli altri quattro saranno di un tipo nuovo e potentissimo: dislocheranno dalle 630 alle 810 tonnellate; avranno una velocità sopracqua di 15 nodi, invece di 12, massima raggiunta finora, ed una velocità subacqua di 10 nodi, invece di sette od otto, che era finora la normale. Costeranno 2,900,000 lire. Sarà questo il massimo sforzo che sinora sia stato fatto in materia di sottomarini.

L'Inghilterra, la quale fino dai primi tempi, escludendo i minori spostamenti, aveva adottato il tipo *Holland*, di 120 tonnellate, aumentò rapidamente le dimensioni di queste navi, e raggiunse, nel 1903, le 300 tonnellate col tipo *B*, e nel 1905-906, le 500 tonnellate col tipo *C*.

In Germania, finora, non si ebbe grande

fiducia nei sottomarini. Però il ministro della marina, ammiraglio Von Tirpitz, si decise da ultimo, pur non dichiarandosi partigiano risoluto dei sottomarini, a chiedere uno stanziamento di 6 milioni ed un quarto, per la costruzione di un certo numero di essi.

Ultimamente, entrò in servizio, con la denominazione di *U 1*, un sottomarino di 200 tonnellate, che avrà una velocità di 11 nodi sopr'acqua e di nove sott'acqua. Solo la marina italiana (e non so spiegarne il motivo, dopo i brillanti successi ottenuti dai nostri sottomarini, successi, che sono documentati anche nella relazione dell'onorevole Arlotto), non pare sia intenzionata di costruire, almeno prossimamente, altre navi di questo genere.

Concludendo, se le deduzioni che sembrano più fondate non sono l'effetto di una strana illusione, se le affermazioni dei più competenti non sono prive completamente di valore, è lecito tenere per fermo che il naviglio silurante (torpediniere di notte, sottomarini di giorno) costituisce la difesa più efficace contro i bombardamenti, contro il blocco, contro gli sbarchi.

Pochi sono i punti dove è da temere uno sbarco; limitato è il numero delle città che sarebbero esposte ad un bombardamento.

Non sarebbe quindi necessario di seminare di torpediniere e di sottomarini tutta la vasta estensione delle nostre coste; tanto più che torpediniere e sottomarini portano l'offesa molto lontano dalla loro base. Basterebbe dotarne convenientemente quei tratti, dove la minaccia è più probabile.

La stessa guerra di corsa, se non mi inganno, troverebbe il più potente ostacolo nel sommergibile d'alto mare, il quale è in grado di sorprendere e di silurare le navi da guerra, mentre stanno fermando o conducendo al porto un bastimento mercantile, e, meglio ancora, può aspettarle tranquillamente davanti al porto nemico e silurarle al passaggio.

Così le nostre coste, assai meglio che con le navi di alto bordo, sarebbero garantite con questi strumenti di difesa, dall'apparenza modesta e dalla straordinaria efficacia.

Esclusi i bombardamenti, gli sbarchi, i blocchi e la guerra di corsa, nulla vi avremmo da temere: il dominio del mare non sarebbe più che una vana parola. E noi allora potremmo concentrare tutta l'attenzione e tutte le forze sulla frontiera delle

Alpi, accrescendo di molto le probabilità del trionfo su chiunque cercasse d'invadere il territorio nazionale. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni — Congratulazioni.*)

Presentazione di una relazione.

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

ROCCO. A nome dell'onorevole Guaracino, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge « Pensione alla vedova del professore Cesàro ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

(*Non è presente.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

(*Non è presente.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nobili.

DE NOBILI. Mi limiterò unicamente a parlare delle condizioni del personale civile e lavorante dei regi arsenali. Non è la prima volta che intrattengo la Camera su questo argomento, ma dell'insistenza la colpa non è mia. Si tratta di una questione, che, sebbene tante e tante volte sollevata, non è stata ancora in modo definitivo risolta. Occorre quindi ritornare sopra di essa.

L'onorevole ministro non ignora certamente che tra gli impiegati degli arsenali serpeggia e si fa sempre più vivo un senso di malcontento, che, di sicuro, non giova al buon andamento ed alla serenità dei servizi.

Questo, che avviene per gli impiegati degli arsenali, del resto, non è un fenomeno isolato: si può dire che con maggiore o minore intensità si manifesti in ogni categoria degli impiegati dello Stato. È ben difficile, per non dire impossibile, trovare qualcuno di essi che si dichiari contento e soddisfatto del proprio stato.

Ora io convengo che qualcuna delle tante pretese possa apparire ingiustificata; ma in complesso bisogna riconoscere che questo movimento, questa generale aspirazione degli impiegati dello Stato verso un miglioramento delle loro condizioni, si fonda sopra concetti di giustizia e di equità: sono la logica, inevitabile conseguenza delle mutate condizioni dei tempi.

Al quieto vivere di un giorno, quando i più si contentavano del poco, è suben-

trato in tutte le fibre dell'organismo sociale come una febbre di rapidi guadagni, una febbre di aspirazioni; dal commerciante all'industriale, dal proprietario al professionista, tutti, si può dire, lottano per migliorare, e sempre migliorare le loro condizioni.

Da tutto questo insieme e da altre cause sociali, che ora sarebbe vano esaminare, ne è venuto che tutto quanto, e quel che è necessario e quel che è superfluo, ha raggiunto prezzi non mai raggiunti in passato, e tante spese, che una volta si potevano considerare superflue, riservate ai pochi fortunati, ora sono diventate, si può dire ordinarie, necessarie per ciascuno.

In mezzo a tutto questo l'impiegato presso a poco si trova nella condizione, in cui si trovava cinquant'anni or sono. L'impiegato, che non può vivere in un tugurio, che deve vestire decentemente, l'impiegato, che deve educare i suoi figli, l'impiegato, che non può sottrarsi alle esigenze ormai inevitabili della convivenza sociale, si trova a disagio; e questo disagio si tramuta in malcontento, e questo malcontento porta un turbamento in tutti i servizi delle amministrazioni dello Stato.

Da qualche anno si è cercato di porre un qualche riparo a questa triste condizione di cose: si sono riformati gli organici, si è migliorato qualche stipendio, ma la questione non è stata mai affrontata con un criterio organico generale, non si è mai dimostrato che s'intendesse compiere un atto di doverosa giustizia, invece che cedere a pressioni e ad agitazioni.

Si sono ritoccati gli organici di una categoria con un criterio, quelli di un'altra categoria con un criterio diverso; ed invece di rimediare al male, lo si è molte volte inacerbato, per i confronti.

Così è avvenuto per gli impiegati civili dei regi arsenali.

L'onorevole Mirabello ha dato prova non dubbia di riconoscere la necessità di migliorarne le condizioni; a lui si deve infatti se nel 1904 gli organici di questi impiegati furono ritoccati in modo da portare loro un qualche vantaggio; ma che cosa è avvenuto? Che il vantaggio è stato momentaneo e limitato a pochi.

I capi-tecnici da 25 o 30 anni sono nella stessa condizione; i disegnatori, i contabili, i guardiani dei magazzini, pur avendo avuto i vantaggi portati dalla legge del 1904, debbono perdere, si può dire, nella loro totalità, ogni speranza di avere una promozione.

Basta osservare, nell'organico dei disegnatori, che, di fronte a 250 disegnatori, non vi sono che 12 posti di capi-disegnatori. Per i contabili ancora peggio: di fronte a 784 aiuto-contabili non vi sono che 28 posti di sotto-contabili di prima e seconda classe. A 1,500 lire, vi sono ben 410 aiuti-contabili; e molti di essi servono da venticinque o trent'anni. Basta dare un'occhiata all'annuario della marina per vedere a decine quelli, che da venticinque o trent'anni stanno in servizio e si trovano ancora a 113 lire al mese senza speranza di poter progredire, meno i pochi che si trovano alla testa.

Ora a tutto questo insieme di cose, sul quale io non mi dilungo, è certo che bisogna porre un rimedio. I provvedimenti parziali non raggiungono lo scopo; un ritocco di organico non porterebbe nessuna conseguenza duratura; si ripeterebbero gli stessi inconvenienti; se qualcuno avrebbe pure un vantaggio immediato, la massa non se ne accorgerebbe neppure e anche coi nuovi organici dopo breve tempo nessun movimento avverrebbe.

Il solo mezzo per provvedere è quello dei ruoli aperti, già adottati per gli operai della regia marina, pei ferrovieri e per gli impiegati postali e telegrafici. È più che giusto che un impiegato, il quale serve con zelo e con abnegazione lo Stato, sappia che, dopo un certo numero di anni, la sua condizione sarà migliorata.

Aspettare il miglioramento delle proprie condizioni dalle evenienze dell'organico, fa sì che le promozioni dipendono molte volte dal caso; perchè non vi è in esse nessuna certezza, e, mentre alcuno potrà essere favorito perchè il suo organico si presta in modo che i movimenti sono più facili, altri, invece, dovranno rinunciare a qualsiasi promozione.

Il sistema dei ruoli aperti toglie, invece, ogni inconveniente; questo sistema assicura l'impiegato che, facendo il suo dovere, dopo un determinato numero di anni potrà vedere migliorata la sua condizione.

Ma porterà un aggravio alle finanze dello Stato? Certamente; non così rilevante però come da taluno si teme. Si tratta, ad ogni modo, di un'opera di giustizia, di un'opera assolutamente necessaria; perchè questo stato di cose non può durare, e questo malcontento e questa agitazione non devono continuare; altrimenti lo Stato si troverà poi costretto a fare ciò, che ora non si sente di fare spontaneamente.

D'altra parte questo maggiore aggravio, che le finanze dello Stato avrebbero, verrebbe ad essere compensato dal fatto che, togliendo le cause del malcontento, il servizio sarebbe migliorato e maggiore utilità verrebbe allo Stato dal maggior lavoro dei suoi impiegati.

Se questo sistema è stato già adottato per qualcuna delle nostre grandi amministrazioni, non vedo il perchè non debba essere esteso a tutte. Questo domandano gli impiegati dei regi arsenali. Ed io non chiedo all'onorevole ministro della marina sopra una questione di tanta importanza una dichiarazione decisiva, perchè comprendo che non potrebbe farla. Mi basta che anche la mia voce valga a richiamare la sua attenzione su questo problema; e se potesse essere ascoltata, a richiamare non solo l'attenzione sua, ma l'attenzione di tutto il Governo; perchè a me pare che la questione non si dovrebbe affrontare e risolvere soltanto relativamente ad un ramo dell'amministrazione dello Stato, ma si dovrebbe affrontare e risolvere decisamente riguardo a tutti.

Poichè sono a parlare degli impiegati degli arsenali mi permetto di aggiungere qualche altra osservazione.

Mi spiace che non sia presente l'onorevole Tecchio, il quale doveva parlare su questo argomento.

Ricordo all'onorevole ministro la questione dei disegnatori dell'Ufficio autonomo del Genio militare della regia marina. Essi furono esclusi dal beneficio della legge del 1905, e non so per quale ragione. La legge del 1905 stabiliva che tutti i disegnatori potessero arrivare fino allo stipendio di 3,500 lire, se non erro. Invece, col regolamento che fu fatto dopo, i disegnatori degli uffici tecnici della regia marina furono fermati alle 2,000 lire. Si tratta proprio di riparare, secondo me, ad un errore che fu commesso nel regolamento.

Ricordo ancora che alla classe transitoria degli aiuti contabili e dei disegnatori si dà uno stipendio di 1,200. Vi sono persone, che servono lo Stato da quindici o venti anni, che sono a 1,200 lire, e che non possono avere alcuna speranza, rimanendo in servizio ancora per un'altra decina di anni, di passare alla classe superiore. Non è possibile mantenere questa condizione di cose. Veda l'onorevole ministro di provvedere.

Prima di terminare il mio discorso, accennerò anche ad una questione riguardante gli operai degli arsenali.

La Camera sa, perchè anche io tante volte ne ho parlato in occasione della discussione del bilancio della marina, come per il passato le promozioni degli operai dei regi arsenali non avessero alcuna regola, nè norma fissa.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ora si hanno.

DE NOBILI. Io parlo del passato, e venivo anzi a dire che ella aveva rimediato a questo stato di cose.

Avveniva dunque per il passato che in certi anni si faceva un numero limitato di promozioni, in altri se ne faceva un numero più grande, ed in altri non se ne facevano affatto.

Era quindi necessario porre rimedio a questo stato di cose, che era causa continua di agitazione e di malcontento. E l'onorevole ministro Mirabello, infatti, col suo regolamento del 1905, stabilì in modo regolare come dovessero avvenire le promozioni tra gli operai della marina.

Dopo avere diviso questi operai in varie categorie, dopo avere assegnato per ciascuna categoria la mercede normale e la mercede massima, al numero 3 dell'articolo 2 stabiliva che « gli operai di tutti i mestieri contemplati alla tabella di cui all'articolo 1, gli operai e manuali comuni hanno diritto alla promozione, se ne sono riconosciuti meritevoli per abilità e irreprensibile condotta, quando dal 1° gennaio al 1° luglio si trovino ad avere la seguente anzianità di classe ».

Venivano poi stabilite le varie anzianità di classe. Con questo regolamento si faceva cessare l'anormale stato di cose, e si stabiliva che ogni operaio, quando ne fosse stato meritevole dopo un certo determinato numero di anni, avesse diritto alla promozione fino alla mercede massima stabilita per la sua categoria. Le mercedi massime stabilite per ciascuna categoria non erano davvero soverchiamente elevate: cinque lire per quelli di prima categoria, quattro e cinquanta per quelli di seconda, quattro lire per quelli di terza e tre e cinquanta per l'ultima categoria; mercedi insomma non certamente superiori a quelle che percepiscono gli operai delle industrie private.

Ogni inconveniente era così eliminato.

Ma ecco che, appena due anni dopo, pochi mesi or sono, un nuovo regolamento ha distrutto quanto era stato fatto.

In un articolo del recentissimo regolamento si viene a stabilire che gli operai

hanno sempre il diritto della promozione per anzianità, ma non più sino alla mercede massima della loro categoria, bensì unicamente fino alla mercede massima normale. Per conseguenza, ad esempio, gli operai di prima categoria, che, secondo il decreto del 1905, avevano il diritto in determinati periodi di essere promossi sino a cinque lire, ora non possono essere più promossi che sino a quattro lire, cioè il massimo della mercede normale; e così per tutte le altre categorie.

Questo è un vero e proprio deterioramento, che si è portato alla condizione degli operai.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Il massimo, al di là del normale, ossia le 5 lire, sono per quelli che le meritano.

DE NOBILI. Ma, onorevole ministro, nel regolamento del 1905 era stabilito che tutti quelli, che non avessero demeriti, potessero giungere alla massima mercede; ora, invece, gli operai non possono arrivare che alla mercede massima normale, inferiore di una lira circa alla massima.

Vero è che nel regolamento stesso si sono poste le promozioni a scelta, che portano anche al di là della mercede massima normale; ma il numero di queste promozioni a scelta, che d'altra parte il Ministero non è obbligato a fare, è limitatissimo.

Per gli operai della prima categoria, per esempio, non può superare il 7 per cento, e ne viene così che il numero delle promozioni nel loro complesso sarà di numero inferiore a quello, che sarebbero state col vecchio regolamento. Mi spiego con un esempio: 100 operai di prima categoria giunti a 4 lire secondo il regolamento del 1906 dopo sei anni avevano diritto ad essere promossi a 4.50; col regolamento nuovo di questi 100 operai arrivati a 4 lire non può essere promosso che il 7 per cento; e così, tenendo pur conto della mortalità e di altri coefficienti di carriera, sarà necessario un periodo di quattordici anni perchè siano promossi tutti. Si tratta quindi di un peggioramento di condizioni e non indifferente di fronte al sistema che vigeva in passato. (*Commenti*).

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ma sono gli operai che non hanno voluto le promozioni a scelta.

DE NOBILI. E appunto io sostengo che si doveva mantenere il vecchio regolamento, nel quale, mentre si assicurava a tutti coloro, che non ne fossero demeritevoli, di arrivare al massimo della loro categoria, si

erano anche previste le promozioni a scelta per coloro che avessero meriti speciali.

La Commissione d'inchiesta ha dichiarato preferibile alla promozione per anzianità quella a scelta; ma francamente io penso ch'essa sia partita da un concetto teorico. Si cita l'industria privata, dove non vi sono promozioni di mercede per anzianità. Ma troppo è differente la cosa. Nell'industria privata, quando un operaio si dimostra abile, anche in pochi mesi o in un anno può essere portato al massimo della mercede, che spetta alla sua categoria. Invece col regolamento di marina egli può essere abile quanto volete, ma sempre deve procedere per gradi.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Si ammettono operai anche con una mercede di poco al di sotto della massima: gli operai delle officine siluri.

DE NOBILI. Ma quelli sono una eccezione. Il regolamento stabilisce i vari gradi di mercede a seconda dei diversi periodi di servizio. Quindi la condizione rispetto alla industria privata è molto differente.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma poco fa Ella lodava le condizioni dei nostri arsenali per gli operai.

DE NOBILI. Non capisco l'interruzione. Ripeto che sono eccezioni quelle di operai assunti con una mercede iniziale discreta; di fatto quasi tutti devono provenire dai garzoni, e questi, naturalmente, dovendo percorrere tutta la scala è evidente che per anni ed anni sono mantenuti ad una mercede molto più bassa di quella che percepirebbero nelle industrie private.

Ma poi, sembra proprio alla Camera che sia un abbondare (non ho qui i dati che desidererei, perchè non sapevo di parlare oggi) il portare dopo trentatré anni un operaio a cinque lire di mercede?...

FRANCHETTI. Se la merita!

DE NOBILI. Ma il vecchio regolamento escludeva appunto i non meritevoli, l'ho già detto.

La scelta!

Comprendo che il criterio della scelta sia adottato, anche esclusivamente, quando si tratta di elevati gradi dell'amministrazione. Vorrei, a mo' d'esempio, l'ho già detto in altra occasione, che per le promozioni agli alti gradi dell'armata, non vi fosse altro criterio che quello della scelta.

MIRABELLO, *ministro della marina*. E c'è.

DE NOBILI. Ma vi è anche l'anzianità.

MIRABELLO, *ministro della marina*. I capitani di vascello tutti a scelta, solo a scelta.

DE NOBILI. Ma no, c'è anche l'anzianità, ed io vorrei unicamente la scelta. Questo l'ho detto anche in altra occasione, e non è il caso di ripeterlo. Quando però si tratta di operai, di manovali, di ribaditori, di fucinatori, parlare di scelta è quasi ridicolo.

Aggiungasi poi che l'esperienza del passato ci dice come funzionava il criterio della scelta e quante e quante volte la scelta fosse dovuta anche a motivi più o meno corretti.

E niente produce effetti più disastrosi nella massa operaia che promozioni, che possono sembrare favoritismi.

È mezzogiorno e concludo: pur riconoscendo che l'onorevole ministro ha dato prova d'interessarsi alla condizione degli operai degli arsenali, in quanto che pur nel nuovo regolamento vi sono nuove effettive migliorie, dico che egli ha errato nel toccare quello, che già era stato stabilito, e ch'era, si può dire, il caposaldo del regolamento del 1905; la certezza, cioè, agli operai di poter arrivare alla mercede massima della loro categoria. Il regolamento del 1905 è firmato da voi, onorevole Mirabello, e non dovevate ritogliere quello che avevate concesso. Oramai esso costituiva un vero e proprio diritto acquisito per gli operai in servizio.

Lasciatemelo dire: è stato un atto anche impolitico il nuovo regolamento.

Perchè comprendo, sebbene non lo ammetta, che talvolta certe concessioni, anche se doverose, pure per esigenze di bilancio o per altri motivi, si possano rifiutare; ma quello, che assolutamente è ingiustificato, si è di fare una concessione e poi ritorglierla. A questo modo si semina il malcontento, a questo modo difficilmente si riuscirà a mantenere le masse degli arsenali affezionate alle istituzioni.

Si dice che non saranno contenti ugualmente. Non è vero. Vi saranno quelli che grideranno, che grideranno sempre, e non si sentirà che la loro voce; ma la gran massa, quando vede che giustizia è fatta, che i suoi diritti sono rispettati, la gran massa, e lo ha dimostrato in più occasioni, darà

prova di essere affezionata a quella amministrazione per la quale lavora.

Voglia l'onorevole ministro tener presenti le considerazioni che gli ho sottoposto; ed alle tante benemerienze, che egli ha verso il personale degli arsenali, voglia aggiungere anche questa di mantenere loro quello che con un decreto reale era già stato loro concesso. (*Benissimo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

L'onorevole Rizzone ha presentato una

proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici, perchè ne ammettano la lettura.

La seduta termina alle 12.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e Stenografia

Licenziata per la stampa il 4 giugno 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.