

CCCLXXV.

2^a TORNATA DI VENERDÌ 7 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Bilancio della marina (<i>Seguito della discussione</i>).	15423
ARLOTTA (<i>relatore</i>)	15448-56
BETTOLO	15423
FIAMBERTI	15457
FRANCHETTI	15455
MIRABELLO (<i>ministro</i>)	15432-56-57
PRESIDENTE	15455
Disegni di legge:	
Concessione di mutui a favore delle regie scuole di agricoltura (<i>Presentazione</i>) (COCO-ORTU)	15423
Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita (<i>Approvazione</i>).	15422
PRESIDENTE	15422
Interrogazioni:	
Maestri assistenti:	
CIUFFELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15414-17
GALLINA	15414
TURATI	15415
Porto di Barletta:	
BOLÓGNESE	15118
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15418
Sciopero dei zolfatai nella provincia di Caltanissetta:	
COLAJANNI	15420
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15419
Divieto di riunioni nella provincia di Arezzo:	
BISSOLATI	15420
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15420
Arenamento dello scafo di un vapore francese (canale di Messina); concessione al comune di Messina di una parte del molo e della spianata di San Raineri:	
ARIGÒ	15421-22
AUBRY (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15421-22
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	15458-59
BERTOLINI	15458
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	15458
GRAFFAGNI	15458
PRESIDENTE	15458-59
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Lotteria a favore degli istituti pii in provincia di Macerata (FALCONI GAETANO)	15446
Bacini montani (CALISSANO)	15447

Votazione segreta (*Risultamento*):

Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita	Pag. 15446
Professori straordinari delle regie Università ed altri istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253	15446
Impianti di vie funicolari aeree	15446
Assegnazione di un'annua pensione alla vedova del professore Ernesto Cesàro	15446
Pensione alla vedova del professore Giovanni Rossi	15446

La seduta comincia alle ore 14.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Pavia, di giorni 2; Morpurgo, di 10; Rizza, di 15.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella che l'onorevole Gallina rivolge al ministro dell'istruzione pubblica.

TURATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sul processo verbale?

TURATI. No, vorrei pregare la cortesia dell'onorevole Presidente di far leggere una interrogazione che fu da me presentata ieri sera pochi minuti dopo che erano state lette le altre interrogazioni, perchè potrebbe essere riunita a quella dell'onorevole Gallina Giacinto e dar luogo ad una sola risposta.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Gallina interroga il ministro della istruzione pubblica « per conoscere se verrà disciplinato con provvedimento legislativo l'obbligo da parte dei comuni, nei quali la popolazione scolastica lo richieda, di assumere con regolare concorso maestri assistenti in numero superiore a quello delle classi, equiparandoli per lo stipendio e la carriera ai maestri effettivi ed esonerandoli dall'obbligo di un nuovo concorso per raggiungere l'effettività ».

L'onorevole Turati interroga lo stesso ministro « per sapere se, a complemento del disegno di legge n. 780, testè presentato alla Camera, intenda di presentare una legge organica, che disciplini veramente, e non soltanto in linea transitoria, la materia dei maestri assistenti, supplenti, o provvisori, nell'interesse della scuola e giusta i desiderati espressi nell'ultimo congresso magistrale italiano ».

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Non ho difficoltà, per non ritornare due volte sullo stesso argomento, di rispondere anche all'interrogazione dell'onorevole Turati.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di rispondere a queste due interrogazioni.

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. L'onorevole Gallina sa che il ministro dell'istruzione negli scorsi giorni ha presentato un disegno di legge il quale, appunto, in via transitoria riconosce la stabilità a tutti quegli insegnanti delle scuole pubbliche elementari che prestano almeno da tre anni lodevole servizio in qualità di maestri assistenti, provvisori, supplenti, o sottomaestri effettivi, qualunque sia il modo con cui furono assunti in servizio, purchè muniti di regolare titolo di abilitazione.

Se io ho udito bene, l'interrogazione del collega onorevole Turati ha lo scopo identico di quella presentata dall'onorevole Gallina, che mi pare desidera la presentazione, od almeno lo studio, di un disegno di legge, per regolare l'assunzione di questi maestri assistenti, supplenti, ausiliari con norme di carattere permanente, mediante pubblico concorso, determinando il minimo del loro stipendio, la procedura delle nomine e dei loro passaggi a maestri effettivi.

Ora il Ministero ha effettivamente messo allo studio un disegno di legge concernente queste disposizioni, nel quale pure occorre esaminare fino a qual punto si

possa imporre ai comuni l'obbligo di avere un ruolo di maestri assistenti, supplenti, ausiliari che dir si voglia, proporzionato al numero dei maestri effettivi, in modo da poter supplire alle mancanze ed agli impedimenti dei maestri.

A proposito, anzi, di questi maestri supplenti, o assistenti, il Ministero ha fatto recentemente un'indagine statistica, dalla quale è risultato che i Comuni più ragguardevoli sia per popolazione che per numero di scuole, hanno già un numero sufficiente di maestri assistenti, con i quali appunto provvedono, nei casi di necessità, alle vacanze temporanee e alla mancanza dei maestri effettivi. Un punto delicato di questo disegno di legge sarà quello di vedere in quali limiti convenga imporre, specialmente ai più grandi comuni, delle norme uguali sia per la nomina, sia per i passaggi di questi maestri, togliendo loro la facoltà di ogni diverso ordinamento, di ogni varietà di provvedimenti, a seconda dei bisogni locali.

Io veramente ritengo che non si debba esagerare nel senso di imporre ai comuni norme uniformi, nel senso di togliere loro ogni libertà di apprezzamento su quello che loro convenga fare, anche in questa materia, a seconda delle condizioni locali, dei bisogni che si sono riconosciuti; perchè, anche nell'argomento dei maestri e delle scuole, credo che le amministrazioni comunali debbano avere una ragionevole libertà, in guisa da conservar loro amministrazioni autonome e non di vedersi imposte regole così minute e rigide da ridursi a macchine automatiche.

Ad ogni modo, ripeto, secondo i desideri dell'onorevole Turati e dell'onorevole Gallina, questo disegno di legge è allo studio.

PRESIDENTE. L'onorevole Gallina ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

GALLINA. Diceva bene l'onorevole sottosegretario di Stato che il progetto 31 maggio ieri esaminato dagli Uffici ha carattere transitorio. Aggiungerò che doveva avere tale carattere e per la sua origine e per la sollecitudine con la quale fu presentato. Infatti il progetto nasceva dall'ordine del giorno Barzilai svolto alla Camera il 14 febbraio ed accettato dal Governo, ordine del giorno che caldeggiava la concessione della stabilità agli insegnanti elementari attualmente in servizio da un triennio, ed il ministro, per questi insegnanti soltanto, ha quindi senza indugio provveduto.

Il progetto 31 maggio, che sarà a suo

tempo discusso, risponde veramente ad un bisogno: a me non rimane ora che da lodare la sollecitudine spiegata dal ministro e da augurare che il progetto, col buon volere delle Commissioni e dei due rami del Parlamento, possa venir approvato prima del termine in cui i comuni bandiscono i concorsi.

Devo compiacermi della risposta avuta, che si sta studiando anche il progetto organico definitivo e confido che il periodo di studio sarà breve e fecondo di buoni risultati.

È necessario disciplinare fino a qual punto e in quali casi incomba l'obbligo ai Comuni di aprire nuove sezioni di classi e di assumere supplenti ed assistenti, come pure è necessario disciplinare le modalità e i requisiti per queste nomine e per le promozioni da supplenti ed assistenti ad effettivi, non che la misura dello stipendio da assegnarsi.

Nè il Governo si preoccupi soverchiamente di diminuire l'autonomia dei grandi comuni: lo stato attuale di cose richiede un provvedimento sollecito e duraturo.

Nei comuni ove la popolazione scolastica è assai numerosa si verificano delle disparità di criteri tanto per la creazione di nuove sezioni di classi quanto per i requisiti richiesti alla nomina dei supplenti e degli assistenti. Cito qualche esempio: a Torino basta la patente di maestro, a Milano occorre di aver superato anche l'esame di concorso per essere nominati supplenti ed assistenti; a Torino la promozione ad effettivo ha luogo per anzianità, a Milano gli assistenti, divenuti tali per concorso, non raggiungono l'effettività se non attraverso ad un nuovo concorso. Così a Milano avviene che da un lato gli assistenti temono di essere, dopo più anni di servizio, soppiantati dai nuovi concorrenti, e dall'altro i nuovi concorrenti temono le parzialità a favore degli assistenti già in servizio del comune. Non vi è uguaglianza di stipendio, neppure approssimativa, fra supplenti ed assistenti che dipendono da comuni diversi ma che hanno identità di fatiche e di mansioni.

Concludendo, ogni comune agisce a suo beneplacito, creando inconvenienti ai quali si deve porre riparo.

Io mi auguro che il Governo completi quanto prima, colla presentazione dell'organico definitivo, l'opera iniziata col progetto 31 maggio e per ora mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare

l'onorevole Turati per dichiarare se sia soddisfatto.

TURATI. Ringrazio il rappresentante del Governo di aver consentito, sebbene non mi spettasse di strettissimo diritto, a rispondere subito a questa mia interrogazione, che io ho presentata ieri sera, non per emulare il mio ottimo amico personale Giacinto Gallina nella preoccupazione degli interessi della scuola, ma perchè mi fu suggerita appunto dalla visione del disegno di legge, che fu discusso ieri agli Uffici, per una pretesa sistemazione della condizione giuridica dei maestri provvisori.

Soggiungo subito che, se proprio il regolamento ci obbligasse, sotto pena di morte, a dichiararci o soddisfatti, o non soddisfatti, io sarei molto imbarazzato, perchè la risposta dell'onorevole Ciuffelli è stata alquanto oscillante, forse, dovrei aggiungere, prudentemente oscillante.

Egli ci ha detto che una legge organica è allo studio; ma nello stesso tempo ha esumato quello strano argomento, che sta scritto nella relazione sul disegno di legge n. 780, e che logicamente condurrebbe a non presentare la legge; cioè a dire che è utile lasciare ai comuni la libertà, in questa materia, di fare quello che vogliono.

Or io mi lusingo ancora che cotesto argomento, il quale proverebbe e contro questo stesso progettino e contro tutta la nostra legislazione scolastica, sia stato piuttosto stampato, non tanto per la convinzione della sua intrinseca bontà, quanto per giustificare il fatto della presentazione di una legge, così monca ed inorganica.

Perchè io non posso a meno di confessarle, onorevole Ciuffelli, la singolare impressione, che ho avuta ieri leggendo cotesto disegno di legge.

Cotesto non è un articolo unico, come viene intitolato, ma è l'articolo ultimo, avulso dal disegno di legge, che esso presuppone e che fu dimenticato di stampare; è la coda, a cui mancano il torso e il capo, per costituire, non dico una *mulier formosa*, ma un qualsiasi organismo, più o meno vertebrato.

Si capisce infatti che, quando regoleremo con legge organica questa forse non facile e certo complessa materia dei maestri provvisori, assistenti e supplenti, materia che ormai si impone alle nostre discussioni, soprattutto per i grandi comuni, verrà allora anche la necessità, come in tutti i casi simili, di provvedere a una qualche sanatoria del passato; queste sanatorie sono quasi

sempre piene di malefizi, conducono a legittimare posizioni sovente molto irregolari, figlie di arbitrii e di favoritismi; ma, quando si crea una nuova condizione di cose, bisogna pur liquidare la condizione passata.

Ma che voi mi diate soltanto la disposizione transitoria, senza la legge organica, questo è veramente strano e senza precedenti. A mala pena ciò può apparire giustificato unicamente da un motivo di assoluta urgenza.

Or io non nego l'urgenza del provvedimento transitorio: ma credo che una urgenza non minore, o di poco minore, vi sia per la questione generale. Certo il ministro non ignora la vasta discussione che fu fatta in proposito l'anno scorso all'importantissimo Congresso magistrale nazionale, tenutosi a Milano, nel settembre, durante l'Esposizione, e le deliberazioni ivi prese. La questione è abbastanza matura.

Sta di fatto che, in tutti i grandi Comuni, per le necessità del servizio scolastico, furono istituiti cotesti maestri assistenti, qualifica che nella legge non esiste. Non esistendo essi nella legge, dovrebbero valere anche per loro le norme e le garanzie comuni, pei modi di reclutamento o di nomina, pei titoli necessari, per il triennio di prova, pei minimi di stipendio, ecc., ecc.

Perchè la nostra legge non permette che vi siano dei maestri che non sono maestri. La nostra è una legge di minimi, e non è ammissibile che si creino dei sottominimi, sia pei requisiti personali degli eligendi maestri, sia per gli stipendi, sia per le garanzie, sia per le carriere.

In fatto però la cosa è diversa.

Sotto la pressione del bisogno, e obbedendo a stimoli di economia, in fatto quasi tutti i comuni, con o senza concorso, hanno creato codesti maestri irregolari, di un sesso e dell'altro, che non hanno, si noti, nulla di comune nè coi supplenti propriamente detti, che accidentalmente e senza stabilità suppliscono il maestro assente o malato, nè coi sottomaestri delle scuole rurali.

Al contrario sono veri maestri urbani, stabilmente in funzioni di impiegati della scuola, e che talora suppliscono, per un tempo più o meno lungo, in una medesima classe, o passando da una classe all'altra, i maestri e le maestre assenti, malati, impediti; altre volte integrano l'azione del maestro presente, correggendo compiti, assistendo o dando insegnamenti speciali, come il canto, la ginnastica, ecc.; altre volte, in-

fine, sbrigliano funzioni burocratiche presso i direttori della scuola.

In taluni comuni sono assunti come Dio vuole; sempre e dovunque (e non escludo la mia Milano) sono male pagati; in qualche luogo non sono pagati del tutto, se non colla speranza di entrare in pianta un dì o l'altro; non hanno garanzie, non diventano maestri effettivi, avessero pure servito lodevolmente per anni, se non esponendosi a nuovi concorsi, in concorrenza con estranei; concorsi che perciò riescono sempre poco sinceri: perchè, o i municipi favoriscono i loro assistenti, come è naturale, e allora gli estranei si trovano burlati; o accettano questi ultimi, e si feriscono legittime aspettative che costituivano quasi un diritto acquisito.

A tale stato di cose conviene dunque riparare, e non con una semplice misura transitoria; perchè questa, se provvede agli assistenti che « comunque assunti », — secondo dice il progetto — servirono nell'ultimo triennio, farà passare, con i buoni, anche molti elementi di contrabbando, ma non andrà alle radici del male; il quale continuerà a riprodursi: ond'è che ogni anno dovremo provvedere con norme transitorie, che saranno sempre mezzucci e ripieghi.

Ecco infatti che, mentre presentate il disegno di legge a favore dei presenti assistenti con un triennio di esercizio, urgono già gli assistenti con un solo anno o con un solo biennio, e chiedono che sia guarentita loro la facoltà di terminare il triennio, concedendo loro una specie di stabilità provvisoria in vista della stabilità definitiva!

Se dunque il Governo, che ci dice di aver raccolti dati statistici sul numero e la qualità di questi assistenti nei vari comuni, non crede tuttavia di poter regolare la materia in questo scorcio di sessione parlamentare, ci prometta almeno un progetto organico per la ripresa di novembre.

Codesti dati, veramente, sarebbe stato utile di conoscerli anche per valutare la transitoria propostaci, ma nella relazione non ne troviamo alcuna traccia. Se il Governo proseguirà a studiare senza nulla proporre, noi saremo costretti, non fosse che per la salvezza dell'anima nostra, a valerci dell'iniziativa parlamentare.

Ma io confido ancora che l'onorevole ministro Rava e il suo sottosegretario di Stato, ritornando a riflettere su questo grave argomento, si persuaderanno della necessità di non lasciare a noi, di rivendicare anzi a

sè, un'iniziativa, che il Governo può e deve prendere con maggiore autorità, con più ampio corredo di notizie sicure, che i singoli deputati non possano. E spero che lo faranno tenendo presenti le deliberazioni e la vasta discussione dell'ultimo Congresso magistrale di Milano, opera di persone, siano pure in parte interessate, ma dotate di esperienza tecnica, e al contatto quotidiano con le necessità della scuola.

Per me, come ho detto, il punto di partenza si trova nella legge esistente. Io non ho ancora deliberato il mio suicidio, e perciò non ebbi il coraggio di scorrere tutta la legislazione scolastica, quella selva selvaggia in cui si smarriscono non solo i ministri, ma gli stessi capi divisione del Ministero: ma so che il principio cardinale della nostra legislazione è che i maestri debbano avere, tutti, gli stessi requisiti e le stesse garanzie minime legali, salvo soltanto le eccezioni dalla legge stessa tassativamente stabilite.

È ben vero che il vostro regolamento per le scuole elementari, con un certo articolo 143 — il quale per la prima volta contiene il nome di assistenti insieme a quello dei supplenti, diurnisti, ecc., per dire che a tutti costoro non possono essere accordati diritti e funzioni non inerenti al loro ufficio speciale — ha di nuovo ingarbugliate le cose. Ma, appunto perciò, conviene ritornare al principio fondamentale. Codesto articolo 143 è un logogrifo, ed urge che una legge organica lo annulli e lo sostituisca.

Io non posso, in sede d'interrogazione, esaurire questo argomento. Riassumo il mio pensiero col dire che il provvedimento proposto è affatto inadeguato ai bisogni e sproporzionato allo stato della questione. Esso contenterà un certo numero di persone per scontentarne altre. La legge che noi vi chiediamo deve preoccuparsi molto meno delle persone e molto più degli obiettivi e permanenti interessi dell'istruzione e della scuola.

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

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Il disegno di legge che è già stato presentato, e di cui l'onorevole Turati ha fatto anticipatamente la censura, fu redatto in conformità dell'ordine del giorno approvato dalla Camera a proposito del quale non fu fatta nessuna discussione e nessuna proposta di allargamento allorché si discuteva dei diret-

tori didattici con un disegno di legge che in fondo era una disposizione transitoria anch'esso.

Questa è la genesi del progetto, ed ora naturalmente se ne chiede l'estensione: presentato quello transitorio, si vogliono le norme organiche permanenti per gli assistenti o ausiliari.

Ho già assicurato gli onorvoli colleghi interroganti che questo progetto è allo studio ed ho appena accennato ad alcune parti delicate e dubbiose. Non ho contestato che effettivamente per i maggiori comuni questi maestri supplenti siano una necessità, poichè nel gran numero di maestri e di scuole, si hanno delle vacanze improvvise, vi sono casi di impedimento nei quali occorre che altri maestri sostituiscano. Da questo lato siamo d'accordo ed io ho detto soltanto che, quanto alla uniformità delle norme, facevo delle riserve; perchè, anche soddisfacendo i desiderii espressi dal collega Gallina e dal collega Turati, una certa libertà ai comuni si può lasciare.

Questo dico confortandomi anche dell'esempio di città fra quelle più curanti dell'istruzione pubblica. Vi sono già grandi città che hanno disciplinato la materia dei supplenti più o meno bene, con apposite disposizioni.

TURATI. Si vedrà. A Milano...

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Di queste disposizioni per i supplenti ve ne sono a Milano, ed anche in altre città, che si curano non meno dell'istruzione popolare. (*Interruzione del deputato Turati*).

Quei regolamenti hanno una certa varietà e larghezza che può in parte esser rispettata senza ostacolare i desiderii manifestati dagli onorevoli interroganti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici per rispondere all'interrogazione dell'onorevole Bolognese, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di eseguire, senza indugio, i lavori urgentissimi per il porto di Barletta in base alla legge 25 febbraio, n. 56, nonché l'indispensabile e di già deliberato allacciamento, con apposito binario, della stazione ferroviaria di Barletta al suddetto porto, la cui sollecita esecuzione è reclamata dalle tristi condizioni del porto, dalla importanza del continuo incremento del traffico, e dalla indiscutibile utilità che ne deriverebbe alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato

per la fornitura del carbon fossile per lo esercizio della linea Brindisi-Foggia».

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Confermo all'onorevole Bolognese, rispondendo a questa sua interrogazione, la lettera che gli scrissi pochi giorni or sono. Aggiungerò che, dei due milioni fissati dalla legge del 1902 a favore del porto di Barletta, già sono state spese 506 mila lire nelle prime sei categorie di opere più urgenti.

Ciò non toglie che restino ancora da eseguire altre opere del pari urgenti. Tra queste la prima, la più urgente ed anche la più importante, è quella relativa all'escavazione generale del bacino del porto; e, l'onorevole Bolognese lo sa, i lavori sono già stati appaltati alla ditta Almagià, e non si aspetta che la firma del contratto per l'inizio dei lavori.

Questo progetto veramente rimonta a circa due anni fa, ma la lungaggine inerente all'istruttoria finanziaria per accertare la disponibilità dei mezzi da parte degli enti locali chiamati a contribuire, fu la ragione del ritardo. Ora però siamo già in procinto dell'esecuzione del lavoro.

L'altro lavoro ugualmente urgente è quello relativo all'allargamento previsto del primo braccio del molo di tramontana.

Ma su questo punto annunzio che il progetto è pronto; soltanto si aspetta che sia compiuta l'istruttoria finanziaria in corso di cui ho testè fatto cenno. Anzi a quest'uopo abbiamo di recente mandato sollecitazioni alla provincia di Foggia, che ci era in debito di una risposta. Ed io prego l'onorevole Bolognese di volersi fare autorevole mediatore fra il Ministero e gli enti locali, per affrettare queste pratiche che sono indispensabili per potere stanziare il fondo occorrente all'opera.

Conseguenza immediata di questo lavoro di allargamento del molo, sarà l'altra opera che più preme all'onorevole interrogante; cioè, l'allacciamento della stazione col porto. Ora egli intende come, sino a che non era definito il progetto relativo alla larghezza della banchina, sarebbe stato prematuro stabilire il corso dei binari di allacciamento. Ma poiché oramai può dirsi definitivo il progetto di allargamento, abbiamo ordinato che si faccia il progetto esecutivo per i lavori di allacciamento. Dopo ciò, non resterebbe che l'ultimo lavoro della pavimentazione della banchina, lavoro questo non del tutto urgente. Infatti l'inghiaatura può temporaneamente sostituire la pavimentazione; e

sarà anzi utile fare così, perchè non è escluso il timore di qualche notevole cedimento delle opere recenti di terrapieno. Facendo la pavimentazione tra qualche tempo, avremo un'opera più stabile e più sicura.

Con questa risposta spero che l'onorevole interrogante, il quale giustamente s'interessa di queste opere importanti del porto di Barletta, possa, se non per il passato, che non riguarda l'attuale Amministrazione, dichiararsi soddisfatto per quanto si è fatto di recente e per quanto si è disposti a fare con la massima rapidità per compiere la sistemazione del porto di Barletta.

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

BOLOGNESE. Posso fin d'ora dichiararmi soddisfatto delle risposte avute dalla cortesia dell'onorevole sottosegretario di Stato; però, facendo grazie alla Camera di molti dati e particolari con i quali potrei far rilevare la grande importanza del porto di Barletta che è uno dei primi della spiaggia adriatica, non mi posso esimere dal fare osservare che il municipio della patriottica città di Barletta spese per il suo porto parecchi milioni di lire e fece tali sacrifici, per cui fu dichiarato insolvente, avendo esaurite le sue risorse per il bene della propria città e, più forse della città, della regione importantissima di cui Barletta è capoluogo.

Si tratta di una popolazione industriosa di oltre 300 mila abitanti, non solo dedita alla produzione agricola, ma anche a parecchie industrie, perchè intorno alla patriottica città di Barletta già si vedono fumare i camini di molti opifici industriali che debbono trasportare i loro prodotti alla stazione ferroviaria o raggiungere dopo un centinaio di chilometri di percorso il porto di Bari per esportare per mare le loro produzioni.

Basta dire che la benemerita società Apula, che produce l'acido tartarico, tutti gli anni trasporta, pur essendo il suo opificio a venti metri di distanza dal porto di Barletta, 6,000 tonnellate di prodotto alla stazione di Bari per poterla poi imbarcare nel porto di Bari.

Io non voglio tediare la Camera entrando in troppi particolari benchè ciò potrebbe essermi perdonato, essendo un principiante che si onora di parlare per la prima volta alla Camera; dirò soltanto che la questione del porto di Barletta interessa meno la regione che mi onoro di rappresentare, quan-

to la nazione. Quindici o vent'anni or sono in questo porto si sbarcava dalle navi inglesi il carbone che era destinato al grande deposito di Foggia per l'esercizio della linea Ancona-Bari; ora questo sbarco non si può più fare ed i navigli mercantili inglesi operano lo sbarco del carbone nel porto di Brindisi...

PRESIDENTE. Onorevole Bolognese, veda di concludere.

BOLOGNESE. Concludo: si tratta dunque di 234 chilometri di percorso che si fanno fare a questi carichi di carbone per il viaggio da Brindisi al grande deposito di Foggia, mentre da Barletta a Foggia il percorso sarebbe soltanto di 69 chilometri, il che farebbe risparmiare qualche centinaio di migliaia di lire annue all'amministrazione ferroviaria dello Stato che deve ora spendere oltre tre lire la tonnellata per il trasporto di questo carbone da Brindisi a Foggia. Dunque, se anche la sistemazione del porto di Barletta importasse qualche spesa, questa sarebbe ricompensata largamente, perchè lo Stato ad usura si rifarebbe in pochi anni delle somme che dovrà spendere per la sistemazione del porto e della stazione di Barletta tenuto conto delle maggiori economie che potrebbe conseguire con la cennata minore spesa nel trasporto dei carboni.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione.

L'onorevole Colajanni interroga il ministro dell'interno « sulla serrata delle miniere di zolfo nella provincia di Caltanissetta ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Verso la metà del mese di maggio alcuni rappresentanti della Lega per il miglioramento dei zolfatai appartenenti al bacino di Caltanissetta pregarono le varie amministrazioni della ditta Luzzatti di corrispondere agli operai un aumento di mercede sotto forma di compartecipazione agli utili. Il prefetto di Caltanissetta si adoperò a far comprendere agli operai che, date le condizioni della industria, l'aumento delle mercedi non era possibile, poichè la crisi della industria degli zolfi è ora delle più gravi e quindi non consente di soddisfare alcuno dei desideri manifestati dagli operai. Pareva che questi si acquietassero, abbandonando anche senz'altro l'idea dello sciopero; e si tentò di dirimere ogni questione

amichevolmente coi rappresentanti della ditta, i quali, nelle conferenze avute con gli operai, posero innanzi che le condizioni fatte dalla società Anglo-Sicula sono rimaste inalterate, mentre le condizioni dell'industria non consentivano affatto di accordare concessioni agli operai.

Dopo questo rifiuto dell'amministrazione, in adunanza del 26 maggio alla Camera del lavoro, la massa degli zolfatai, contro l'avviso dei capi, decise senz'altro di scioperare e di rimettersi al presidente del tribunale per un arbitrato tendente a sciogliere la vertenza. Ma intanto il giorno 27 tutti gli operai delle miniere zolfifere della ditta Luzzatti in provincia di Caltanissetta si astennero dal lavoro.

Il Ministero di agricoltura e commercio interessò subito il commissario che colà si trova, a fare opera di conciliazione, specialmente nel senso di unire la partecipazione agli utili con la partecipazione anche alle perdite per parte degli operai. Su questo terreno infatti il 2 corrente si venne ad una specie d'intesa tra la ditta e gli operai, restando fra altro convenuto che questi avrebbero dovuto riprendere il lavoro il giorno seguente, col patto, dico, della partecipazione così agli utili come alle perdite. Ma, sia che gli operai volessero festeggiare la vittoria riportata nella questione, sia che volessero fare atto di solidarietà verso altri operai che di fronte ad altre ditte avanzavano le stesse pretese, fatto è che gli operai il giorno fissato non si presentarono al lavoro. E così venne a mancare la condizione essenziale che la ditta aveva posta per l'accordo, cioè la ripresa immediata del lavoro. Io credo che questo stato di cose poggi soprattutto sopra un equivoco o su una malintesa interpretazione e che quindi il dissidio si andrà via componendo. Anzi debbo dire al riguardo che in qualche gruppo di operai già si accentua il desiderio di ritornare al lavoro e si comincia a riconoscere di avere commesso un atto che non aveva ragion d'essere. Le cose sono a questo punto. Le cause del dissidio non sono poi gravi, ed ormai sembrano eliminate tanto che si manifesta già un ravvicinamento fra operai e ditta allo scopo di tradurre in atto l'accordo che in realtà era ormai raggiunto. E, ciò essendo, io mi auguro che fra pochi giorni si possa avere la completa eliminazione di ogni dissidio. (*Benissimo!*)

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

COLAJANNI. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno nel lodare l'azione delle autorità tutte in questi conflitti del lavoro che si svolgono in provincia di Caltanissetta, come mi piace di rilevare che, dopo che fu presentata questa interrogazione, si è quasi tornati all'accordo tra industriali e lavoratori.

Colgo solamente questa occasione per manifestare il desiderio che per l'avvenire si usi la massima prudenza tanto dagli industriali quanto dai lavoratori, affinché non si ripetano conflitti che sono addirittura disastrosi per l'industria. Ed esprimo questo desiderio da questi banchi affinché la mia modesta voce possa arrivare e agli industriali e ai lavoratori. Lodo ancora una volta il contegno delle autorità e mi auguro che possa essere sempre per l'avvenire come è stato in questa occasione. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Bissolati, al ministro dell'interno, « sulle limitazioni del diritto di pubblica riunione imposte, in odio alla classe operaia, in Valdarno, dal prefetto di Arezzo ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Probabilmente l'interrogazione dell'onorevole Bissolati si riferisce a due proibizioni avvenute per riunioni che si dovevano tenere il 26 maggio scorso ed il 6 corrente giugno in Arezzo.

BISSOLATI. Nella provincia.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Anzi in due frazioni del comune di Arezzo, Castelnuovo Ermeleto e Graviglia.

La questione sta in questi termini: in queste frazioni lo spazio libero, la piazza, è strettissima, cosicchè il prefetto fu obbligato di dire a quegli operai che si volevano riunire, si riunissero in un luogo aperto al pubblico, ma in un luogo che non potesse ostacolare la viabilità pubblica. Ed infatti se queste migliaia di operai si fossero riuniti nella località da essi indicata ne sarebbe stato assolutamente intercettato il movimento del pubblico in quella località. Quindi la questione sta così unicamente: il prefetto disse che si trovasse una località limitata ed aperta al pubblico nella quale avessero potuto radunarsi, ed egli non avrebbe avuto difficoltà a consentirlo, ma nella piccola piazza di queste frazioni era impossibile.

Cosicchè si tratta non di una proibizione sistematica, ma di una proibizione che ha la sua origine nella necessità di impedire che avvenissero disordini e non fosse turbata la libera circolazione del pubblico.

Unicamente in questo senso è il divieto del prefetto di Arezzo.

PRESIDENTE. Onorevole Bissolati, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BISSOLATI. Potrei dirmi soddisfatto dello spirito che esprime la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, perchè egli ha avuto l'aria di dire: ma badate bene, una interrogazione di questo genere e la relativa risposta sono un pochino un anacronismo.

Infatti, nell'elenco delle interrogazioni, una interrogazione la quale lamenti la violazione del diritto di riunione, sembra un pipistrello disperso nella gran luce del sole. Ed oramai è sperabile (ne ho presentate tante di queste interrogazioni prima del 1901) è sperabile che la politica italiana abbia messo il piede saldo sopra il principio del rispetto alle libertà pubbliche e specialmente del rispetto alla libertà di riunione.

A me pare che il sottosegretario di Stato abbia voluto allontanare questa impressione che la mia interrogazione poteva recare col suo testo. Però quanto alla risposta specifica non posso essere al tutto soddisfatto perchè può darsi che un ordine preciso del prefetto di Arezzo che dica: io non ammetto riunioni pubbliche, e voglia che le riunioni pubbliche siano nella forma di luogo chiuso ma aperto al pubblico, un ordine sistematico in questo senso può darsi non vi sia ma vi è la pratica sistematica.

Le mie informazioni sono più sicure delle vostre, perchè vengono da tutta la collettività operaia. Essa lamenta che da più mesi, anzi mi si dice dalle ultime elezioni, pubbliche riunioni non si siano potute tenere non solamente in Arezzo, ma in tutta quella regione che, come sa l'onorevole sottosegretario, è regione tutta fervente di operosità industriale ed è quindi occupata da grande moltitudine di lavoratori la cui vita naturalmente si esprime nell'esercizio del diritto di riunione, che è poi il padre del diritto di associazione.

Ora le mie informazioni dicono il rovescio delle vostre. E che interesse avrebbero operai e contadini a riferirmi il falso in questa materia?

Se fosse vero che essi abbiano la libertà, l'eserciterebbero semplicemente. Mentre le informazioni vostre, egregio sottosegretario di Stato, sono quelle che vi provengono da un prefetto il quale, trovandosi ad essere contro il diritto, ha interesse a negare il fatto. Ad ogni modo, perchè mai vi sarebbe in quella regione una eccezione, un'oasi in senso opposto, mentre intorno vi è la libertà di riunione? Perchè sarebbe negata o strozzata in quel territorio? Perchè? La spiegazione di questo fatto si ha nello spirito di quei proprietari, i quali non consentirono neppure che si istituisse il collegio dei probiviri, proprietari i quali confidano nella ingerenza del Governo, proprietari vecchio stile di prima del 1901, che, pure avendo il diritto e la volontà di resistere agli operai, vogliono ricorrere al Governo per trovare in esso quella resistenza che non trovano in sè stessi.

E poichè fra quei proprietari c'è anche un deputato di Estrema, che è Arturo Luzzatto, io avrei voluto che la mia interrogazione fosse stata fatta da lui perchè egli potesse distinguersi da quei proprietari ed avesse potuto dimostrare che non è solidale con essi in quella pressione che i proprietari della regione hanno certamente esercitata sopra il Governo.

Ad ogni modo, io prendo atto dello spirito che ha informato la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, e poichè non ha potuto negare un fatto che è incontestabile e certo, io interpreto la negativa del sottosegretario di Stato in questo senso: il fatto non si ripeterà più. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Seguirebbero quattro interrogazioni dell'onorevole Arigò; ma mancano soltanto cinque minuti al termine regolamentare. Se l'onorevole Arigò crede che si possano sbrigare in questo breve termine, le potremo svolgere ora, se no, le rimanderemo a domani.

ARIGÒ. Io faccio ciò che ordina lei.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora cominciamo dalle due dirette al ministro della marina; una « per sapere se è sperabile che sia rimosso dalla spiaggia del canale di Messina in Torre di Faro, lo scafo del vapore francese *Amerique* ivi arenato ed abbandonato »; e l'altra « per sapere se sia possibile la concessione al comune di Messina di una parte del molo e della spianata di S. Raineri, perchè siano adibiti al deposito dei carboni ».

Mi pare che possano riunirsi, e do fa-

coltà all'onorevole sottosegretario di Stato per la marina, per rispondere a queste interrogazioni.

AUBRY, *sottosegretario di Stato per la marineria*. Le operazioni per il ricupero del piroscafo *Amerique*, naufragato sulla spiaggia del canale di Messina nel 1904, vennero a suo tempo iniziate dal capitano stesso del piroscafo, per incarico della assicurazione e con l'assistenza del console.

Se non che quel capitano, avendo abbandonato in seguito questo ricupero, le autorità marittime dovettero intervenire, allo scopo di rendere sgombro il lido per la libera navigazione e per l'esercizio della pesca, ai sensi del codice della marina mercantile.

Le operazioni e le controversie furono lunghe, sia per la residenza all'estero degli interessati, sia per gli accordi che bisognava prendere, volta per volta, col console francese a Messina, sia ancora per un'azione giudiziaria che fu intentata per effetto di una vendita che era stata fatta da una ditta di Messina degli avanzi della nave.

Le autorità marittime fecero il possibile per condurre a termine la lunga azione giudiziaria, e finalmente, di recente, si è potuto concludere con tutti gli interessati un accordo ed accogliere le offerte di una ditta locale per sgomberare il lido dagli avanzi del naufragio.

Sono sicuro che le cose, al punto in cui sono, avranno una conclusione rapida, almeno per ciò che riguarda una parte dello scafo.

Non mi pronunzio sulla possibilità che la parte poppiera dello scafo, che è a 45 metri di fondale, possa essere facilmente sgomberata.

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

ARIGÒ. L'inconveniente cui mirava la mia interrogazione è precisamente questo: la presenza di uno scafo inutile ed abbandonato in quel punto della costa, che impedisce naturalmente la pesca, con danno evidente dei naturali del villaggio di Torre di Faro e di tutta la costa.

Se l'onorevole sottosegretario di Stato ci dà affidamento, come pare, che fra non guari quello scafo sarà rimosso, evidentemente non posso che ringraziarlo e dichiararmi soddisfatto.

AUBRY, *sottosegretario di Stato per la marineria*. Rispondo ora alla seconda delle interrogazioni dell'onorevole Arigò.

PRESIDENTE. Veramente, io l'avevo invitato a rispondere insieme a tutte e due.

AUBRY, sottosegretario di Stato per la marineria. La occupazione dell'area retrostante al vecchio lazzeretto di Messina è stata oggetto di molte proposte per parte di quel municipio, per l'impianto ed esercizio di magazzini di deposito di carboni in quella località.

Le successive proposte trovavano, però, un ostacolo sia nel movimento dei carboni della regia marina, sia nell'ormeggio delle torpediniere di quella stazione. Se non che, di recente, è venuta una proposta più concreta ed in certo modo conciliativa, alla quale abbiamo volentieri aderito; e quindi abbiamo dato ordine alla capitaneria di Messina d'iniziare una istruttoria in proposito, nel senso di conciliare la domanda del municipio con quelle delle ditte Battaglia, e Pierce Brothers; domande che avevano maggiore attendibilità.

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

ARIGÒ. Io non mi lagno mai del modo come vanno le cose perchè, se devo confessare la verità, le cose vanno abbastanza bene; vorrei soltanto una maggiore sollecitudine.

Ho qui una lettera dell'onorevole Mirabello, che rimonta nientemeno che al settembre dell'anno scorso; ebbene, in quel mese, il ministro m'annunziava l'istruttoria che oggi m'annunzia l'onorevole sottosegretario.

Io vorrei fargli questa preghiera: il Ministero faccia presto, con l'intento d'evitare il gravissimo inconveniente, che parte dei locali del lazzeretto vengano usati a deposito dei carboni della marina militare; mentre la marina stessa ha a sua disposizione ampi locali nel forte del Salvatore: poichè i locali del lazzeretto, mentre non giovano, a mio modo di vedere (che potrebbe essere erroneo) alla marina militare, gioverebbero assai al comune ed alle Società di navigazione, che ne hanno preciso ed assoluto bisogno.

Nel momento attuale, a Messina, il carbon fossile è depositato nei magazzini generali; ed è un vero guaio per tutte le abitazioni vicine.

Quindi, rinnovo al ministro della marina e, per lui, al sottosegretario di Stato, la preghiera che si faccia bene, come si è fatto, e che si faccia presto.

PRESIDENTE. Le altre due interrogazioni dell'onorevole Arigò, insieme con le altre che rimangono, saranno rimesse a domani.

Approvazione del disegno di legge: Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita.

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

CIMATI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 763-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo articolo unico del disegno di legge.

(Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale, e passeremo alla discussione dell'articolo di cui do lettura.

Articolo unico.

In omaggio alla memoria di Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita, è assegnato un milione di lire a favore dei superstiti garibaldini in ristrette condizioni di fortuna.

La distribuzione sarà fatta da una Commissione composta di undici persone designate per decreto reale fra coloro che appartennero alle schiere comandate da Giuseppe Garibaldi.

L'iscrizione del detto fondo sarà fatta sul bilancio del tesoro per l'esercizio 1906-1907.

Trattandosi di un solo articolo, a norma del regolamento, si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Una voce. Per acclamazione!

PRESIDENTE. Se l'acclamazione non è nel regolamento, sorge però, ne sono certo, spontanea nello spirito di tutti i colleghi. (Vivissimi, generali e prolungati applausi).

Voci. Congratulazioni al relatore, (Molti deputati si congratulano con l'onorevole Biancheri).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto della proposta di legge approvata per alzata e seduta questa mane e del disegno di legge testè letto.

Prego l'onorevole segretario di far la chiama.

ROVASENDA, *segretario*, fa la chiama.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte. Intanto ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per presentare un disegno di legge.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge concernente la concessione di mutui di favore alle regie scuole di agricoltura, approvato con modificazioni dal Senato del Regno.

Prego la Camera di consentire che sia deferito all'esame della stessa Commissione che riferì su di esso precedentemente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione del disegno di legge per la concessione di mutui di favore alle regie scuole di agricoltura.

L'onorevole ministro propone che questo disegno di legge sia inviato alla stessa Commissione che su di esso riferì l'altra volta. Se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro si intenderà approvata.

(È approvata).

Seguito della discussione del bilancio della marina.

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 1907-908.

Continuando nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Bettolo.

BETTOLO. Onorevoli colleghi! Mi era proposto di non portare in questa discussione che un contributo di attenzione e di meditazione; quando, essendo stata imposta la grave questione del nostro programma navale da vigorosi oratori, mi sono deciso a prendere la parola, per svolgere in proposito qualche mia considerazione.

In occasione del mio discorso sulle costruzioni navali del maggio 1901, esprimeva la mia opinione circa il programma navale nazionale: ed in quella occasione diceva che tale programma non può esser fondato sopra idee astratte, ma deve essere

determinato con criterii di relatività, in base ad obiettivi politici ben precisi e definiti.

Ora l'onorevole Albasini, nel suo ragguardevole discorso, denso di cifre e di citazioni, ha coraggiosamente abordato la grave questione del problema navale; ed argomentando sopra lo stesso, lo ha circoscritto entro condizioni di relatività, che potrebbero esser discusse rispetto le esigenze del momento, ma che possono riassumersi nei rapporti in cui si troverebbero due nazioni marittime, fra le quali intercedesse una rilevante differenza economica, intorno alla possibilità di svolgere il rispettivo potere marittimo.

Così, riferendosi al programma navale delle principali nazioni, egli rilevava l'infertilità degli sforzi intesi a competere con le marine più ricche; ed esaminate la natura e la gravità dei pericoli che possono venirci dal mare, l'onorevole Albasini giungeva alla conclusione, che basterebbe per scongiurarli, una organizzazione difensiva, costituita da un naviglio silurante, composto di torpediniere e di sommergibili.

Intervenne l'onorevole Marazzi, il quale con un altro vigoroso e brillante discorso, appoggiò in parte le idee dell'onorevole Albasini, per giungere poi a conclusioni che non sembravano quelle che le sue premesse avrebbero fatto prevedere. Dichiaro tuttavia di associarmi alle sue conclusioni, pur non potendo consentire nelle idee che egli accoglie dall'onorevole Albasini, il quale, bisogna convenirne, ha esposto un programma seducente, (poichè basterebbero poche decine di milioni per sodisfarlo), ma non altrettanto pratico.

Consimile programma, fu ed è tuttora vagheggiato in Francia, specie nello sport di studi navali; ma non bisogna credere che eminenti autorità, come quelle cui si riferiva l'onorevole Albasini, citando l'illustre ammiraglio Fournier, abbiano mai pensato di proporlo al proprio paese.

Vi è invero in Francia una giovane scuola, di una nuova maniera, la quale, ponendosi il problema pressò a poco nei termini, in cui lo ha posto l'onorevole Albasini, e riferendosi ad un nemico molto più potente di quello che la Francia possa esserlo rispetto a noi, cioè all'Inghilterra, ragiona in questi termini molto precisi. A che vale costituire una marina di potenti navi, se la Francia non potrà nemmeno nei più modesti rapporti raggiungere la potenza navale della vicina Inghilterra?

Ed allora, accettando l'idea più semplice, più seducente di un naviglio composto di siluranti e di sommergibili, ed ammesso che con tal mezzo si possa efficacemente provvedere alla difesa delle coste, quella scuola viene alla seguente conclusione: poichè non vogliamo fare guerra di conquista, limitiamoci al modesto intento di difendere le coste.

Ecco brevemente la tesi esposta dall'onorevole Albasini Scrosati, come fu appoggiata in parte dall'onorevole Marazzi.

E, poichè l'onorevole Albasini ha ricordato l'ammiraglio Fournier, mi piace di osservare che questo celebre ammiraglio, mentre riconosceva, come generalmente è riconosciuta, l'importanza militare di un naviglio silurante, che se nelle vicende di una guerra marittima può avere anche estese applicazioni, nel Consiglio superiore di marina, di cui faceva parte, sostenne il programma delle grandi navi. E non solo sostenne siffatto programma, proposto dal ministro della marina Thomson, ma richiese di allargarne la portata, perchè l'ammiraglio Fournier, pur avendo una grande fiducia nel naviglio torpediniere, credeva che nessuna marina potrebbe acconciarsi al programma minimo di avere solamente delle torpediniere.

Anche presso i consessi della nostra marina si assegnò la dovuta importanza al naviglio silurante, inteso ad insidiare ogni operazione che si svolga entro certi limiti, cioè entro il suo raggio d'azione. Sono a dimostrarlo i fondi assegnati dai successivi bilanci allo scopo di svolgere la costruzione di torpediniere e di siluri.

Ma conviene soprattutto non esagerare la capacità militare di queste navi sottili, nè credere che in esse possa integrarsi quel potere marittimo tanto mirabilmente illustrato dal Filangeri e dal Mahan, nei riguardi della sua influenza sulla fortuna, così della guerra, come di quegli interessi economici, che quotidianamente si agitano nei rapporti internazionali.

Ed infatti non è possibile immaginare una guerra fra due potenze marittime, ove non si manifesti la forza di quella influenza per la contesa del dominio del mare. E, che così debba essere, è facile arguire, solo che si consideri che nella padronanza del mare risiede la facoltà di ritardare, di interrompere, di paralizzare le adunate e i concentramenti dell'esercito; solo che si consideri che in quella padronanza risiede la facoltà d'invasione zone non preparate alla difesa;

di deprimere il morale del nemico, seminando la rovina in centri ricchi e popolosi, d'arretrarne la vita industriale, d'immiserirlo e di affamarlo.

Non è necessario rilevare l'importanza di questi effetti, e delle operazioni che sono intese a determinarli.

E, poichè l'onorevole Albasini vorrebbe diminuire questa importanza, io mi accingerò a dimostrare come essa potrebbe essere tale da minacciare, non solamente la nostra forza militare, ma anche la nostra stessa esistenza.

Sono tramontati i tempi in cui viveva ancora il pregiudizio che i destini d'Italia e le sorti di una guerra si dovessero decidere nella valle del Po, poichè colà dovevano contendersi i nemici della patria nostra che, scendendo, per asservirla, dalle Alpi occidentali e dalle Alpi orientali, dovevano necessariamente incontrarsi nella valle padana.

Il ministro della marina francese nella discussione del bilancio del 1907, rispondendo al relatore che gli domandava perchè si persistesse nella costruzione delle corazzate, mentre la navigazione sottomarina e le siluranti promettevano di cambiare totalmente la fisionomia delle guerre future, il ministro Thomson faceva osservare, come la vicende di fortuna di una guerra richiedesse di avere libero il mare e di possedere una forza capace di conquistarne il dominio quando questo fosse conteso dal nemico.

E, seguito dalle vive approvazioni della Camera, il ministro Thomson soggiungeva:

« È perchè la Francia aveva il dominio del mare che, nel 1870, ha potuto resistere per un lungo periodo di tempo agli invasori; è per la padronanza del mare, che permetteva ai nostri porti di mantenersi aperti, come in tempo di pace, che le armi, i viveri, le munizioni poterono in quella campagna affluire in Francia ».

Ora è facile comprendere come non sia certamente con le torpediniere e con i sommergibili, per quanto numerosi, arditi ed allenati, che una marina possa sperare, nonchè di conquistare, ma nemmeno di contendere il dominio del mare. Senza escludere l'importanza di quelle navi insidiose, che chiamerei i microbi del mare e che sono un necessario complemento di una compagine organica navale, è manifesta la necessità di avere una marina capace di colpi arditi, vigorosi, di una marina offensiva,

come la chiamava l'onorevole Marazzi, che per esser tale deve essere esclusivamente costituita da potenti navi da battaglia.

Pensate voi, onorevoli colleghi, che se i giapponesi si fossero limitati, nella organizzazione della loro marina, ad avere delle sole torpediniere e dei soli sommergibili, o a difendere solamente le loro coste, avrebbero potuto raccogliere per mare e per terra i frutti che raccolsero, mercè l'organizzazione delle loro squadre potentemente offensive? E credete voi che la fortuna della guerra avrebbe continuato ad arridere alle armi giapponesi, anche dopo la battaglia di Tsushima, se le loro squadre avessero avuto la peggio in quello scontro? Io penso che malgrado i primi successi riportati, malgrado la forza di quel paese e le memorabili vittorie terrestri conseguite, i giapponesi sarebbero stati costretti a capitolare, qualora le loro forze navali fossero state debellate a Tsushima. Memorabile vittoria quella di Tsushima, e soprattutto vittoria feconda di risultati politici, economici e sociali, che si rifletteranno sulla vita di quel forte popolo per lungo periodo di tempo; ma vittoria essenzialmente dovuta alla compagine organica di quelle potenti unità, che costituivano la forza navale giapponese.

Ma peraltro, per evitare esagerate e pericolose illusioni gioverà fare alcune osservazioni circa la capacità offensiva delle torpediniere. Esiste circa questo argomento un documento preziosissimo dovuto alle diligenti ed accurate ricerche dell'ingegnere del Genio navale francese, Ferrand, il quale, su dati ineccepibili di fatto esaminava le avarie che le torpediniere hanno potuto portare alle grosse navi in occasione della battaglia di Tsushima: dalla quale, per le condizioni di tempo e di luogo in cui si svolse, si può commisurare la capacità militare delle torpediniere chiamate ad operare in alto mare.

Egli esamina molto dettagliatamente le avarie subite in quelle giornate dalle navi russe; ne rileva l'entità, ed i medi con i quali furono determinate, per giungere alla seguente conclusione: « Da tutti questi fatti risulta chiaramente che le torpediniere giapponesi hanno fallito; esse riuscirono, ed a stento, ad uccidere delle navi moribonde, che non avevano più mezzi per difendersi: ne proiettori, nè artiglierie, perchè erano state smantellate dalle navi maggiori; e fu solo per questo motivo che le torpediniere giapponesi poterono avvicinarsi alle navi russe e trovarsi nell'angolo morto dei can-

noni; senza dubbio a Tsushima il mare era mosso, ma il 10 agosto vi era calma piatta ».

Se non che, rispetto alle conseguenze risolutive delle operazioni di un eventuale nemico sulle sorti di una grande guerra, l'onorevole Albasini non assegna grande importanza alle operazioni marittime, — siano esse dirette alla guerra da corsa, siano rivolte al bombardamento di qualche città o siano intese ad operare degli sbarchi; anzi, per questi ultimi, egli vede grandi difficoltà di attuazione, perchè, secondo il suo giudizio, sarebbe fuor di proposito di preoccuparsi delle eventualità di un'invasione marittima, tanto improvvisa e poderosa da non potersi ricacciare in mare con opportuno e pronto concentramento delle forze terrestri.

Ed ecco che in quest'ordine di idee l'onorevole Albasini si trova d'accordo con l'onorevole Marazzi. Se non che l'onorevole Marazzi, mentre si avvicina o coincide, in una parte del suo discorso, con le idee dell'onorevole Albasini, quando esamina il largo problema del programma navale, allora vi si discosta, e sapete perchè? Per questa semplice ragione, che esaminando le operazioni che possono avere conseguenze decisive sulle sorti di una guerra, egli non ricorre per sventarle alle torpediniere, ma trova che l'unico mezzo di sventarle è una marina offensiva; e da uomo tecnico non poteva altrimenti giudicare.

Io non posso seguire l'onorevole Marazzi, quando egli giudica con lente d'ingrandimento le difficoltà relative all'esecuzione di un grosso sbarco. Ma di questo mi riservo di parlare più diffusamente quando verrò ad esaminare più particolarmente le operazioni che vi si riferiscono. Per ora comincio dal considerare le conseguenze di un blocco marittimo.

Basta, a questo proposito, ricordare che la vita industriale ed organica d'Italia è tributaria ai mercati d'oltre mare per circa sette milioni di tonnellate di carbone, per quasi duecento mila tonnellate di cotone e per oltre un milione e mezzo di tonnellate di cereali, senza accennare ai prodotti minori (tutte merci che ci vengono quasi esclusivamente dal mare).

Chiusa la via del mare, e chiuderla è assai facile quando si abbia il dominio del mare, potremo noi sperare di sostituirvi quella di terra? Non è necessario dimostrare quanto impari al bisogno sarebbero i mezzi ferroviari. Basta ricordare quali siano state le conseguenze risentite sopra

i mercati della valle padana, quando furono, per alcuni giorni, insufficienti i carri a trasportare verso l'interno i carichi di carbone che affluivano al porto di Genova.

Quindi ben disse il colonnello Manfredi, scrittore geniale di cose marittime, allorchè, sintetizzando le conseguenze di un blocco, così si esprimeva: macchine ferme e forni vuoti: operai sul lastrico a centinaia di migliaia e pane a prezzi esorbitanti. Oh! come diventano piccole al confronto tutte le altre questioni!» E rispetto alla capacità di determinare tali miserande condizioni, l'egregio scrittore soggiungeva: « Il nemico padrone del mare, col semplice blocco di Genova e delle sue riviere ci piglia letteralmente per la gola, perchè arrestando di colpo il movimento industriale nella valle del Po, chiude l'entrata al carbone e al grano e l'uscita a tutti i prodotti, col cui prezzo paghiamo il carbone ed il grano, ci riduce alla miseria, con tutte le sue conseguenze, in poche settimane, alla fame, in meno di tre mesi. (*Commenti*).

Considerando poi le conseguenze di un bombardamento, sono esse forse di natura tale da poterle, secondo i calcoli accolti dai miei egregi contraddittori, commisurare ai soli danni materiali che sarebbero più o meno largamente inflitti alle opere di una città? benchè questi non abbiano ad apparire così lievi come vuolsi supporre, qualora si consideri che una sola nave, come il *Dreadnought*, potrebbe lanciare nel periodo di un'ora oltre 350,000 chilogrammi di granate detonanti. (*Commenti*). Ma è forse necessario per farsi un concetto di simili danni riferirli al numero di tegole che cadono sotto i tiri del bombardamento, mentre la vera tegola, la tegola di maggior peso sarebbe quella che casca sulla testa di tutto il paese per gli effetti morali, politici che arrecherebbe il bombardamento di una grande città? (*Approvazioni* — *Commenti*).

Ma l'onorevole Albasini si affretta a conchiudere: è appunto per tali considerazioni che bisogna preparare lo spirito pubblico a sopportare con abnegazione, con spirito di patriottismo l'estrema jattura di un bombardamento. Onorevole Albasini, si provi a fare una conferenza a Genova, a Palermo, a Napoli per convincerli di questo spirito di abnegazione! (*Si ride* — *Commenti*). E vedrà che cosa le si risponderà: dateci una marina potente e forte! (*Approvazioni*).

Ma veniamo agli sbarchi, ai quali io mi propongo di limitare questa rassegna cri-

tica, non essendo mia intenzione, per ragioni di opportunità che voi certamente apprezzerete, di argomentare circa altri impieghi delle nostre forze navali, considerate nei rapporti strategici che intercedono fra le forze di terra e quelle di mare.

Se è vero che un grosso sbarco costituisca una delle operazioni risolutive della guerra marittima, è altrettanto vero che essa è operazione che richiede di essere preparata con molta diligenza ed eseguita con la massima previggenza.

Le grandi invasioni furono in ogni tempo l'epilogo delle guerre navali, come si è anche di recente verificato nella guerra cino-giapponese, in quella ispano-americana e nell'ultima russo-giapponese. Ma condizione assolutamente necessaria alla possibilità di uno sbarco, è la padronanza del mare.

Così gli americani non sbarcarono a Cuba se non dopo avere bloccato l'ammiraglio Cervera a Santiago; così i giapponesi non iniziarono i loro numerosi sbarchi se non dopo avere ridotto all'impotenza i cinesi e i russi; mentre la storia registra più di un disastro per non aver tenuto conto di quella necessità; informino la distruzione della grande armata di Filippo II e la spedizione d'Egitto finita ad Abukir.

Senonchè a chi ha ascoltato il discorso, prima dell'onorevole Albasini e poi dell'onorevole Marazzi, potrebbero sembrare enormi le difficoltà che si oppongono al compimento di un grosso sbarco.

Così l'onorevole Albasini, riferendosi all'autorità di competenti scrittori in materia, affermava che, qualora la Francia volesse accingersi ad una invasione marittima, dovrebbe limitarsi a circa 50 mila uomini, perchè la sua marina mercantile non le darebbe il mezzo di una maggiore capacità di trasporto, e che per una successiva spedizione occorrerebbe un intervallo di tempo non inferiore ai due mesi.

L'onorevole Marazzi poi, fra le difficoltà maggiori, affacciava quella del tempo, in base ad esempi ed a dati di fatto (giustissimi del resto), per mettere in evidenza che in breve tempo non è possibile eseguire uno sbarco di qualche importanza. Occorrono giorni, egli diceva; ed a questo proposito citava gli sbarchi eseguiti dal generale Oku nell'ultima guerra russo-giapponese.

Veramente all'autorità tecnica degli autori citati dagli onorevoli Albasini e Marazzi, potrei contrapporre, senza timore di essere tacciato di soverchio orgoglio, anche un pochino la mia esperienza, pur coltivata

di qualche studio, che mi lusingo non sia stato del tutto infecondo, ma preferisco di riferirmi anch'io all'autorità altrui.

E incomincio citando un'autorità alla quale mi pare abbiano fatto appello anche gli onorevoli Albasini e Santini, l'autorità di quell'egregio scrittore di cose navali, che è il comandante Bonamico.

SANTINI. Ma io in senso contrario al collega Albasini.

BETTOLO. Il Bonamico, nel tema degli sbarchi, così si esprime: « la Francia può, sempre che lo voglia, gittare quattro corpi di esercito, contemporaneamente, sulle nostre coste senza punto turbare il suo commercio, e potrebbe anche riversarne di più quando stimasse necessario disporre di tutti i suoi mezzi ».

E notate che questo giudizio veniva espresso nel 1881, cioè 25 anni fa, mentre le forze della Francia non sono certamente rimaste stazionarie. D'altronde è noto come lo sbarco di quattro corpi di armata sia stata l'ipotesi fondamentale di grandi manovre terrestri, e precisamente di quelle del 1895.

Ma il corpo di invasione potrà essere sovrappiù nel momento più critico, cioè durante le operazioni stesse di sbarco. Questo diceva l'onorevole Albasini e questo ripeteva con altrettanta autorità l'onorevole Marazzi. No, onorevoli colleghi, è risaputo che la prevalenza offensiva di una invasione marittima risiede appunto nella maggiore mobilità che ha un convoglio diretto al trasporto di un corpo d'invasione, rispetto a quella di cui possono disporre le forze terrestri che intendono a contrastarla.

Supponete che un convoglio composto di numerosi piroscafi, simili uno sbarco, sul cader del giorno, in un punto qualunque del nostro litorale; l'allarme richiama sulla zona minacciata il difensore: durante la notte, il convoglio si muove, come una sola nave, e può correre 200 chilometri al sud od al nord del punto minacciato per gettare alla mattina successiva un grosso corpo d'invasione sulla spiaggia. Ma, mentre il convoglio richiede dieci o dodici ore per spostarsi da quella distanza, una adeguata forza difensiva vi impiegherà parecchi giorni.

Abbiamo un esempio pratico: chiamiamolo pure a scartamento ridotto, ma è sempre un esempio istruttivo. Nelle manovre del 1887, la nostra flotta, dopo aver fatto correre dal nord al sud le forze terrestri che difendevano il litorale toscano, mise a terra le sue compagnie di sbarco a San

Vincenzo ed a Piombino, e si impossessò di Campiglia Marittima, senza incontrare gli avversari; i quali, senza avere avvertito lo sbarco, erano accorsi verso Viareggio, ove la flotta aveva simulato di portare le sue offese. Faccio appello alla memoria dell'onorevole Mirabello il quale, in quella circostanza, comandava brillantemente il corpo sbarcato.

Ma quale dovrà essere veramente il tempo impiegato dagli invasori per prendere terra? L'onorevole Marazzi ha ricordato esempi tratti dall'ultima guerra, e precisamente gli sbarchi sulla costa della Corea e sulla costa vicina, a Port Arthur, per i quali si richiedettero quattro o cinque giorni. Ed è verissimo; ma bisogna considerare che, nelle operazioni di sbarco, le difficoltà sono funzione delle condizioni del tempo e della spiaggia che si accosta, e che il periodo di tempo necessario per mettere a terra un corpo di invasione è in relazione diretta dell'estensione della spiaggia stessa.

In una lunga spiaggia quasi rettilinea, a dolce declivio, ove le navi possano ancorare sopra una linea di fronte ad un migliaio di metri da terra, il tempo necessario allo sbarco può riuscire notevolmente ridotto. Cito a questo riguardo uno studio compiuto nel 1899 presso la scuola di guerra, il quale, per la sua origine, veste una autorità direi quasi classica.

Ecco: (*Mostra un fascicolo*). Si tratta dello studio di uno sbarco sulle coste toscane di 100 mila uomini, che richiederebbe 200 mila tonnellate nette di navi onerarie. Da questo studio risulterebbe che, nelle migliori condizioni di tempo e di luogo, lo sbarco delle armi a piedi potrebbe essere ultimato in due ore e quello delle armi a cavallo in tre, senza contare naturalmente il tempo necessario allo sbarco dei servizi che segue quello delle truppe.

Ma perchè i giapponesi, che erano così allenati, così abituati ai travagli del mare, hanno impiegato un tempo tanto maggiore? È evidente, per le difficoltà delle coste le quali sono di consueto battute da mareggiate.

Se voi immaginate una costa frastagliata di scogli che non sia nelle condizioni delle nostre spiagge, può darsi che si presentino difficoltà insormontabili, e tali da rendere anche impossibile uno sbarco. Ma bisogna ricordare che nel bacino del Tirreno, che è considerato come il lago del Mediterraneo, la bonaccia regna per buona parte dell'anno, tanto che su 365 giorni si possono calcolare

in 300 le giornate in cui uno sbarco sarebbe possibile.

E siccome a noi interessa non tanto studiare gli sbarchi sulle coste della Corea, quanto gli sbarchi che possono farsi sulle nostre coste, non parmi del tutto opportuno cercare esempi di sbarchi su quelle spiagge lontane. (*Bravo! Bene!*)

Del resto io mi affretto a dichiarare che divido ben volentieri l'opinione manifestata dal collega onorevole Marazzi, in ordine al desiderio che molti in quest'aula prendano parte alle discussioni che si riferiscono alla nostra difesa; perchè, vedete, se non fosse altro, queste discussioni danno luogo a rettificare gli errori e ad esprimere delle opinioni che possono sempre illuminare il paese.

L'onorevole Marazzi diceva: io amo che gli incompetenti portino il contributo del loro intelletto alle questioni tecniche, ma, soggiungeva, non bisogna credere che a chi abbia studiato molti libri di chirurgia sia concesso di tagliare una gamba ad un amico. (*Si ride*).

Io sono della sua opinione, che mi piace illustrare con una considerazione.

Concorrono alla risoluzione di tutte le questioni, due fattori, la coltura e l'esperienza.

I così detti incompetenti vi possono efficacemente portare, come i competenti, la coltura; ma questi ultimi vi contribuiscono anche con l'esperienza, e bisogna ricordare che se la coltura rappresenta ciò che è il patrimonio nella vita economica, l'esperienza vi rappresenta il modo di saperlo spendere.

Ricorrendo tuttavia anch'io agli esempi, ricorderò che nella guerra cino-giapponese, un corpo di esercito di 26 mila uomini, oltre gli ufficiali e di 13,000 coolies, trasportato da ben cinquanta piroscafi, sbarcava il 18 ottobre 1894 alla foce del Tai-dong, e, il 14 gennaio 1895, veniva sbarcato un secondo corpo di invasione, composto di 24 mila giapponesi e di 13 mila coolies con quarantadue pezzi da campagna.

Gli americani riuscirono a sbarcare nel giugno del 1898 fra Guantanamo e Santiago, una spiaggia difficile e dirupata, con scogli frequenti, fra i quali si frangeva agitato il mare, 15 mila uomini e 700 ufficiali; mentre Cuba era presidiata da 200 mila spagnuoli. E notate che questo sbarco è durato parecchi giorni, per le condizioni del tempo; ma i 200 mila spagnuoli non arrivarono a tempo a fronteggiare il nemico.

Nella guerra dell'Estremo Oriente, più caratteristicamente densa di operazioni relative a grandi invasioni marittime, i giapponesi con successivi sbarchi gettarono un milione di soldati sulle coste della Corea e della Manciuria, attraversando per mare distanze di gran lunga superiori a quelle che dovrebbe superare un nemico che volesse tentare uno sbarco in Italia.

Fra tali sbarchi, che costituiscono esempi di sapiente preparazione e di rigorosa disciplina, mi compiaccio di segnalare quello del secondo corpo di esercito, che ebbe luogo a Yentau, verso la metà di maggio, comandato dal generale Oku e composto di 75 mila uomini con 250 cannoni da campagna.

Ho detto che sono molto superiori le distanze varcate dai giapponesi, rispetto a quelle che dovrebbero superare i nemici che volessero invadere le coste italiane; superiori anche quando si consideri il punto di partenza dal territorio nemico; ma che si dovrà pensare quando si consideri la facilità che avrebbe il nemico di formarsi una base navale nell'immediata vicinanza delle nostre coste, sempre quando avesse conquistato il dominio del mare?

L'onorevole Marazzi, accennando ai bombardamenti, fa una osservazione che, a dir la verità, mi ha a tutta prima impressionato. Se noi dovessimo, egli dice, preoccuparci tanto dei bombardamenti delle città marittime, dovremmo anche preoccuparci dei bombardamenti delle città interne, come, per esempio, Torino, Milano, ecc.

Ma io penso che l'onorevole Marazzi non abbia ricordato che le città marittime sono ai confini e che una sola nave può improvvisamente gettarvi centinaia di tonnellate di ferro e poi dileguarsi nei lontani orizzonti; mentre per giungere alle città interne bisogna superare difficoltà grandissime, con il pericolo di non ritrovare la via del ritorno.

MARAZZI. Ci saranno semplicemente dei danni materiali...

PRESIDENTE. Non interrompano!

BETTOLO. Ne riparleremo negli ambulatori. (*Commenti — Risa*).

All'onorevole Marazzi, se ha la bontà di non interrompermi, muovo ancora due osservazioni.

L'onorevole Marazzi ha cominciato ad associarsi al programma dell'onorevole Albasini, per quanto si riferisce alla capacità di poter respingere facilmente quei pericoli che ci vengono dal mare, ed ai quali l'onorevole Albasini aveva accennato.

Non è necessaria una flotta, anzi, se la ragione di essere della flotta dovesse soltanto risiedere nell'impedire i bombardamenti, nell'impedire uno sbarco, nell'impedire il blocco, io direi: risparmiatemi questi denari. Tali sono presso a poco i termini coi quali si espresse l'onorevole Marazzi.

Ma in seguito, nella seconda parte del suo discorso, egli osserva che la Francia, in una guerra contro l'Italia, trovando insuperabili i valichi alpini, dovrebbe, per impiegare le sue preponderanti forze terrestri o girare il passo della Cornice come in altri tempi si è fatto, o rivolgersi al mare, per operare un grosso sbarco sulle nostre coste.

Evidentemente, nel posare tale ipotesi, l'onorevole Marazzi ha dimenticato di avere poco prima affermato essere un grosso sbarco operazione di assai difficile esecuzione ed in ogni caso operazione che l'esercito difensore potrebbe agevolmente far fallire.

Non comprendo inoltre l'onorevole Marazzi, quando con nota ispirata, che ha giustamente commosso la Camera, suppone che la notizia della vittoria giunga dal mare al nostro esercito, per rendergli possibile una azione offensiva per mezzo del mare stesso; e non lo comprendo ricordando tutte le difficoltà che egli poco prima metteva in rilievo per dimostrare la scarsa possibilità di successo, che può sperarsi da un grosso sbarco.

Che se poi nell'animo dell'onorevole Marazzi sta il convincimento che il giorno in cui noi avessimo spazzato il mare dalle navi nemiche, lo sbarco potrebbe essere probabilmente un colpo decisivo della vittoria, allora io sono con lui. (*Commenti*).

Credo con ciò di avere convenientemente messo in rilievo la importantissima funzione di una marina da guerra, nelle vicende di una lotta sul mare. Per altro la sua azione non è meno sentita nel campo economico e politico; in quanto che essa vi rappresenta la misura di quanto uno Stato possa valere o quanto valga effettivamente, ciò che in sostanza è lo stesso.

Così gli effetti della debolezza, reale o presunta, vengono quotidianamente scontati, perchè avviene che, affievolendosi la forza militare, si perda anche la capacità di sostenere, anche pacificamente, i propri diritti. Di guisa che può dirsi che la marina rappresenti, in tempo di pace, una forza potenziale che esercita un'influenza continuata su tutta la vita economica del paese, come è, in tempo di guerra, una forza

cinetica, una forza attiva, che decide la fortuna delle battaglie.

L'esperienza insegna che nessuna diplomazia, per quanto abile ed accorta, saprebbe ottenere quanto viene comunemente e sollecitamente concesso alla forza marittima, quanto viene concesso a quella influenza diretta e indiretta, che la forza armata solamente sa esercitare nei conflitti internazionali.

Pertanto è dalla sicurezza di sapersi efficacemente protette, che le iniziative individuali attingono l'impulso ed il coraggio di sperimentare, sotto diverse forme, le loro feconde energie; le quali, fatte sicure che ogni diritto conculcato potrà essere rivendicato, che ogni coraggiosa attività potrà essere aiutata, non tarderanno certamente ad aprire nuovi e fecondi orizzonti alla vita economica del paese. Così è, onorevoli colleghi: per i reciproci rapporti di causa ed effetto, è difficile distinguere se una nazione sia forte, perchè è ricca, o ricca perchè forte. (*Approvazioni*).

Onorevole Presidente, la prego di concedermi pochi minuti di riposo. (*Riposa cinque minuti*).

PRESIDENTE. Riposi pure.

Invito i colleghi, che non avessero ancora preso parte alla votazione, di recarsi alle urne.

Onorevole Bettolo, ha facoltà di continuare il suo discorso.

BETTOLO. Sento ora la opportunità di considerare la tesi cui accennò l'onorevole Franchetti, il quale prelude alla discussione sull'organico dei corpi militari, presentato recentemente dall'onorevole ministro della marina, trovò che esso è eccessivo, per quanto riguarda gli ufficiali dello stato maggiore, sia perchè si vuol mantenere nei quadri del naviglio mobilitabile un materiale che, pur non avendo valore militare, pesa sul bilancio della marina per spese di armamento e di manutenzione, sia perchè nell'impiego degli stessi ufficiali non si seguono criteri conformi al modo migliore di istruirli, di allenarli e di utilizzarli.

Esaminiamo separatamente questi due appunti, e cominciamo dall'organico del materiale, che deve manifestamente essere la base principale dell'organico del personale.

L'organico del materiale risulta dal programma di nuove costruzioni e di radiazioni che dovrà svolgersi nel triennio 1907-1910, organico che l'onorevole ministro della marina esponeva alla Camera, illustrandolo,

nel suo discorso del 3 luglio 1906. Esso comprendeva: in prima linea, 21 navi corazzate, 28 cacciatorpediniere, 42 torpediniere di alto mare, 7 torpediniere di prima classe, 12 sommergibili, 3 esploratori, 6 navi per servizio ausiliario; in seconda linea, 5 navi corazzate, l'*Italia*, la *Lepanto*, il *Dandolo*, il *Doria* ed il *Morosini*, delle quali due furono assegnate come navi-scuole e le altre tre, cioè *Dandolo*, *Doria* e *Morosini*, impiegate nella difesa delle piazze marittime; più 40 torpediniere di seconda classe addette alla difesa delle piazze medesime. Si sono considerate inoltre, per il servizio all'estero, 8 navi di classe inferiore; per le campagne d'istruzione dell'Accademia navale, della scuola macchinisti e della scuola mozzi, altre 6 navi di esclusiva importanza marinaresca, più 2 trasporti per servizi interdipartimentali, e 3 rimorchiatori di gran potenza, l'*Atlante*, l'*Ercole* ed il *Ciclope*.

Veniva poi stabilito che nel triennio si dovessero radiare: una nave corazzata, la *Ruggero di Lauria*, alla quale per recente disposizione sarebbe probabilmente aggiunta la *Morosini*, e 18 navi di classe inferiore; in totale cinquantamila tonnellate circa di navi radiate, senza tener conto delle torpediniere.

Ora, considerato quale sarà l'organico della flotta al 1910, allorchè sarà pienamente soddisfatto il programma, cui ho accennato, ed esaminate le qualità militari delle navi che lo costituiranno, in relazione al loro impiego ed alle esigenze della difesa, non parmi davvero si possa affermare essere tale organico affetto da elementi parassitari, che non potrebbero rispondere a ben determinati ed utili usi nelle svariate esigenze di una guerra marittima.

Le navi di prima linea comprendono 21 navi corazzate capaci di costituire reparti offensivi di indiscutibile valore guerresco; vi si aggiunge un ottimo naviglio silurante, composto di 67 unità; onde non sarebbe possibile fare altre ragionevoli eliminazioni senza che la forza, nel complesso, non ne venisse diminuita. Un solo appunto si potrebbe fare ed è che, nel 1910, l'Italia non avrà ancora la flotta che, organicamente e numericamente, le è necessaria.

Posta così, direi quasi, la piattaforma sulla quale bisogna principalmente istituire i calcoli per il fabbisogno del personale, possiamo ad esaminarne l'organico, al quale più particolarmente si interessa l'onorevole Franchetti.

Questo organico deve essere evidente-

mente subordinato così alle esigenze dei servizi cui è necessario soddisfare, sia a bordo come a terra, come ai criteri secondo i quali vuole essere ordinata e disciplinata la mobilitazione, la quale, come ben sapete, non è che il passaggio delle forze marittime, dallo stato di pace allo stato di guerra.

Ora, in ordine a tale organico, mi conceda la Camera di ricordare quanto io affermava circa 15 anni fa, cioè nel 1893, nella qualità di relatore del bilancio della marina. Allora diceva:

« La marina, in caso di guerra sarà certamente chiamata a sostenere il primo urto del nemico. Gli obiettivi di carattere differente cui sarebbe fatta bersaglio, si svolgeranno nei primi giorni, forse nelle prime ore del periodo guerresco. Alla flotta non sarà dato tempo di mobilitarsi, dovendo essa stessa sventare gli attacchi costieri del nemico, che avesse per mira di ritardare o d'impedire la mobilitazione delle forze terrestri. D'altra parte, conviene ricordare come, per necessità di cose, debba per la marina riuscire naturalmente più lenta, che per l'esercito, quella parte di mobilitazione che riguarda l'arrivo sotto le armi delle classi richiamate dal congedo, potendosi un numero assai ragguardevole di richiamati trovare, all'atto della guerra, in lontane regioni ».

Per tutte queste ragioni apparisce evidente la necessità, che alla marina s'imponesse, di mantenere sotto le armi, in tempo di pace, una forza numerica di uomini assai prossima a quella che dalle esigenze della guerra viene richiesta. E la necessità mi pare evidente, perchè per fare la guerra occorre anzitutto avere chi la possa e la sappia fare.

I giapponesi debbono all'applicazione di simili concetti, lo aver potuto mantenere la loro marina in uno stato di permanente efficienza; così si poterono aprire le ostilità a Porth Arthur nel modo che tutti sanno e con i risultati che tutti conoscono; così i giapponesi senza attendere la tradizionale dichiarazione di guerra piombarono sulle navi russe per colpirle a morte, nella stessa guisa che il fulmine incenerisce, prima che se ne senta il fragore.

Ciò non sarà conforme alle corrette norme di diritto internazionale, ma questa è la guerra. (*Commenti*).

Sarebbe d'altra parte veramente doloroso che, dopo aver chiesti al paese tanti sacrifici per la costruzione di navi che costano dai trenta ai cinquanta milioni, si fosse all'atto

della mobilitazione nelle condizioni di non poterle utilizzare, in tutta la loro potenza, sia per mancanza di personale, sia per effetto di dover, quando preme il bisogno, costituire frettolosamente equipaggi raccoglitici.

Tali sono e saranno i criteri ai quali debbono uniformarsi le forze organiche dei quadri navali, perchè, all'apertura delle ostilità, tutti i congegni della potenza marittima, così in mare come a terra, possano, senza fatali ritardi, entrare in azione; e mi compiacio nel rilevare che a siffatti criteri vennero informati gli organici, che l'onorevole ministro della marina ha presentati alla Camera, dopo aver voluto che nella loro applicazione si fossero seguite idee tanto parsimoniose, da far ritenere che esse rappresentino quel limite minimo, al di sotto del quale non sarebbe possibile scendere senza recar danno alla più sollecita ed efficace azione delle nostre forze mobilitabili. Ciò mi piace dichiarare, perchè quegli organici furono preparati prima che io fossi chiamato all'alto onore dell'ufficio che copro, per cui il mio appoggio non può dirsi animato da nessun sentimento di paternità.

Consultate del resto gli organici della marina giapponese, quali appunto ve li ha presentati il ministro della marina in occasione della discussione del bilancio in corso, e rileverete che l'organico di quella marina prima della guerra era di 41 ufficiali ammiragli e, nel complesso, di 1203 ufficiali di stato maggiore, di fronte ad una flotta forte di 255,000 tonnellate di spostamento e della quale facevano parte 15 corazzate; noi, per la flotta che avremo in atto nel 1910, la quale conterà 21 corazzate e misurerà uno spostamento di ben 334,000 tonnellate, abbiamo preveduto un organico che richiede 970 ufficiali di stato maggiore tra cui 22 ufficiali generali; di fronte a 41 della marina giapponese.

E tutto ciò senza contare che noi abbiamo un impianto di arsenali superiore a quello della marina giapponese. Noto ciò di volo, per osservare che avrei compreso chi avesse lamentato una eccessiva forza organica ed avesse in pari tempo affacciata la proposta razionale di assottigliarla, riducendo il numero dei nostri arsenali; ma la logica non è sempre destinata a fare buona rotta.

L'onorevole Franchetti osservò, giustamente, che la forza dell'organico dipende anche dai criteri cui si informa l'impiego del personale, mentre deplorò che all'uffi-

ciale di vascello siano assegnati uffici di terra che non sono compatibili con l'indole sua, con la sua preparazione e con le sue attitudini, che dovrebbero essere coltivate e specializzate sul mare.

Rilevo a questo riguardo che gli organici proposti provvedono, in tempo di pace, ad armare tre quarti della flotta da battaglia, (e questa è una proporzione abbastanza elevata per provvedere all'allenamento), e provvedono inoltre ai servizi della difesa costiera, dei dipartimenti, dei comandi militari marittimi e delle scuole, mentre rispondono, in tempo di guerra, al bisogno di armare tutta la flotta da battaglia, le navi assegnate alla difesa costiera e quelle ausiliarie, alla necessità di rinforzare i presidi delle difese marittime; a colmare poi le deficienze nei servizi dei dipartimenti e dei comandi militari marittimi, viene provveduto con ufficiali della riserva navale.

Pertanto gli ufficiali dei quadri attivi saranno così ripartiti: 834 a bordo e 184 a terra cioè il 18 per cento circa del numero totale degli ufficiali, sarebbe assegnato ai servizi a terra.

Non mi pare in verità che, considerata la natura degli incarichi e il notevole rapporto tra gli ufficiali a bordo e quelli a terra, si possa affermare che il personale sia assegnato ad uffici non conformi all'indole sua. Egli è piuttosto che serpeggia una tendenza che io stimo pericolosa qualora fosse per essere troppo secondata, ed essa consiste nel volere escludere l'ufficiale di stato maggiore da ogni servizio che si eserciti a terra, pur da quelli che, per il loro carattere, hanno una intima relazione coi servizi di bordo. Ora bisogna ricordare che l'opera dell'ufficiale di stato maggiore deve essere opera essenzialmente integratrice e che come tale richiede cognizioni larghe che riflettono tutti i rami del tecnicismo marittimo; nè sarebbe possibile che tale opera si esplicasse a bordo in maniera completa ed efficace, ove essa non trovasse, nei rapporti con le autorità marittime di terra, chi abbia vissuto la vita del mare ed abbia appreso ad intenderne le esigenze ed i modi per potere soddisfarle.

Ed ho finito. (*Segni di attenzione*).

Nella chiusa di un notevole discorso pronunziato in quest'Aula echeggiò una nota di pessimismo, che volle essere un monito e che suonò triste presagio. Ma la marina non lo accoglie e non lo teme.

Essa ha, in questi ultimi tempi, superato ben difficile prova di resistenza, e ne usciva rin vigorita e forte, perchè quella prova valse

a renderla conscia dello spirito di disciplina, dei vincoli di stima e di affetto sui quali riposa salda la compagine sua.

Quella prova valse a farla conscia delle sue forze, delle sue virtù, animata dalla fede di saper sempre e dovunque compiere il dover suo. (*Bravo!*)

Confidate, onorevoli colleghi, nell'opera e negli alti destini della nostra marina, circondateela del vostro caldo amore. Con sicura coscienza, ve lo affermo, essa saprà esserne degna! (*Bene! Bravo! — Vivissimi applausi — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prendano i loro posti.

Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro della mariniera. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, ministro della mariniera. Onorevoli signori. Non avrei creduto che quest'anno la discussione del bilancio assumesse così larghe proporzioni e non è a dire con quale soddisfazione io abbia ascoltata la patriottica parola degli onorevoli oratori che vi presero parte, e i poderosi discorsi da essi pronunziati.

La discussione così vasta in Parlamento ha un'eco diretta nel paese, e, come ben disse l'onorevole Marazzi e ripeté or ora l'onorevole Bettòlo, l'avervi partecipato deputati non appartenenti al mondo marinaro forma un'opinione pubblica, la quale non potrà essere che concorde al voto di tutti gli oratori che unanimemente invocarono per l'Italia una marina forte e agguerrita.

E prima di parlare della marina da guerra lasciate che io, anzitutto, ringrazi vivamente quegli onorevoli deputati che ebbero per la marina e per me frasi di incoraggiamento e di lode e dica poscia brevi parole sulla marina mercantile, il cui sviluppo e il cui avvenire sono con la prima indissolubilmente collegati.

Come a voi è noto, tenendo conto degli impegni assunti e della legge da voi testè approvata per la quale manca tuttavia il voto, che mi auguro favorevole, dell'altro ramo del Parlamento; fino al 30 giugno 1910 avremo disponibili i fondi necessari per far fronte ai compensi per la costruzione di circa 140,000 mila tonnellate di nuove navi a vapore.

Già in quella occasione diedi affidamento alla Camera che la questione complessa della marina mercantile sarà completamente studiata e conseguentemente, alla riapertura del Parlamento saranno dal Governo pre-

sentate concrete proposte sull'arduo tema della protezione dell'industria marittima.

Mi sia ora lecita però una franca ed aperta dichiarazione. Molto, certamente, può e deve fare lo Stato a pro della marina mercantile, perchè essa, oltre che una grande industria, è una forza politica della Nazione. Una saggia politica ferroviaria potrà consentire l'adozione di facilitazioni per le merci che dagli opifici ormai moltiplicantisi in ogni regione affluiranno nei porti nostri, creando quel *nolo di uscita* del quale ora si risente la mancanza; legittime riserve, per quanto lo permettano i trattati, potranno assistere la bandiera nazionale nella concorrenza con altre bandiere; riforme legislative elimineranno vincoli superflui o carichi ingiustificati: tutto ciò però non sarà sufficiente.

È d'uopo che la marina mercantile abbia l'intima coscienza dell'alta missione nazionale che le incombe, ed animata da sincero spirito di coesione, stringa in un solo fascio le singole energie e le singole attività, per farle convergere verso una sola meta comune, senza di che ogni opera di protezione, ogni riforma legislativa, qualsiasi *polizza unica* riuscirà vana ed inefficace.

Oggi i traffici marittimi si contendono e si conquistano mediante sforzi nazionali collegati; non è più l'era delle piccole gare individuali. Così fecero i nostri padri delle città marinare, così fa intensivamente la Germania, ove dinanzi alla prospettiva di un pericolo di invasione di bandiere straniere nell'esercizio di una linea, facciono le rivalità particolari e la bandiera nazionale trionfa. È con cuore di marinaio adunque, che invoco ed affretto questa coesione, questo accordo dell'industria italiana che integrino la feconda unificazione delle energie nazionali.

Come pure in altro campo, cioè, nei rapporti tra capitale e lavoro, per alto sentimento di carità di patria invoco la concordia affinchè chiusa l'era dei conflitti nell'industria marinara, possa la nostra bandiera muovere piena di ardimento alla conquista di nuovi mercati, alla difesa dei traffici dei nostri porti.

Circa il personale lavorante degli arsenali l'onorevole De Nobili ha sostenuto che, col decreto 7 febbraio u. s., ne furono in definitiva peggiorate le condizioni.

Ora, considerando nel loro complesso le norme che regolano, presso di noi, l'avanzamento di questo personale, le quali, mi presenta l'onorevole De Nobili, dimostrano che

la questione della mano d'opera fu affrontata e risolta con criteri di carattere organico, si rileva che all'entrata in vigore delle nuove disposizioni, in aggiunta alle ordinarie promozioni concesse il 1° gennaio di quest'anno in numero di 457, ebbero luogo il 1° aprile u. s. ben 2043 promozioni; e altre 3840 ne verranno accordate nel prossimo esercizio in luogo delle 1300 circa che in media si effettuarono dal 1904 fino ad oggi. Come si vede, dunque, entro un anno dal 1° aprile u. s., sopra 14,500 operai ben 5883 saranno promossi con una maggiore spesa di lire 900,000 ed un elevamento della mercede media da 3.75 e 4 lire.

Altra obiezione a quel decreto è stata mossa per l'avanzamento degli operai a mercedi superiori a quelle massime normali, avanzamento per il quale si è creduto conveniente sostituire al criterio dell'anzianità quello della scelta in limitata misura. Si è detto che questo nuovo criterio lede diritti acquisiti e si presta ad arbitri. Ciò non parmi esatto: non si può parlare di diritti acquisiti che solo nel caso in cui, per gli operai medesimi, si sieno già verificate, senza effetto, le condizioni in tali norme prevedute; ma non nel periodo di semplice aspettativa di un diritto non ancora raggiunto.

Inoltre è da osservare che per gli avanzamenti fino alla mercede massima normale, è mantenuto integralmente il criterio della anzianità, e mentre esso assicura a tutti egualmente il raggiungimento di una conveniente mercede, si è considerevolmente ridotto il periodo di tempo necessario per conseguirla.

Difatti, mentre con le precedenti norme gli operai delle prime quattro categorie, che rappresentano i quattro quinti del personale lavorante, impiegavano 14 e 20 anni per raggiungere le rispettive mercedi massime normali di lire 3.50 e 4, ora non ne impiegheranno che 12 o 15; e ciò nonostante, in contraddizione con quanto sembrami sostenga l'onorevole De Nobili, ricevo domande di operai delle classi inferiori che invocano l'applicazione anche ad essi del criterio della scelta perchè, sentendosi capaci, anelano giustamente di giungere presto a una mercede più rispondente alla loro abilità.

In definitiva, dopo aver fatto quanto promisi nella tornata del 3 luglio 1906 per migliorare le condizioni di carriera degli operai, intendo mantenere le mercedi massime oltre le normali, soltanto per coloro che effettivamente le meritano per la loro

abilità, essendo in ciò in pieno accordo anche con la Commissione d'inchiesta.

Soltanto si potrà esaminare a suo tempo, come l'onorevole De Nobili chiede, se, e in quali limiti ristretti, possa essere aumentata la percentuale del sette per cento ora vigente per le promozioni a scelta.

Del resto è ammesso che la sicurezza di conseguire gli avanzamenti, per turno, a periodi determinati, rende meno attivi ed operosi gli operai; e la citazione dell'industria privata fatta dall'onorevole De Nobili è appunto favorevole a questa tesi e non alla sua, perchè presso l'industria privata si può essere certi che nessuno è retribuito più di quanto renda, e l'avanzamento è regolato col criterio esclusivo della scelta fin dalla più giovane età. O non è forse scelta, nel senso più assoluto, quanto disse l'onorevole De Nobili, affermando che in uno stabilimento privato un abile operaio, anche di diciotto o venti anni, dopo solo un mese di assunzione in servizio, può essere portato subito alle mercedi massime di sei o sette lire?

D'altra parte la composizione stessa della Commissione d'avanzamento e le modalità prescritte per le promozioni a scelta (specchi caratteristici, diritto di reclamo, ecc.), costituiscono tale un complesso di garanzie che non può credersi giustificata la presunzione di arbitrii. Ma poichè egli ebbe a dire che la scelta dipende a volte da motivi *men che corretti*, prego caldamente l'onorevole De Nobili a citarmi, o darmi qualche indicazione di casi che a lui risultassero tali, assicurandolo che farò eseguire subito le indagini più rigorose ed esaurienti.

Quindi, onorevole De Nobili, mentre la ringrazio delle cortesi parole avute a mio riguardo, abbia pure la convinzione che non manco di fare quanto sia possibile per la classe operaia, contemperando giustamente i *desiderata* per il miglioramento delle condizioni di essa con la necessità assoluta di pagare meglio chi merita e chi lavora, assicurando così il miglior rendimento della mano d'opera.

Sulla domanda e raccomandazioni rivoltemi dall'onorevole Tecchio riguardo ad alcuni operai, debbo dichiarare che quanto egli chiede si riduce a determinare quali individui o gruppi di individui si trovino ancora, dopo i miglioramenti così rilevanti testè accordati, in condizioni da poter invocare qualche provvedimento eccezionale a loro favore.

Ma ciò non è cosa semplice, occorrendo un esame particolare delle condizioni di singoli individui, nè potrà essere conclusivo se non in base a confronti fra operaio ed operaio da farsi dopo note le conseguenze delle promozioni suppletive del 1° aprile scorso e di quelle imminenti del 1° luglio prossimo.

Circa quanto potrà risultare debbo fare però ogni riserva per le conseguenze finanziarie, da cumularsi con quelle dei provvedimenti già ultimamente adottati.

Relativamente al memoriale della Federazione nazionale degli impiegati civili della regia marina, presentatomi dall'onorevole Tecchio, e alle raccomandazioni da lui svolte risponderò toccando le questioni più importanti e prima fra le altre quelle comuni a tutte le categorie.

Deve essere esclusa l'adozione dei ruoli aperti che fu applicata all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, per la quale la stessa Sottogiunta degli organici ebbe testè ad affermare che la sua approvazione è determinata dalle specifiche condizioni di quella amministrazione e che affatto impregiudicata deve rimanere la questione dei ruoli aperti per le altre amministrazioni.

Per gli specchi caratteristici, mi riservo di esaminare se convenga, come pare, estendere agli impiegati civili disposizioni analoghe a quelle che regolano la compilazione di speciali note caratteristiche a similitudine di quanto si fa per il personale militare.

Per il lavoro straordinario degli impiegati, credo per ora non conveniente variare le norme presenti in base alle quali si compensano i lavori straordinari mediante gratificazioni periodiche o eventuali, come non credo accettabile la proposta di elevare da lire 2,000 a lire 2,500 lo stipendio iniziale degli impiegati tecnici delle Direzioni dei lavori, perchè con tale aumento si verrebbe a stabilire che il primo stipendio dei tecnici sarebbe superiore al primo stipendio degli ufficiali di tutti i corpi della regia marina compreso il Genio navale e il corpo sanitario nei quali si è ammessi col grado di tenente e si richiedono titoli e lauree per aspirare all'ammissione.

Premesse queste brevi considerazioni ed in relazione a quanto il Governo intende di proporre per migliorare le condizioni degli impiegati in genere, mi dichiaro favorevole ad un miglioramento di stipendio per i disegnatori della classe transitoria e per quelli effettivi dipendenti dalle costru-

zioni, dall'artiglieria e dal Genio militare al servizio della regia marina, e parimenti pei contabili, pei guardiani di magazzino e pei commessi delle capitanerie di porto, del quale personale ebbero a interessarsi l'onorevole relatore e gli onorevoli Tecchio, De Nobili, Orlando, Pala, e stamane gli onorevoli Cassuto e Fiamberti, prendendo fin da ora impegno di concretare in proposito, d'accordo col mio collega del tesoro, le necessarie disposizioni in quella misura che sarà riconosciuta equa ed opportuna. (*Bravo!*)

Accetto infine di buon grado la raccomandazione fattami dall'onorevole Cassuto a riguardo dei professori di scienze e lettere dell'Accademia navale, indubbiamente meritevoli di speciale considerazione, promettendo di studiare il modo di migliorarne le condizioni di stipendio in relazione ai provvedimenti che saranno adottati per i professori delle Università.

L'onorevole Arlotto che di gran cuore ringrazio per le frasi d'incoraggiamento e di plauso che egli volle rivolgere alla marina ed anche alla modesta opera mia nella sua diligente e meritamente lodatissima relazione, ha espresso opinioni non del tutto consone ai concetti ai quali è informato il regio decreto 10 febbraio ultimo scorso col quale fu istituita la carica di capo di stato maggiore della marina e ne furono determinati il grado e le attribuzioni.

Ora io debbo dire che fin da quando, nel 1884, fu dal compianto ministro Brin istituita tale carica, che andava allora congiunta a quella di presidente del Consiglio superiore di marina, mai il capo di stato maggiore ebbe facoltà ed attribuzioni tanto larghe ed estese quali sono quelle contemplate dall'ultimo regio decreto sopracitato. E come fu già invocato in quest'aula, un ritorno appunto al decreto del Brin, oggi, innanzi a disposizioni che danno facoltà ancora più ampie, non si è contenti e si vorrebbe addirittura un'autorità indipendente dal ministro, con poteri esecutivi incompatibili con la responsabilità di esso verso il Parlamento, che per il nostro Statuto deve rimanere piena ed intera.

Non solo, ma si vorrebbe perfino una disposizione di legge, in forza della quale il capo di stato maggiore venisse considerato, nell'esercizio delle sue funzioni, superiore a tutti coloro che sono ascritti alla marina militare salvo il ministro, dimenticando da un lato che il ministro è fuori questione

perchè carica politica; e sconvolgendo dall'altro ogni base su cui posa la gerarchia militare, con tutti i doveri e tutti i diritti che a questa sono indissolubilmente collegati. Nè il capo di stato maggiore una volta nominato potrebbe poi essere considerato soltanto saltuariamente nell'esercizio delle sue funzioni; per la qual cosa tale superiorità verrebbe ad essere effettiva e continuata. Un simile criterio, me lo consenta l'onorevole relatore, non trova riscontro presso altri, e neppure da noi, nelle disposizioni vigenti relative alla carica di capo di stato maggiore dell'Esercito.

Ad ogni modo, tanto meglio se la carica di capo di stato maggiore della marina e quella di comandante della flotta coincidessero, il che del resto è pure contemplato nel regio decreto del 10 febbraio, nel quale è previsto appunto il caso in cui, anche in tempo di pace, il capo di stato maggiore possa assumere il comando della flotta.

Non parmi giusto poi dire, come fa l'onorevole relatore, che le funzioni di capo di stato maggiore dell'Ammiraglio siano state quasi sempre tenute da un capitano di vascello, perchè tale posto fu sempre riservato all'ufficiale ammiraglio che era capo dell'Ufficio di stato maggiore.

Nè tampoco sembra esatta l'altra asserzione che quella separazione effettiva delle funzioni militari dalle amministrative nell'Amministrazione centrale della marina sia un fatto compiuto presso altri paesi.

In Austria il ministro è comandante della marina e funge da capo di stato maggiore; mentre il capo dell'Ufficio di stato maggiore è un capitano di vascello.

In Inghilterra il *Board*, composto di otto membri, dei quali quattro ammiragli, ha *in solido* mansioni di ministro e di capo di stato maggiore; ed a capo dell'Ufficio di stato maggiore (Naval Intelligence Department) è un contrammiraglio od un capitano di vascello.

In Francia il ministro ha alla sua dipendenza il capo di stato maggiore che è vice ammiraglio.

In Germania vi è perfetta indipendenza tra ministro e capo di stato maggiore; ma bisogna riferirsi alle basi fondamentali che reggono quel paese eminentemente militare, ove le due suddette cariche dipendono direttamente dall'Imperatore che è capo effettivo della marina e che ha alla sua intermediazione un proprio « Marine Kabinet », indipendente dal Ministero con a capo un contrammiraglio, e con attribuzioni di gran

lunga più importanti di quelle dei Gabinetti presso i Ministeri delle altre marine.

Quindi, eccettuata la Germania con le speciali modalità ora indicate, non si trova altrove quella indipendenza assoluta tra la carica di ministro e quella di capo di stato maggiore che l'onorevole relatore invocherà ora per noi.

Fu solo sotto il ministro Giuseppe Palumbo, cioè nel 1898 e mentre io coprivo la carica di capo dell'ufficio di stato maggiore, che a questo ufficio fu data una relativa indipendenza, mettendolo sotto gli ordini immediati dell'Ammiraglio della flotta; e si è appunto per l'esperienza personale acquistata in quel tempo che io potetti di fatto accertare la importanza altissima dell'ufficio medesimo, e l'opportunità di estenderne le facoltà e le attribuzioni in quella guisa che ultimamente concretai col regio decreto, oggetto delle osservazioni dell'onorevole relatore; facoltà e attribuzioni che, fino dal giorno in cui ebbi l'onore di venire a questo posto conferii in gran parte al contrammiraglio capo dell'ufficio stesso, cui peraltro faceva difetto il grado per poterle esercitare tutte utilmente.

Sono pienamente d'accordo con l'onorevole Arlotto e con l'onorevole Santini sulla convenienza che le funzioni del capo di stato maggiore siano stabilite per legge; ma parve a me opportuno l'esperimentarne preventivamente in pratica l'applicazione con disposizioni regolamentari che, se riconosciute giuste ed opportune, potranno essere tradotte in legge senza il pericolo di esporre a discussioni e varianti norme legislative le quali una volta concretate non dovrebbero essere più, o per molti anni almeno, sottoposte a ritocchi o rifacimenti.

Sta in tanto di fatto che la breve esperienza di questi mesi ha già dimostrato come la nuova istituzione in base alle direttive del più volte citato decreto conduca a pronti e fecondi risultati per l'alta finalità di una efficiente preparazione alla guerra.

Con ciò non ho la pretesa di aver convinto in modo assoluto l'onorevole relatore, ma mi lusingo almeno che egli vorrà in parte modificare i suoi apprezzamenti che riconosco ispirati a sensi di obbiettività e dal ben noto amore che egli porta per tutte le questioni della nostra marina.

Ma l'onorevole relatore, dopo aver riconosciuto la migliorata situazione dei servizi della marina in generale ha mostrato qualche preoccupazione circa la disciplina dei

nostri equipaggi ed un'altra preoccupazione, che egli definisce di gran lunga superiore, per la lentezza notevole delle nostre costruzioni navali.

Quanto alla disciplina, io penso per certo che l'onorevole Arlotta, trattandosi di redigere la sua relazione annuale sul bilancio, abbia inteso di riferirsi ancora al fatto dei sottufficiali macchinisti avvenuto a Spezia nella scorsa estate già da lui e da altri onorevoli deputati e da me medesimo deplorato in quest'Aula nel dicembre scorso in occasione della discussione del bilancio 1906-1907. Su di che, a dissipare ogni equivoco per chi lesse o leggerà la relazione stessa, io chieggo alla cortesia dell'onorevole Arlotta una precisa dichiarazione la quale parmi tanto più necessaria in quanto che or non è guari da qualche giornale furono elevati dubbi appunto sulla saldezza della disciplina dei nostri equipaggi.

Per me, che li conosco a fondo, tale recente pubblicazione produsse un senso di dolorosa meraviglia e di incredulità; volleno tuttavia rassicurarmi chiedendone a tutti i comandanti in capo di dipartimento e di forze navali, dai quali ebbi risposte unanimemente concordi che mi autorizzano a confermare solennemente qui a voi, onorevoli deputati, che i nostri sottufficiali, i nostri equipaggi, come altra volta dissi in quest'Aula, sono disciplinati, affezionati al servizio e ai loro superiori, quali io li ritrovai sempre in ogni più difficile contingenza della mia non breve carriera militare, sia a terra sia a bordo.

E veniamo alle costruzioni. Non starò a ripetere oggi le ragioni dei ritardi nelle nostre costruzioni navali, già da me enunciate nelle tornate del 16-17 giugno 1905, ragioni d'indole varia, cioè, amministrative, di bilancio, di scarsa produzione di alcuni arsenali di Stato e delle condizioni delle nostre industrie private metallurgiche e navali.

Ma giustamente ha prodotto grande impressione, e ne fece menzione pure l'onorevole relatore, il fatto che il *Dreadnought* fu costruito e allestito in Inghilterra in soli sedici mesi.

Non sarà forse senza interesse per la Camera udire come un simile risultato, unico del genere, abbia potuto conseguirsi.

Il *Dreadnought* impostato il 2 ottobre 1905 fu varato quattro mesi dopo e fece le prove in mare il 1° ottobre 1906; però l'inizio effettivo della costruzione dovette aver luogo almeno nell'agosto 1905, poichè nelle prime cinque settimane dal giorno dell'imposta-

mento furono messe a posto 2700 tonnellate di materiale, il che significa che molto materiale al 2 ottobre era già lavorato. Da altra parte le prove durarono circa un mese, quindi si può dire che la nave fu costruita e allestita in sedici mesi.

Anzitutto devesi notare che questo fu un vero *tour de force* anche per l'Inghilterra. Per tutto il periodo di costruzione i 2000 operai addetti alla nave ebbero 5 ore di lavoro straordinario al giorno, ossia lavorarono 13 ore al giorno invece di 8, e nel bilancio risultarono spese le seguenti somme: dall'aprile 1905 al marzo 1906 lire 23,029,000, dall'aprile 1906 al marzo 1907 lire 18,782,000, dall'aprile 1907 al marzo 1908 lire 139,000.

E da notare che in queste cifre non sono comprese le spese per i cannoni e per le munizioni, computandovi le quali il costo della nave sale a 48,000,000, ed a 51 milioni circa se vi si aggiungano cannoni e munizionamento di riserva.

Alla *Direction of naval construction* di Londra (che non è la nostra Direzione generale delle costruzioni, ma una specie di Comitato dei disegni delle navi) sono addetti 48 ingegneri navali, cioè, 28 col grado corrispondente a quello di capitano, 16 ufficiali superiori e 4 con posizione corrispondente a quella di ufficiale generale.

Vi sono poi 71 disegnatori.

È chiaro che con questo personale vi è margine per preparare in quattro o cinque mesi disegni particolareggiati e completi di una nave, tutti gli schemi di contratti, ecc.

Il principio di non modificare per nessun motivo i disegni di massima, una volta apposto il *ne varietur* del « Board of Admiralty », nè i disegni dei particolari, una volta apposto il *ne varietur* del « Director of Naval Construction », è seguito scrupolosamente in Inghilterra. Un esempio tipico è dato dal *Dreadnought* stesso. Durante il 1905 e il 1906 si è andata generalizzando l'idea che contro il naviglio torpediniere non bastassero i pezzi del calibro di 76 millimetri, e che ad ogni modo essi dovessero essere sistemati dietro corazza; tanto vero che sulle navi tipo *Belterophon*, simili al *Dreadnought* ma posteriori ad esso, invece dei 76 millimetri, furono posti 102 millimetri, e, a quanto pare, dietro corazza. Ciò nonostante quantunque a rigore si fosse perfettamente in tempo per portare questa modificazione sul *Dreadnought* l'ammiragliato tenne duro, e il *Dreadnought*, fu allestito con pezzi da 76 messi allo scoperto sulla tuga, non curando

e acerbe critiche che si elevavano contro di esso per un tale fatto.

In Inghilterra è tanto più facile la preparazione dei disegni relativi alle nuove navi, perchè là esiste la cosiddetta *Standardisation of Fittings*, ossia una raccolta di disegni regolamentari per i tipi normali di tutti gli accessori come portelli, pompe, valvole, maneggi, candelieri, grue, apparecchi per manovra di ancore, imbarcazioni, tende, ecc., accessori di alloggi, di depositi, ecc. Da noi questa istituzione esiste per la Direzione generale di artiglieria, ma ancora manca per quella delle costruzioni; però sono già in corso disposizioni per attuarla, ciò che tuttavia richiederà un certo tempo.

FRANCHETTI. Benissimo.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. La ringrazio. Non è tanto facile...

FRANCHETTI. Ma prima non era stato fatto.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Anche il mondo fu fatto in sei giorni... I contratti per le artiglierie, le corazze, le macchine e i pezzi di acciaio fuso dello scafo sono stipulati diversi mesi prima dell'impostamento effettivo della nave. Per esempio, il *Temeraire* (del tipo *Dreadnought*) fu impostato il 1° gennaio 1907 a Devonport: il 20 gennaio arrivò il dritto di poppa e fu subito messo a posto.

Ora per un pezzo di acciaio fuso di questo genere occorrono non meno di quattro mesi fra preparare i disegni, lanciare la gara per stipulare il contratto, e poi per il modello, per la staffatura, per la fusione e sbavatura, per il trasporto in ferrovia. E ciò in Inghilterra: da noi il tempo risulta indubbiamente maggiore.

Le ordinazioni per le corazze, artiglierie, ecc., del *Dreadnought* si dovettero dare certo prima del giugno 1905 e ripartirle fra diverse case, ciò che è possibile solo in Inghilterra dove esistono cinque fabbriche di corazze, due fabbriche di cannoni e numerosissime sono poi quelle per apparati motori, e dove si ha la buona abitudine commerciale ed industriale di essere esatti ai termini della consegna.

Quanto alle turbine mi risulta che esse furono ordinate alla casa Wickers nel giugno 1905, cioè quattro mesi prima che si impostasse la nave.

Tutto era dunque combinato, tutto era previsto, perchè ogni oggetto arrivasse a suo tempo, di modo che la messa a posto di una cosa non dovesse intralciare la messa a posto di un'altra.

Le caldaie giunsero non appena varata la nave: mentre esse si ponevano a posto, arrivarono le piastre di corazza le quali furono subito dopo messe in opera in poco più di un mese. Nel mese successivo si imbarcarono i grandi pezzi delle turbine e alla fine di maggio si iniziò la sistemazione delle artiglierie.

Questo perfetto ordine, questa puntualità veramente ammirevole fa onore non solo agli organi di direzione dell'ammiraglio, ma anche alle Ditte inglesi: ed è noto infatti che vi fu in Inghilterra una specie di gara alla quale tutti presero parte, Governo e cittadini, come un sol uomo, per far vedere al mondo qual'era la capacità di produzione del loro così perfezionato organismo industriale.

Con la nuova organizzazione degli arsenali « Practical and Businesslike » è stata data ai direttori dei lavori maggiore libertà di azione ed ampia facoltà di acquistare i materiali occorrenti senza alcun intermediario, dirigere i propri magazzini, ammettere, licenziare e punire gli operai, ordinare lavoro straordinario, ecc.

Tuttavia è bene tener presente che, come già dissi, nell'Inghilterra stessa il *Dreadnought* rappresenta il *record* delle costruzioni navali. Vi sono là due corazzate, il *Lord Nelson* e l'*Agamemnon*, impostate prima del *Dreadnought*, cioè nel maggio 1905, e che non furono varate se non dopo 15 e 13 mesi rispettivamente dacchè erano state impostate e oggidi sono ancora tutt'altro che pronte, tanto che si può ritenere che in complesso per la loro costruzione e allestimento si impiegheranno più di due anni e mezzo.

In tutte le altre nazioni poi il periodo di costruzione delle ultime grandi navi è stato sempre più lungo.

Se prendiamo ad esempio la Germania, per le ultime navi si impiegarono da tre anni e un quarto a tre anni e tre quarti per la costruzione, dal giorno dell'impostazione della nave a quello delle prove.

La Francia ha in generale impiegato un tempo anche maggiore, e cioè da cinque a sei anni. La corazzata *Vérité*, varata a Bordeaux il 28 maggio 1907, fu ordinata il 21 maggio 1902, cosicchè solo per vararla si impiegarono cinque anni e forse un altro anno e mezzo ci vorrà per allestirla.

Negli Stati Uniti si impiegarono in media da tre a quattro anni per la costruzione delle grandi navi.

In Austria si impiegarono da tre anni a tre

anni e mezzo per la costruzione di ciascuna delle tre ultime corazzate tipo *Erzherzog* di 10,600 tonnellate, ma solo mediante un energico sforzo del Governo che ottenne un credito straordinario di 121 milioni di corone, da potersi smaltire, si noti bene, in soli quattro anni.

In Italia negli ultimi anni si fecero a questo riguardo notevoli progressi. La corazzata *Napoli*, impostata il 21 ottobre 1903, fu varata il 10 settembre 1905, dopo circa ventidue mesi: di essa venne affidato l'allestimento alla casa Ansaldo, che avrebbe dovuta darla pronta entro diciotto mesi, se i ritardi nella consegna delle corazze, dovuti a cause assolutamente non prevedibili, e se difficoltà insorte nella consegna dell'apparato motore in seguito al trapasso di proprietà della ditta costruttrice di esso non facessero prorogare di qualche mese la data definitiva della consegna.

E a questo riguardo devo notare che nel concretare tutto l'ordinamento dei lavori del *Napoli* si cercò di prevedere e di provvedere in tempo in modo che non si avesse a perdere una sola settimana. A tale scopo, diversi mesi prima che la nave si varasse, si intavolarono le trattative con la casa Ansaldo, si mandarono ingegneri e disegnatori a prendere tutti i dati, ed a concretare i provvedimenti necessari perchè la nave, appena varata, potesse essere rimorchiata a Genova e fossero poi ripresi i lavori senza soluzione di continuità.

Adunque non solo esiste la tendenza ad abbreviare i termini per la costruzione di una nave, ma provvedimenti concreti furono adottati i quali già diedero buoni risultati, sebbene non in quella misura che è giustamente da tutti desiderata.

I principi fondamentali dai quali non si intende più derogare in avvenire sono:

1° Non porre mano alle ordinazioni di materiali per la costruzione di una nave se il progetto non è completamente ultimato. Questo principio del resto già fu seguito da me negli ultimi anni come ebbe pure a constatare la Commissione d'inchiesta, e come lo dimostra lo stato dei lavori del *San Giorgio* e del *San Marco*.

2° Non impostare la nave se non sono già in avanzata lavorazione i materiali, e se non sono stipulati i principali contratti; cioè quelli per la ruota di prora, per il dritto di poppa, per l'apparato motore, per le artiglierie, per le corazze, ecc.

3° Non impostare la nave se non vi sono i fondi disponibili, perchè essa si possa co-

stuire ed allestire in un tempo ragionevolmente breve date le condizioni della nostra finanza e delle nostre industrie. Per una grande nave da battaglia questo periodo dovrebbe essere di 30 mesi o tutt'al più di tre anni dalla data d'impostazione, evitando assolutamente che, per nessun motivo in avvenire, le navi abbiano ad invecchiare sullo scalo, ed entrare in servizio già in ritardo rispetto al tipo.

Ma perchè una tale finalità si possa raggiungere è indispensabile che anche l'industria privata paesana si perfezioni ancora, e prenda l'abitudine di far fronte ai propri impegni, accoppiando alla bontà del materiale lo scrupolo commerciale della esattezza nella data della consegna.

E passo all'onorevole Albasini. (*Comenti — Si ride*).

L'onorevole Albasini, traendo argomento dalla mia risposta espressa in forma condizionale ad analogo quesito fatto dall'onorevole relatore del bilancio, ha preso a combattere un programma navale che il Governo non ha ancora presentato nè studiato ne' suoi particolari, e che per ragioni ovvie di opportunità non parmi conveniente sia ora posto in discussione, in via, dirò così, incidentale. Ciò che posso assicurare fin d'ora si è che tale programma non sarà certamente quello esposto dall'onorevole Albasini in quest'aula. (*Si ride*).

Fatta una rapida rivista delle flotte delle principali marine europee e di quella del Giappone, valutandone la potenza col criterio erroneo del solo tonnellaggio, l'onorevole Albasini mette l'Italia all'ultimo posto e calcola come quantità quasi trascurabile la flotta austro-ungarica, cui assegna solo tre corazzate da 10,000 tonnellate non tenendo conto delle altre sei, cioè dei tre tipo *Wien* e dei tre tipo *Arpad*, e dimenticando gli ultimi incrociatori *S. Georg* e *Karl VI* ed altri meno recenti, ma che pure hanno il loro raffronto in navi similari della nostra flotta.

Egli ha parlato a lungo di blocco delle coste, di bombardamenti, di grandi sbarchi, di guerra di corsa, di torpediniere, di attacchi diurni e notturni, di sottomarini offensivi e difensivi, di navi da battaglia con 25 o 26 mila tonnellate di spostamento, esponendo criteri generali di difesa marittima che io non divido, e che fortunatamente ormai non sono divisi dal paese e neppure dalle più alte competenze militari di qualsiasi Stato marittimo; e lanciando, infine, quasi come aforismi, le frasi seguenti: « A

nulla varranno le vittorie navali se non riusciremo a conquistare la vittoria per terra», «Avremo fatto uno sforzo altrettanto oneroso quanto inutile, costruendo le quattro grandi navi», «Non dal mare possono venire le maggiori minacce per l'Italia».

Su di ciò hanno risposto brillantemente parecchi onorevoli oratori e con speciale competenza tecnica gli onorevoli Bettolo e Lucifero Alfredo, e lo stesso onorevole Marazzi che, pur convenendo con lui su alcuni argomenti, nel suo chiaro discorso ebbe, in assoluta contraddizione coll'onorevole Albasini, frasi veramente felici. Egli disse: «La flotta è l'arma italiana per eccellenza: noi dobbiamo orientare la politica nostra marinara verso un grande avvenire», ed illustrando poi il concetto generico della difesa d'Italia conchiuse: «l'esercito è lo scudo, la marina è la spada, la spada che porti lontano le nostre ragioni».

Idee coteste che collimano con quelle espresse con sì elevata parola e con tanta energia dall'onorevole Fiamberti che non vede grandezza d'Italia se non sul mare.

Ma poichè l'onorevole Albasini, contrariamente agli insegnamenti della storia antica e recente di tutti i popoli marinai, ha conchiuso il suo discorso con la frase che «l'impero del mare non pare ormai sia altro che una vana parola» (*Interruzione del deputato Albasini*)... Queste sono le parole da me udite.... e tanto mi hanno stupito che le ho scritte... (*Si ride*); mi permetto di richiamare anche io la sua benevola attenzione sugli scritti del Calwell, del Bonamico stesso e del Mahan, il quale ultimo con le sue pubblicazioni ha trascinato il proprio paese nell'indirizzo navale presente, intuendo e prevedendo l'attuazione di avvenimenti storici della più alta importanza, verificatisi poi a breve scadenza.

L'onorevole Albasini, da ultimo, asserendo che l'Italia non si provvede di sottomarini, ha forse dimenticato che nel programma approvato con la legge del 1905 ne sono considerati 12, dei quali cinque già pronti od in avanzato stato di allestimento. Ed a proposito degli entusiasmi suoi, spinti al punto da consigliare quasi che di sottomarini si stendesse una catena lungo le nostre coste, io debbo avvertirlo che una certa lettera dell'illustre ammiraglio Fournier da lui citato, lettera che aveva servito in Francia ai fanatici sostenitori della nuova arma, fu in Parlamento dichiarata apocrifa...

ALBASINI. Non l'ho citata io quella lettera.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Lei ha citato soltanto l'ammiraglio Fournier; la lettera di questo ammiraglio la cito io e non dico che l'abbia citata lei... (*Ilarità*). Ma poi aspetti e sentirà il resto...

In Parlamento, adunque, quella lettera fu dichiarata apocrifa nel novembre scorso dal ministro Thomson; si capisce che io cito ciò che a me fa comodo per le mie dimostrazioni... (*Si ride*).

Ora io non credo ancora ai sottomarini di 700 o 800 tonnellate...

ALBASINI. Ma se ne stanno costruendo. (*Commenti*).

MIRABELLO, *ministro della marina*. Questo non vuol dire.

Io affermo che il ministro della marina francese, pur riconoscendo i grandi pregi dei sottomarini, ha tuttavia affermato che essi non sono ancora atti a intraprendere la guerra di alto mare. E ciò, badate bene, fu detto ufficialmente in Francia, dove è lunga l'esperienza in materia e dove lo sviluppo dato ai sottomarini ha assunto una importanza veramente eccezionale. (*Bene! Bravo!*)

L'onorevole Santini ha il nuovo parlato degli incrociatori tipo *San Giorgio*, sul valore dei quali e sulle ragioni che mi decisero alla loro costruzione già dissi in modo esauriente al Senato e qui alla Camera nel luglio 1906 e il 14 dicembre dello stesso anno confutando un'asserzione dell'onorevole Barzilai.

Questi incrociatori, a somiglianza degli altri tipo *Vittorio Emanuele*, riuniscono in loro mirabilmente i caratteri delle navi di linea con quello degli incrociatori, e fra il gruppo dei quattro *Vittorio Emanuele* ed il gruppo dei quattro *San Giorgio* si riscontra tanta omogeneità quanta ne occorre perchè tutte le otto unità si prestino ad uguali sistemi di combattimento.

Non anomalie, adunque, e non discontinuità d'indirizzo.

Io stesso, che faceva impostare le navi tipo *San Giorgio*, dichiarava prima ancora delle azioni decisive della guerra russo-giapponese, quali fossero i miei concetti riguardo alle navi ultra potenti di grande tonnellaggio, navi che, come allora io diceva, debbono costituire il nerbo di ogni flotta.

La verità, molto elementare, è una sola, che cioè ci vogliono le grandi navi come ci vogliono le medie navi; le une e le altre debbono entrare nella composizione di una flotta, come ne debbono far parte le piccole

navi di esplorazione, le torpediniere e via dicendo.

Nel caso nostro, poi, è particolarmente necessario avere anche delle navi relativamente meno grandi, maneggevoli, e di moderata immersione per la natura stessa dei mari ove potranno essere chiamate ad esplicare i loro uffici di guerra.

E se pensai prima agli incrociatori corazzati, fu perchè quello era il bisogno più urgente, e d'altronde io credo che in tutti i tempi, accanto alla costruzione delle grandi navi, abbia camminato di pari passo quella delle navi meno grandi. Così se il *Saint-Bon* ed il *Brin* furono gli iniziatori delle grandi costruzioni, fu pure sotto il *Saint Bon* che sorsero gli incrociatori corazzati *Vettor Pisani* e *Carlo Alberto* e sotto il *Brin* chesi costruirono l'incrociatore corazzato *Marco Polo* e gli altri due *Garibaldi* e *Varese*, che abbiamo attualmente in servizio, le quali due ultime navi furono precedute da vari esemplari dell'istesso tipo ceduti dai cantieri costruttori a marine estere, e ripetuti nel *Nisshin* e nel *Kasuga*, che fecero ottima prova alla battaglia di Tsushima.

Inoltre l'onorevole Santini desidererebbe un aumento dell'organico del Corpo sanitario e ciò parmi egli dicesse perchè il numero attuale dei medici è insufficiente ai bisogni degli ospedali.

Ora, mi permetto di far notare, che l'organico attuale è fatto in base alle tabelle di mobilitazione e che noi abbiamo a terra agli ospedali: a Spezia 17 medici, a Napoli 16, a Venezia 12, 12 a Taranto e 9 a Maddalena, con una media mensile di 280 ammalati rispettivamente di 550, 280, 250, e 160.

SANTINI. Io credo che non bastino.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Con 280 malati, 16 medici mi pare che bastino.

Del resto la ragione la sa anche lei. Sono tre anni che io sto lavorando per i medici dell'emigrazione, e subisco molto volentieri anche le interrogazioni che in proposito mi fa l'onorevole Santini. (*Si ride*).

SANTINI. Io ho parlato in un senso molto amichevole.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Certamente; interrogazioni amichevoli.

Io riconosco tutte le benemerienze e l'alto valore scientifico del Corpo sanitario della regia marina, il quale a bordo delle navi da guerra o su quelle mercantili, ovunque e in qualunque circostanza, ha

dato prova di abnegazione e di valentia. Ma come già dissi all'onorevole Santini nello scorso dicembre, per aumentare gli ufficiali del Corpo sanitario si attende la riforma della legge di emigrazione, della quale mi sono occupato con amore, e che appunto, ed in modo speciale per i medici, raccomandai anche testè caldamente al mio amico e collega il ministro degli affari esteri, al quale l'onorevole Santini potrebbe pure ricorrere in via amichevole per spingere questa riforma.

SANTINI. Ma il suo collega della guerra aumenta gli organici del Corpo sanitario. Segua il buon esempio. (*Si ride*).

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ho già dichiarato che l'organico dei medici è determinato dalle tabelle di mobilitazione e che non posso aumentare il numero degli ufficiali se gli aumenti non sono giustificati.

Ma l'aumento che desidera l'onorevole Santini si farà certamente con la modificazione dell'articolo 11 della legge sull'emigrazione.

Questa raccomandazione mi fa ricordare la questione della draga per Venezia, che pure deve venire da tre anni e con cinque ministri che si sono succeduti ancora non è giunta (*ilarità*).

Spero che il collega Gianturco, quando sarà approvata la legge dei porti, farà anche venire la draga, e così potremo scavare il fondo al Lido per farvi entrare i nostri bastimenti. (*ilarità*).

SANTINI. Guardi l'annuario, onorevole ministro, e potrà vedere le condizioni di carriera.

Voci. Onorevole ministro, si riposi.

(*Il ministro si riposa: ore 17,40*).

(*La seduta è ripresa alle ore 17,50*).

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

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'onorevole Franchetti ha ripetuto alla Camera le stesse cose da lui dette nel giugno 1905 e nel dicembre dello scorso anno, dichiarando esservi incompatibilità fra l'organico attuale e la potenzialità del bilancio, cosicchè ne rimangono sacrificati o le costruzioni, o l'allenamento, o, purtroppo, tutto.

Il suo concetto si compendia nelle seguenti parole da lui pronunziate allora:

« bisogna non aumentare il nostro impianto marinarisco: meno navi e meno uomini ».

A dimostrazione della sua tesi cita il fatto che nel bilancio di quest'anno il ministro sia stato costretto a togliere un milione e mezzo alle costruzioni e 400,000 lire alla manutenzione, per aumentare gli stanziamenti per l'allenamento, giungendo al risultato paradossale che per mantenere delle navi vecchie ha rinunciato in parte ad avere delle navi nuove. Egli poi combatte l'organico del personale in generale e particolarmente il graduale lievissimo aumento negli ufficiali di vascello da me proposto col progetto che sta dinanzi alla Camera; dichiara insufficiente l'allenamento degli equipaggi della flotta, citando di nuovo, quasi con aria di mistero, delle frasi relative alle manovre navali del 1905, protestando che al paese bisogna dire la verità, come se questo non fosse stato sempre il mio vangelo. Asserisce che le nostre navi non si muovono, e torna a citare i ventisette giorni di navigazione all'anno computati a suo modo, i pochi ufficiali imbarcati e i molti destinati ai servizi a terra, e citando l'esuberante ed ormai vecchio racconto della messa a posto di una lampada elettrica, fatto anni sono alla Camera dall'onorevole De Nobili, così conclude: « Vedete dunque dove si va a finire? Si comprende come la macchina non vada!!! »

Ora a tutte queste cose io già risposi non in modo generico, come ha asserito l'onorevole Franchetti, ma in modo particolareggiato ed esauriente nei discorsi pronunciati in quest'aula nelle giornate del 16 e 17 giugno 1905, 3 luglio 1906 e 14 dicembre dello stesso anno; ed ora abuserei effettivamente della pazienza degli onorevoli deputati se andassi a rileggere quei brani della mia prosa che mi stanno qui dinanzi.

Ma non è mia colpa se l'onorevole Franchetti si ostina a rimanere al 1903 e al 1905, come se la marina da allora non avesse progredito e rapidamente progredito. Egli parla di ufficiali di vascello a terra che altro non hanno a fare se non mettere la firma in calce agli elenchi portati dai sottufficiali scrivani, ed inoltre cita 43 mutamenti avvenuti nell'anno 1903 fra gli ufficiali della Direzione di artiglieria di Spezia.

Ora io debbo dichiarare alla Camera che di ufficiali in tali condizioni di inoperosità non ne esiste alcuno; che anzi, per deficienza numerica di essi, si fu costretti a sospendere temporaneamente la concessione delle licenze bimestrali; e quanto ai muta-

menti presso la Direzione di artiglieria di Spezia, se furono 43 nel 1903, sono stati soltanto 6 dal giugno 1906 ad oggi.

Dell'allenamento mi occupai fin dal principio del mio Ministero e ne parlai alla Camera, come di cosa della più alta importanza, nel mio primo discorso in maggio del 1904, citando gli esempi di squadre estere che da poco avevo lasciato nei mari dell'Estremo Oriente.

La Commissione d'inchiesta, nelle sue indagini, ha riconosciuto la necessità di un tale allenamento, ma l'onorevole Franchetti, che critiche sì acerbe muove tuttavia alle nostre squadre per deficienza di esso, non fu mai a bordo nè allora, nè dal 1905 insino ad oggi. E ciò, me lo consenta, toglie non poca importanza alle sue affermazioni che non rispondono alla verità dei fatti, e certo saranno apprese con stupore e con rammarico dai nostri ufficiali e dagli equipaggi delle nostre navi, i quali lavorano con assiduità e con quell'entusiasmo che chi li vide all'opera non può a meno di ammirare.

Rimane adunque soltanto il fatto del milione ed ottocentomila lire da me richiesto per il maggiore allenamento della flotta, tendente a ripristinare in parte il fondo delle costruzioni, di quelle somme che a tale scopo vennero sottratte nello stato di previsione 1907 908.

Ora, che questa necessità io stesso avessi già preveduta, lo dimostra quanto ebbi l'onore di dire alla Camera nel 3 luglio 1906 (pagina 9632 degli *Atti parlamentari*), cioè « che questo dell'allenamento era il vero nodo della questione », e citai anzi la preziosa dichiarazione che a tale riguardo risultava nella relazione generale della Commissione d'inchiesta, dove a pagina 41 si legge: « la Commissione non esclude che possa giustamente venire chiesto in misura limitata qualche nuovo sacrificio alla Nazione, allo scopo preciso di provvedere all'allenamento ed alla istruzione della marina ».

FRANCHETTI. Ma legga quello che segue.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Quello che segue dice che prima di darlo bisognerà che il mondo sia capovolto. (*Si ride*).

FRANCHETTI. La Commissione lo dice diversamente: ella lo traduce a modo suo e per suo comodo.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non lo traduco a modo mio. Io posso citare anche la seconda parte, che del resto è

riportata nel mio discorso al quale ho accennato, ed anche i commenti che ella ha fatto, ma comprenderà che non posso venire a leggere tre discorsi di seguito fatti in quest'aula per confutare le cose che continuamente viene a dire.

FRANCHETTI. E che continuerò a dire!

MIRABELLO, *ministro della mariniera*.

E le ho risposto tre volte adesso.

A ciò appunto provvede, e con sincerità di forma e di sostanza, il progetto di legge da me testè presentato.

Nè è esatto il dire che si tengono inutilmente in servizio navi antiquate, mentre nel dicembre scorso fu dal Parlamento approvata la radiazione di rilevante parte del nostro naviglio.

Ma prima di radiare occorre che nuove unità entrino a sostituire le altre; e, d'altro canto, non sarebbe bene avvisato chi lasciasse sprovvoluta qualche piazza marittima, la cui difesa dal mare è tuttora incompleta.

Nelle nostre forze navali — attiva e di riserva — non figura alcuna delle navi cui accennò l'onorevole Franchetti, delle quali, non dubiti, è interesse vivissimo dell'Amministrazione marittima disfarsi, e appena possibile, come già dissi il 3 luglio del 1906.

Quanto ai collaudi, intorno ai quali l'onorevole Franchetti dice che non vi sono disposizioni esatte e precise, ho l'onore di assicurare la Camera che fino dal 1905 venne pubblicato il regolamento sul materiale di artiglieria, nel quale sono dettagliatamente prescritte tutte le norme per la costruzione, collaudazione, visite, verifiche, conservazione, manutenzione, ecc... delle artiglierie; e che, d'altra parte, già da tempo, si è studiato, ed ora trovasi innanzi al Consiglio di Stato uno schema di decreto reale e del relativo regolamento per la riorganizzazione della Commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra, alla quale resteranno di diritto affidati i collaudi dei materiali di armamento guerresco più importanti, sotto la sua piena responsabilità.

FRANCHETTI. Benissimo!

MIRABELLO, *ministro della mariniera*.

Dunque vede che qualche cosa si è fatto.

FRANCHETTI. Ma non abbastanza!

MIRABELLO, *ministro della mariniera*.

Non è ancora finito. Adesso vedrà che si è fatto dell'altro.

A riguardo, infine, delle riforme dei servizi negli arsenali e nella azienda marittima in genere, intorno alle quali l'onore-

vole Franchetti ebbe ad affermare che se non si approvavano le proposte della Commissione d'inchiesta occorrerà almeno sostituirne delle altre per non lasciare, come egli disse, il vuoto, conviene osservare che, mentre non è esatto che senza modificazioni immediate l'azienda marittima non possa procedere, queste, per apportare benefici effetti, debbono essere introdotte gradatamente negli ordinamenti esistenti.

Su tale argomento un progetto di riforma alla contabilità generale era stato preparato da una Commissione mista di funzionari della guerra e della marina, senonchè una Commissione reale, nominata successivamente sotto la presidenza di S. E. Di Broglio, ebbe l'incarico di studiare tutte le riforme che potessero interessare l'intera legge di contabilità anche nei riguardi delle altre Amministrazioni. So anzi che il mio egregio collega del tesoro si sta occupando con amore ed interesse dell'argomento e che a novembre presenterà al Parlamento il relativo progetto di legge.

Altra importante semplificazione, già concretata, è quella di aprire un conto corrente col tesoro per i rifornimenti del fondo-scorta alle navi, e sarà così evitata una soverchia giacenza di fondi nelle casse dei quartiermestri dipartimentali.

Già fino dal giugno 1905 ebbi l'onore di annunciare alla Camera alcuni provvedimenti da me presi per migliorare l'andamento dei nostri arsenali, ma più vaste modificazioni attendo dal lavoro diligentissimo già compilato dal Consiglio superiore di marina, cui conferii l'incarico di formulare quelle proposte che si ritenevano attuabili in base alle conclusioni della Commissione d'inchiesta.

A questo riguardo, anzi, in conformità delle riserve fatte nel luglio ultimo scorso, posso oggi rilevare come il Consiglio superiore suddetto, nell'esame di tali proposte, deliberò che la istituzione di una direzione generale unica nell'Amministrazione centrale sarebbe contraria al principio moderno, generalmente ammesso, di suddivisione del lavoro, e che sarebbe difficile trovare una persona la quale riunisca la competenza tecnica in tutti i rami per integrare l'opera dei direttori generali competenti.

Tale principio vige egualmente per la direzione unica negli arsenali, ove sarebbe conservata nella parte direttiva l'attuale suddivisione.

È mio proponimento invece allargare le

attribuzioni del direttore generale dell'arsenale, ponendolo in diretta relazione col Ministero, semplificando così notevolmente la parte burocratica, con vantaggio di un più sollecito andamento dei lavori. Ed il comandante in capo del dipartimento sarebbe liberato dalle cure dell'arsenale, la qual cosa gli permetterebbe di intensificare la sua attività sul servizio militare della piazza e della difesa costiera dipartimentale.

Ma prima di prendere definitive deliberazioni in merito attenderò che sia esaurito il compito di una Sottocommissione, cui affidai l'incarico di proporre, nell'azienda speciale degli arsenali, le reclamate semplificazioni, ispirandosi al criterio di una logica separazione fra le attribuzioni di carattere tecnico, amministrativo e di controllo.

Giova però ricordare, o signori, che tali importanti modifiche non possono essere improvvisate, nè studiate in brevissimo tempo, molte di esse esulando anche dalle esclusive facoltà del ministro: parmi quindi per lo meno prematuro, non essendo ancora decorso un anno dall'ampia discussione fatta sui risultati della Commissione di inchiesta, chiedere che esse sieno non solo formulate ma attuate.

Ad ogni modo, fedele al mio sistema di non enunciare che fatti positivi e accertati, e di essere parco nel promettere per non illudere e per non dovermi disdire, posso fin d'ora affermare alla Camera che nulla fu nè sarà tralasciato, per raggiungere con ogni sforzo, nell'azienda marittima, quella perfezione e quella speditezza massima conseguibile in una Amministrazione di Stato.

In complesso pertanto, onorevoli signori, sta difatto quanto segue:

1. La radiazione delle navi meno moderne o antiche è fatta con la giusta progressione, col criterio di non diminuire d'un tratto la potenzialità della nostra flotta e coi dovuti riguardi alla necessità della difesa costiera.

2. Gli organici del personale di stato maggiore e degli equipaggi non sono esuberanti ma commisurati ai bisogni della flotta e degli altri importanti servizi della marina, come già dimostrai alla Camera nel 3 luglio del decorso anno e come ha esaurientemente provato oggi l'onorevole Bettolo, il quale ha pure giustificato il leggerissimo graduale aumento da me proposto col disegno di legge testè presentato alla Camera.

3. Le innovazioni reclamate dai pro-

gressi navali richiedono spese forti ed indispensabili anche sulle navi già attualmente in servizio, e ciò per trasmissioni d'ordini, alzi a cannocchiale, strumenti di misurazione delle distanze, telefoni, installazioni frigorifere per il bordo e specialmente per le sante barbare, ecc., ecc. Così, ad esempio, la sola sistemazione recente dei congegni elettrici e meccanici e dei telefoni ad alta voce costa dalle 70 alle 80 mila lire per nave, e considerando che ciascuna nave deve avere due sistemi diversi di trasmissione d'ordini in combattimento, si scorge di leggieri che, soltanto per questo servizio, occorre una somma superiore ad un milione e mezzo.

Per telemetri perfezionati, di cui le nostre navi erano sprovviste, si sono spese già 516,000 lire, ed altrettante circa ne occorrono ancora.

Per gli alzi a cannocchiale, di cui è stato necessario dotare le artiglierie navali a causa delle aumentate distanze di combattimento, è occorsa una spesa di 608,000 lire e quasi altrettante saranno ancora necessarie.

E gli strumenti per la regolazione del tiro, per il lancio dei siluri, per le manovre, ecc., che si vanno man mano perfezionando, l'aumento dei proiettori elettrici, sempre sulle navi già in servizio, importano ancora spese rilevantissime delle quali forse l'onorevole Franchetti non si rende esatto conto.

FRANCHETTI. Bisogna che io lasci dire qualche cosa a lei.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma è che lei ha la privativa di tacere quello che dovrebbe dire. Quella è la massima.

FRANCHETTI. Mi pare che io parli abbastanza. Del resto tutto quello che ella ha detto, è la migliore prova in appoggio alla mia tesi.

MIRABELLO, *ministro della marina*.
4. La mano d'opera è aumentata di prezzo; e pei miglioramenti degli operai furono spese oltre lire 800,000 da che io venni a questo posto, e altre 900,000 lire si spenderanno in un anno per effetto dei miglioramenti concessi nel febbraio scorso.

5. Il costo dei materiali è grandemente aumentato e accenna sempre a crescere.

6. Per i primi miglioramenti ai macchinisti ed ai sottufficiali in genere ed agli specialisti furono spese nel 1906-1907 lire 900,000 circa, da voi approvate con la legge 15 luglio 1906 presentata di urgenza e che non furono reintegrate.

E intanto il bilancio è consolidato; l'o-

onorevole Franchetti si oppone ad ogni maggiore spesa ed a tutto vorrebbe sopperire restringendo l'organico della flotta e del personale. Meno navi e meno uomini, egli va ripetendo, senza contare che all'Italia occorre una adeguata difesa sul mare.

«Voci. Ha ragione!»

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Così pure per il maggiore allenamento egli vorrebbe che le spese sortissero dal bilancio consolidato; in questo modo non so proprio a quali riduzioni si dovrebbe arrivare e di quante navi finirebbe per essere composta la nostra flotta!

Quanto poi alle riforme, oltre quelle già menzionate relative alle amministrazioni degli arsenali e dell'azienda industriale in genere, ed all'ufficio di stato maggiore, sono innanzi alla Camera quelle riguardanti la costituzione per legge del Comitato degli ammiragli, del Comitato per l'esame dei progetti delle navi, pel Consiglio superiore di marina, per gli organici del Genio navale, dei macchinisti, dello stato maggiore, delle capitanerie di porto e di altre categorie di impiegati.

Oltre a ciò è pronto e sta in esame presso il Consiglio superiore di marina il progetto per trasferire a Roma il Comando superiore del Corpo reale equipaggi, ora retto da un contrammiraglio e che verrebbe incorporato alla direzione generale del servizio militare, creando una divisione retta da un capitano di vascello, ottenendosi così, anche in ciò, una nuova semplificazione. Infine col 1° gennaio andranno in vigore le norme intese a mantenere l'efficienza della flotta, disciplinando la ricorrenza dei lavori in guisa da stabilire una rotazione tale che il nucleo principale delle navi si trovi perennemente nelle migliori condizioni di efficienza militare.

Da tutto ciò, onorevoli signori, parmi chiaramente risulti l'indirizzo preciso che segue l'Amministrazione marittima, che col benevolo appoggio vostro ho l'onore di dirigerla da circa quattro anni.

Ma l'onorevole Franchetti ha citato qui un libro scritto da un ufficiale russo testimone oculare della battaglia di Tsushima, impressionando la Camera colla vivace descrizione di quanto era avvenuto a bordo della nave ammiraglia *Suvaroff* durante quella fazione navale.

Ma, onorevoli signori, concedetemi che io lo dica forte, è sommamente ingiusto sfruttare l'efficace descrizione di una fase tragica di un combattimento sventurato,

per portare qui in Parlamento, un paragone destinato a bollare la nostra marina e l'indirizzo che essa segue, con una prospettiva così minacciosa, con parole così roventi che bruciano a tutti coloro i quali con tanto amore, con tanta patriottica fede, lavorano incessantemente per prepararsi a vincere nel giorno della prova!

No, onorevole Franchetti, la nostra marina non è, nè si avvia alle condizioni cui ella alluse; no, essa non è nelle condizioni nelle quali la marina russa dovette affrontare il combattimento del 28 maggio!

È già noto, e l'onorevole Franchetti si è ben guardato di premetterlo alle sue osservazioni, che la squadra che sostenne l'urto con l'agile e agguerrita flotta del Togo, era partita ai primissimi di ottobre dal Baltico. Dopo una traversata durata più mesi percorrendo metà del globo si può comprendere in quale stato dovessero trovarsi macchine e caldaie; (*Bene! Bravo!*) ma, e questo è più importante, da informazioni ineccepibili avute risulta che le navi della squadra del Nebogatoff avevano equipaggi raccoglittici e su alcune di esse mancavano ufficiali di vascello suppliti con ufficiali della riserva ed anche provenienti dall'esercito. (*Benissimo!*)

Occorre si sappia che le navi in quella lunga navigazione non poterono esercitarsi al tiro al bersaglio, non avendo nè tempo nè munizioni da destinare a tale allenamento, mentre i giapponesi nella lunga attesa della flotta nemica, si erano senza requie dedicati ad esercitazioni tattiche e particolarmente al tiro a grande distanza.

È quindi indispensabile avere uomini ed ufficiali in numero sufficiente perchè non manchino per la mobilitazione completa della flotta, ed è perciò conseguenza naturale che essi non possano, in tempo di pace, trovar tutti impiego sulle navi in armamento od in riserva.

Ma questi argomenti che riguardano direttamente il problema della preparazione alla guerra, richiedono per il loro esame la maggiore serenità, e, mi sia concesso, anche una indispensabile competenza, se non si vuole cadere in errori di massima gravissimi, quale quello rilevato in altro campo dallo stesso onorevole Franchetti, nella risposta da lui data all'onorevole Orlando quando questi lo interruppe ricordando la superiore velocità dei giapponesi nella battaglia di Tsushima.

No, onorevole Franchetti, non basta tirar bene; occorre anche manovrare oppor-

tunamente e avere i mezzi per farlo; perchè si può tirar benissimo ma manovrare male, determinando così condizioni sfavorevoli per il tiro, e restare quindi con la peggio. (*Bravo!*)

Ora l'interruzione dell'onorevole Orlando fu appropriatissima perchè, da dati inoppugnabili, risulta che la velocità della squadra giapponese fu di gran lunga superiore a quella della squadra russa, il che permise all'ammiraglio Togo di incrociare la rotta e di concentrare poi tutto il fuoco micidiale delle sue navi sulle teste di colonna nemiche mantenendole nella zona di luce e di tiro, più favorevole per quella tragica e incessante distruzione.

E appunto per il regime di tiro, si può ritenere che i russi non dimostrassero di applicare fecondamente quanto già da tempo vige da noi; ed è con legittimo orgoglio che lessi in un interessante rapporto, pervenutomi da una nostra nave, che gli ufficiali russi, in colloqui avuti con gli ufficiali italiani, dissero di conoscere quanto il nostro comandante Ronca aveva scritto sulla questione del tiro navale, apprezzando altamente idee e principi che fecero e fanno scuola.

Tutto ciò l'onorevole Franchetti forse non conosce; e come a me disse una volta di mantenermi a contatto col Parlamento e col Paese, lasci che io dica a lui di non fermarsi, come egli fa, con le sue deduzioni sempre al 1905 (*Si ride*), e di mantenersi in contatto con la flotta militante perchè, parmi di averlo già ricordato, mai egli ha assistito su di una nave o torpediniera a manovre, a tiri o a esercizi diurni o notturni, che sono la base dell'allenamento, del quale egli, e glie ne va data lode, parla con tanta predilezione.

FRANCHETTI. Le mie comunicazioni con la marina sono rotte; io non ne so più nulla dopo la relazione della Commissione d'inchiesta.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Me ne dispiace. Ella è come l'orecchio di Dionigi: ha preso tutto, ha assorbito tutto poi ha chiuso il registro e non sente più niente. (*Si ride*).

FRANCHETTI. Sono loro che non mi lasciano più vedere nulla.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ebbene si rechi a bordo, onorevole Franchetti.

È stata testè cinque giorni la squadra a Civitavecchia. Io mi sarei aspettato che l'onorevole Franchetti vi andasse; gli avrei dato

tutti i mezzi possibili. Mi avrebbe fatto un grande piacere e altrettanto avrebbe fatto ai nostri comandanti e marinai.

Lo dico, creda, con tutto il cuore, perchè tutti quelli che sono stati a bordo qualche volta, sia senatori, sia deputati, rimasero sempre ammirati (me ne appello allo stesso nostro Presidente) dell'allenamento dei nostri equipaggi. Non è vanteria questa, è verità.

Voci. È vero. (*Commenti — Interruzioni*).

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'allenamento c'è; esso si fa con criteri pratici e con direttive profondamente studiate, e lo si continuerà più validamente coi fondi richiesti.

Ed a proposito di tiri a piena carica, ho qui recenti telegrammi delle nostre due squadre armate che non potrebbero essere più confortanti.

Ma l'onorevole Franchetti, se ben ricordo, ha chiuso il suo discorso così: « Vi dico, ed ho finito, che noi siamo sulla via che conduce alle condizioni della marina russa. A parte l'eroismo dei russi, di cui non è questione e che fu splendido, io vi chiedo: volete che la nostra marina sia la marina russa o la marina giapponese? A voi la risposta, onorevoli colleghi, e pensateci seriamente! »

Ora io, onorevoli deputati, mentre vivamente vi ringrazio per la benevola attenzione della quale voleste anche oggi onorarmi, raccolgo la domanda, se me lo permettete, per fare un'ultima brevissima dichiarazione.

A chi, come a me, alte responsabilità incombono, incombe pure l'obbligo di tenere l'occhio attento e vigile su quanto avviene intorno a noi nel mondo navale vicino e lontano. (*Bravo!*) Non si improvvisano navi ed equipaggi; e vani sarebbero poi i tardi pentimenti e le postume querimonie.

L'indirizzo della marina nostra è indirizzo di progresso, sano, praticamente buono ed ispirato ad alti sentimenti di dovere e di patriottismo. Noi vogliamo una flotta agguerrita, pronta, ed organicamente costituita, non già su basi incompatibili colle risorse finanziarie del Paese, ma tali però da affidarci che essa risponda in modo non dubbio alle necessità della difesa del nostro buon dritto, dei commerci nostri sempre crescenti, e dei nostri connazionali all'estero; in altri termini una flotta, che per il suo valore militare ci renda sempre più rispettati nel mondo e sia ad un tempo garanzia

di civiltà e di pace come tutti noi sinceramente desideriamo. (*Bravo!*)

Questa marina forte e temuta non sarà nè giapponese, nè russa (*Bravo!*); essa sarà semplicemente la marina italiana! (*Bravo!* — *Applausi*).

A questa marina della risorta Italia quale fu vagheggiata da quel grande, che fu Giuseppe Garibaldi, sia di augurio la memoria sua, per strana coincidenza di cose, proprio oggi, con tanto ed unanime entusiasmo da noi acclamata in quest'Aula! (*Vivissime approvazioni — Vivissimi applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

Presentazione di una relazione.

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

FALCONI GAETANO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Lotteria nazionale a favore degli istituti pii in provincia di Macerata e del comune di Visso.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Falconi Gaetano della presentazione di questa relazione che sarà stampata, e distribuita.

Risultamento di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni, e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni nominali sui seguenti disegni di legge:

Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita.

Presenti	258
Votanti	258
Maggioranza	130
Voti favorevoli	248
Voti contrari	10

(*La Camera approva*).

Pensione alla vedova del professore Giovanni Rossi.

Presenti	258
Votanti	258
Maggioranza	130
Voti favorevoli	237
Voti contrari	21

(*La Camera approva*).

Sui professori straordinari delle regie Università ed altri istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253.

Presenti	258
Votanti	258
Maggioranza	130
Voti favorevoli	214
Voti contrari	44

(*La Camera approva*).

Impianto di vie funicolari aeree.

Presenti	258
Votanti	258
Maggioranza	130
Voti favorevoli	230
Voti contrari	28

(*La Camera approva*).

Assegnazione di un'annua pensione alla vedova del professore Ernesto Cesàro.

Presenti	258
Votanti	258
Maggioranza	130
Voti favorevoli	237
Voti contrari	21

(*La Camera approva*).

Presero parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albasini — Albicini — Aliberti — Aprile — Arigò — Arlotta — Artom — Astengo — Aubry.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Baranello — Barnabei — Barzilai — Battaglieri — Battelli — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Biancheri — Bianchini — Bissolati — Bizzozero — Bolognese — Bonacossa — Bonicelli — Borsarelli — Botteri — Bracci.

Calissano — Callani — Calleri — Calvi Gaetano — Calvi Giusto — Cameroni — Campi Numa — Cappelli — Caputi — Carboni Boj — Carcano — Carnazza — Cassino — Cassuto — Castiglioni — Cavignari — Celli — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco Ortu — Coffari — Compans — Cornalba — Costa Andrea — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Curioni — Curreno.

Dagosto — D'Alì — D'Alife — Danieli — Dari — De Amicis — De Asarta — De

Bellis — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — De Michetti — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Riseis — De Tilla — Di Cambiano — Di Rudini Antonio — Di Sant'Onofrio.

Fabri — Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fasse — Fera — Ferrarini — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fiamberti — Filii-Astolfone — Florena — Fortunati Alfredo — Fradeletto — Franchetti — Fulci Niccolò — Furnari — Fusinato.

Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Galluppi — Gattorno — Giaccone — Gianturco — Giardina — Ginori-Conti — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giunti — Giusso — Gorio — Graffagni — Grippo Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore.

Lacava — Landucci — Larizza — Lazzaro — Leali — Leone — Lucchini — Lucernari — Luciani — Lucifero Alfredo — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Malvezzi — Mango — Manna — Maraini Clemente — Marazzi — Marcello — Maresca — Mariotti — Martini — Masoni — Masselli — Matteucci — Meardi — Mendaia — Meritani — Mezzanotte — Miliani — Mira — Mirabelli — Montagna — Montemartini — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti.

Negri de Salvi — Niccolini — Nuvoloni. Odorico — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Orsini-Baroni — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Pansini — Papadopoli — Pavoncelli — Pellerano — Pennati — Petrone — Pilacci — Pinchia — Placido — Podestà — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Raineri — Rasponi — Rava — Ravaschieri — Reggio — Ricci Paolo — Rienzi — Roselli — Rossi Gaetano — Rota Attilio — Rota Francesco — Rovasenda — Rubini — Ruffo — Ruspoli.

Sacchi — Sanarelli — Sanseverino — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Seano — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Scorciarini Coppola — Sesia — Sili — Silva — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Soulier — Spada — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Squitti — Strigari — Suardi.

Talamo — Tasca — Tecchio — Teso — Testasecca — Torlonia Giovanni — Torrigiani — Turati — Turbiglio.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vecchini — Venditti — Veneziale — Vicini. Wollembog. Zaccagnino.

Sono in congedo:

Alessio. Ballarini — Baragiola — Bernini — Borghese — Bottacchi. Camagna — Camerini — Capaldo — Cardani — Chiappero — Ciartoso — Cornaggia. De Giorgio — Donati. Fulci Ludovico. Goglio — Grassi-Voces. Magni — Marsengo-Bastia — Morando. Rastelli — Rebaudengo — Resta-Palavicino — Ridola — Ronchetti — Rossi Enrico — Rossi Luigi. Sormani — Stoppato. Tanari — Targioni. Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Aguglia. Badaloni. Ceesia. Fede. Majorana Angelo — Mantica — Massimini — Mauri — Melli. Rizzo Valentino. Simeoni — Sinibaldi. Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Gavazzi. Maraini Emilio. Pompilj.

Presentazione di una relazione.

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

CALISSANO. A nome della Commissione, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge n. 538: « Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul bilancio della marineria.

PRESIDENTE. Seguiremo dunque nella discussione generale...

Voci. Chiusura! chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura della discussione generale, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata).

Metto a partito la chiusura della discussione generale.

(È approvata).

Dichiaro dunque chiusa la discussione generale, e do facoltà di parlare all'onorevole relatore.

ARLOTTA, *relatore.* Onorevoli colleghi, l'esame di questo bilancio, che sembrava dovesse esaurirsi fra la sbadigliante solitudine di una sola seduta antimeridiana, è assunto d'improvviso alla solennità delle grandi discussioni.

Esso ha assorbito parecchie sedute, durante le quali molti fra i più valenti oratori hanno sviscerato l'argomento in ogni suo aspetto. Segno evidente e confortante dell'interessamento, che il paese va prendendo sempre più alle questioni, che si riferiscono alla nostra marina sia mercantile che militare.

Nessun premio maggiore potrebbe ambire l'animo di coloro che dedicano la loro attività agli studi sulla marina, di questo interessamento dei rappresentanti del paese, soprattutto di quelli, che per le loro abituali occupazioni non appartengono al mondo tecnico marinaro.

Mi associo quindi ben volentieri alla soddisfazione già da altri espressa per questo risveglio nel paese e nella Camera intorno alle questioni che si attengono alla marina; e poichè il campo ormai è mietuto in quasi tutti i versi, al vostro relatore il compito rimane di molto più facile.

Dirò brevemente della nostra marina mercantile, della quale si sono occupati gli onorevoli Ferraris Maggiorino, Fiamberti, Salvatore Orlando ed altri, sia in questa discussione del bilancio, sia in quella che l'ha preceduta e che col bilancio ha un'intima connessione, la discussione sulla legge per la proroga dei premi alla marina mercantile.

Tutti hanno concordemente e giustamente rilevato che questa grande industria marinara, che dovrebbe essere la prima delle industrie per un paese come l'Italia,

attraversa un periodo di malessere e di sofferenza, che non dipendono dal fatto proprio; perchè, come giustamente rilevava l'onorevole Fiamberti, le energie di coloro; che di questa industria fanno oggetto della loro attività, non sono venute mai meno, ma è l'ambiente, nel quale l'industria stessa si svolge, che è circondato da incertezze, che conviene assolutamente di far cessare al più presto.

Tre sono i punti principali, che riguardano la nostra industria navale mercantile nel momento presente: la legge dei premi e compensi, l'emigrazione, le sovvenzioni marittime.

La legge dei premi e dei compensi si trascina da un certo tempo di proroga in proroga; ma l'industria non vede nè chiaro nè sicuro quale sarà per essere il proprio avvenire a traverso questi differimenti biennali. Essa anela ad avere un regime purchessia, ma un regime certo e duraturo. È merito non piccolo dell'onorevole ministro della marina di avere ricostituito il Consiglio superiore della marina mercantile, e di averlo ricostituito su basi veramente larghe e rispondenti allo scopo, che deve avere, chiamando a farne parte tutti gli elementi, dei quali si compone la marina mercantile, senza ingiustificate prevenzioni, senza ingiuste esclusioni. Orbene, o signori, questo Consiglio superiore della marina mercantile, così costituito e che si riunì per la prima volta il 18 gennaio 1906, già nel mese successivo di febbraio aveva dinanzi a sè una relazione per una definitiva legge dei premi e compensi alla marina mercantile; e questa relazione, opera di un distintissimo armatore, il signor Capuccio, nel successivo mese di marzo, cioè appena due mesi dopo la costituzione del Consiglio superiore, veniva accettata alla quasi unanimità, dovrei dire anzi alla piena unanimità dal Consiglio superiore. Con questa relazione, senza che sia chiesto alcun aumento al bilancio dello Stato, gli armatori e i rappresentanti delle industrie interessate alla marina mercantile fecero concrete proposte per un regime duraturo della legge sui premi. Io anzi credetti opportuno di allegare per intero questa relazione al mio rapporto sul bilancio della marina per l'esercizio 1906-07, e questo feci appunto perchè si potessero da tutti avere sott'occhio i desiderati della classe degli armatori.

Poichè, o signori, è inutile farci illusioni: qualunque possano essere le teorie in materia di marina mercantile e di leggi, che

debbono regolarla, non è possibile pretendere di proteggere un'industria con una legge, che non sia accettata da coloro, che tale industria esercitano, con una legge insomma che appaia piuttosto contro che a favore, come sarebbe nel caso presente, degli industriali del mare.

Il Governo, a creder mio, si trova singolarmente agevolato nel proprio compito dal fatto che il Consiglio superiore della marina mercantile, che rappresenta la universalità degli interessi attinenti alla marina stessa, abbia espresso in una forma facile, non dubbia, non contrastata da chicchessia, i suoi desideri, tenendo conto dei limiti presenti del bilancio.

Quindi con vera soddisfazione prendo atto della promessa formale oggi fattaci dal ministro della marina, a nome del Governo, di presentare una legge definitiva che regoli questo argomento.

E spero che alla riapertura del Parlamento, a novembre, questa legge, frutto degli studi e dei suggerimenti del Consiglio superiore della marina mercantile, possa venire in discussione alla Camera e dare quella stabilità di assetto, senza la quale sarà sempre una vana lustra sperare uno sviluppo nelle nostre costruzioni mercantili, anzi nel nostro commercio marittimo.

Altro punto, al quale ho accennato, è quello dell'emigrazione. Rilevo subito che notevolissimi progressi sono stati fatti dalla marina libera italiana, in fatto di emigrazione.

Il tonnellaggio è aumentato di molto da quello, che era pochi anni or sono.

Parecchie e notevoli Società nuove sono sorte con capitali italiani, e le più importanti hanno anche costruito il loro materiale nei cantieri nazionali.

Anzi, quando qualcuna di esse non ha potuto più provvedersi nei cantieri nazionali, ciò non è stato già per effetto di cattiva volontà, ma perchè ha trovato questi cantieri impegnati per due o tre anni ancora, ed ha dovuto ricorrere a cantieri esteri, segnatamente a quelli inglesi, ove, come è notorio, la produzione è molto più abbondante che nei cantieri nostri.

Ma questa marina italiana, la quale si dedica alla emigrazione, subisce anch'essa un momento di arresto, da una parte perchè le sorti dell'emigrazione nei paesi transoceanici non appaiono così chiare come per il passato, ma dall'altra anche, mi duole il dirlo, perchè l'opera del Governo italiano non è parsa diretta a dare, non dirò già

una tutela, ma neppure quel giusto appoggio, che la bandiera italiana meriterebbe di trovare di fronte alla bandiera estera! E assistiamo a questo doloroso fenomeno, che ancora una somma non inferiore a 50 milioni di lire l'anno di noli è pagata dai nostri emigranti alla bandiera estera, cioè la metà circa della totalità dei noli, che i nostri emigranti pagano in complesso. (*Commenti*).

Ora credo che tutta l'attenzione del Governo dovrebbe essere rivolta a quest'oggetto, vale a dire che la bandiera nazionale abbia una giusta protezione, anche messa in relazione alle difficoltà provenienti dai trattati di commercio e navigazione, difficoltà non tutte insuperabili, per modo che il maggior numero possibile di emigranti sia trasportato in America con la marina nazionale, la quale pure sa dimostrare di offrire comodità ed adattamenti igienici superiori e non inferiori a quelli delle compagnie estere. (*Approvazioni*).

Finalmente l'ultima questione è quella delle sovvenzioni marittime. So molto bene che la legge forma oggetto di studio da parte del Governo; ma anche per questa legge ha dovuto essere presentata una proroga biennale.

Non intendo già di muovere biasimo per la concessione di tale proroga, che era evidentemente indispensabile nelle condizioni alle quali eravamo giunti; ma pure per questa legge esorto il Governo a fare in modo che la proroga recentemente concessa sia l'ultima, che un disegno di legge definitivo su questa così delicata e vessata materia venga a tempo debito dinanzi al Parlamento, e che ci sia tutto il tempo necessario per poterlo studiare e discutere, nonchè per procedere alla stipulazione delle nuove convenzioni, prima che la proroga biennale sia scaduta.

Molti oratori si sono occupati del personale dipendente dalla marina, e segnatamente gli onorevoli De Nobili, Tecchio, Cassuto.

Essi hanno creduto di rilevare un certo disagio del personale in genere e degli impiegati degli arsenali in ispecie, e non hanno, a creder mio, tenuto sufficiente conto dei vantaggi non indifferenti ottenuti negli ultimi anni, vantaggi che l'onorevole ministro ha messo in rilievo.

Tuttavia mi permetto di fargli osservare che non è sufficiente poter dire che in questi ultimi anni abbiamo impiegato una somma tanto maggiore in emolumenti per

personale lavorante, ed altre categorie di persone; ma occorre pure di esaminare con diligente cura, se per avventura non esistano ancora ingiustizie e sperequazioni fra le retribuzioni delle diverse categorie di personale dipendenti dal Ministero della marina. Tutto ci fa supporre che di queste sperequazioni ancora ne esistano, perchè seguitano i reclami, dei quali si sono resi interpreti i nostri colleghi; reclami degli impiegati civili di alcune categorie di contabili, di disegnatori, che si considerano retrocessi, di commessi di porto, di guardiani di magazzino, inservienti delle Direzioni degli arsenali, ed aggiungo ancora io, di capi operai e di operai per la solita questione delle promozioni; tutto ciò mostra che ancora qualche cosa deve farsi per togliere di mezzo tutte queste cause di malcontento.

L'onorevole Cassuto ha sollevato giustamente la questione del pareggiamento degli stipendi dei professori dell'Accademia navale a quelli degli altri professori degli Istituti superiori. Rammento pure il doveroso organico per gli insegnanti delle scuole mozzati specialisti, i quali giustamente aspirano a questa soddisfazione morale.

L'onorevole ministro ha promesso che avrebbe studiato il complesso di questa questione, se non ho mal capito, e che avrebbe cercato di risolverla.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. È già studiato!

ARLOTTA, *relatore*. Allora anche di questo prendo atto con soddisfazione, augurandomi che egli in questi studi voglia portare tutto quello zelo, che suole mettere in tutti gli atti della sua amministrazione, e cercare di togliere di mezzo una buona volta tutte queste piccole cause di malcontento; cause che, sommate insieme, esercitano una influenza deletaria sul buon andamento degli uffici dipendenti dal Ministero della marina, e segnatamente sugli arsenali.

Veniamo alla marina militare, che è la parte più assorbente del bilancio. Già mi sono congratolato, alla fine del suo discorso, con l'onorevole Albasini, che poi è stato il più citato degli oratori di questa discussione. E mi sono congratolato non per le conclusioni, alle quali è giunto, e dalle quali dissento, ma per lo studio, che ha posto, egli non tecnico, nell'esame di questa questione, e per la buona volontà con la quale ha cercato di risolverla. Alla parte tecnica delle sue osservazioni hanno

risposto ampiamente ed esaurientemente nei loro dotti e splendidi discorsi, l'ammiraglio Bettolo, il generale Marazzi, il ministro Mirabello, ed anche l'onorevole Santini e l'onorevole Marcello. Non mi permetterò che di insistere sopra una parte, che non è assolutamente nè tecnica, nè militare, anzi sopra una parte, che tradisce proprio il borghese, grasso o magro che esso sia: vale a dire sulle conseguenze di certe operazioni militari per il loro effetto morale sopra le masse, e segnatamente dei bombardamenti.

Mi perdoni l'onorevole Albasini; ma egli ha rivelato troppo apertamente di appartenere alla bella e ricca Milano, posta nel centro della Lombardia, quando ha parlato con un sangue freddo ammirevole dell'effetto dei bombardamenti. (*Si ride*). Onorevole Albasini, se ella abitasse una casa dove, andando ogni sera della sua vita a letto, potesse essere assalito dal pensiero che durante la notte la parete, che le sta di fronte; potrebbe essere sfondata dalle cannonate di una flotta partita da un porto abbastanza lontano, mentre ella andava a dormire, credo che i suoi sonni non sarebbero più tanto tranquilli, come lo sono nella sua Milano. E se riflettesse ad una cosa anche maggiore di questa, vale a dire quale sarà l'effetto di questa incursione, di questa passeggiata marittima a suon di cannonate, innanzi ad una città di 5 o 600 mila abitanti, la quale, sorpresa inaspettatamente, sarebbe colta da un panico invincibile, ella verrà facilmente alla conclusione che questo solo atto di guerra basterebbe facilmente a compromettere l'esito della campagna; e si assicuri che i posti d'incendio e le raccomandazioni alla calma, fatte alle popolazioni, servirebbero ben poco in questa occasione!

Ed ora devo venire all'onorevole Franchetti. Il quale onorevole Franchetti, che pure dice tante cose vere e giuste, ha contratto (mi perdoni la libertà del linguaggio) una singolare abitudine: quella, quando parla di questioni di marina, d'infiorarle di fatti personali con tutti coloro, che di cose di marina s'occupano...

FRANCHETTI. Questo non è!

ARLOTTA, *relatore*. ...quasi quasi come se fossero invasori nei suoi domini. (*Si ride*).

FRANCHETTI. Questo non è!

ARLOTTA, *relatore*. L'onorevole Franchetti m'ha fatto l'onore di tre fatti personali.

FRANCHETTI. Le ho fatto l'onore di dire...

ARLOTTA, *relatore*. Ed io ho il diritto di risponderle!

FRANCHETTI. Ma non di fare apprezzamenti fuori di luogo!

ARLOTTA, *relatore*. Fo tutti gli apprezzamenti che meglio credo; e non riconosco che al solo Presidente il diritto di richiamarmi.

FRANCHETTI. Ma non di fare apprezzamenti fuori di luogo.

ARLOTTA, *relatore*. Ho il diritto di fare gli apprezzamenti che credo!

Ma voglio, prima, parlare delle cose giuste e vere, secondo il mio parere, dette dall'onorevole Franchetti. Una di queste cose, nelle quali consento con lui, è la soverchia celerità del passaggio di alcuni ufficiali di vascello in uffici tecnici degli arsenali.

FRANCHETTI. Chiedo di parlare per fatto personale.

ARLOTTA, *relatore*. L'onorevole ministro, pure accennando ad un miglioramento nel numero di questi passaggi, durante il periodo della sua gestione, non ha potuto negare il fatto rilevato dall'onorevole Franchetti: che, nel 1903, ci furono ben quaranta cambiamenti di ufficiali in una stessa direzione.

Ora questo è un fatto, che non può essere giovevole all'andamento del servizio: perchè questi ufficiali poco o nulla possono imparare in una fugace permanenza presso le direzioni d'artiglieria, cioè a dire dove si fondono dei pezzi, dove si provvede all'armamento delle navi.

Ma c'è di più: i lavori debbo no necessariamente soffrire, quando chi è preposto alla direzione di essi, è mutato con vertiginosa frequenza. Ed anche il passaggio di sei ufficiali, invece di quarantatré, sono troppi in un anno.

Ma, pure rilevando l'inconveniente, non credo che sia opportuno il rimedio proposto dall'onorevole Franchetti, di affidare questi lavori ad una classe borghese; credo, invece, molto preferibile la specializzazione di ufficiali dello stato maggiore a determinati lavori d'indole tecnica.

Quando un individuo entra nella carriera, è molto difficile sapere se abbia vere attitudini pel mare, ovvero per l'artiglieria, per le armi subacquee, per l'elettrotecnica, e via discorrendo; ma, a misura che proceda nella carriera, a misura che faccia studi speciali seguiti da esami, queste attitudini si manifestano. E vorrei vedere l'amministrazione persistere nella via nella quale

si è posta da qualche tempo: quella di avere ufficiali non naviganti, perchè a questi siano affidate le mansioni speciali in conformità delle loro attitudini.

Sulla riduzione degli organici, proposta dall'onorevole Franchetti, ora non mi fermerò: perchè il disegno di legge, che è stato presentato dall'onorevole ministro circa gli organici, si trova in esame dinanzi alla Giunta generale del bilancio.

Anzi la Giunta ha rivolto preghiera all'onorevole ministro perchè in questi giorni, probabilmente domani, voglia dare qualche chiarimento in merito a quest'organico.

Però, senza invadere quelle, che saranno le risoluzioni della Giunta del bilancio su questo disegno di nuovo organico, che poi per gli ufficiali dello stato maggiore rappresenta un aumento del tre per cento, mentre un aumento maggiore, ma non controverso, rappresenta per i macchinisti e per gli ufficiali del genio navale, senza voler anticipare questa discussione, debbo far rilevare che non bisogna esagerare gli effetti, che la radiazione di vecchie navi potrà esercitare nei riguardi degli organici.

Delle radiazioni già sono state fatte sopra larga scala e si continueranno a fare di anno in anno, ma ci sarà un limite oltre il quale non si potrà andare.

È utile quindi snobbare pericolose illusioni al riguardo.

Per scernere più chiaramente il pensiero della Commissione d'inchiesta su questo punto, ho estratto quello che dice a questo proposito nel suo rapporto, volume I, pagina 40:

« Per una riduzione dell'organico non occorrerebbe modificare il programma di costruzione, deliberato dal Parlamento nel 1905, ma adoperare ai servizi all'estero, come già è stato fatto ripetutamente, la *Carlo Alberto* e la *Vettor Pisani* in sostituzione di navi più antiche di quarta e quinta classe, tipo *Etna* e *Calabria* che verrebbero in conseguenza radiate; qualora non bastasse radiare la terna tipo *Re Umberto* ».

Ma faccio osservare all'onorevole relatore della Commissione d'inchiesta che la nave *Calabria*, per quanto sappia, è una di quelle, che hanno reso i servizi più preziosi nelle campagne transoceaniche, anzi era fra tutte le navi...

FRANCHETTI. Ho detto tipo *Calabria* e non la nave *Calabria*.

ARLOTTA, *relatore*. Ma scusi, se ella dice tipo *Calabria*, è naturale che io parli della *Calabria*!

FRANCHETTI. Non mi faccia dire quello che non ho detto.

ARLOTTA, *relatore*. Ella vuol radiare la terna tipo *Umberto*; ora questa terna si compone del *Re Umberto*, della *Sicilia* e della *Sardegna*, cioè di tre fra le migliori navi che abbiamo, navi le quali, benchè fra le non modernissime, costituiscono ancora oggi la squadra di riserva e rendono servizi segnati, anzi sono navi, che meritano di essere indicate al Parlamento come tipo della bontà delle costruzioni navali italiane. Perchè noi, che gridiamo sempre che tutto va male e che da noi tutto si fa male, dobbiamo pure persuaderci una buona volta che questa non è la verità. (*Bene!*)

La media della durata in servizio delle nostre navi, è spesso superiore, non inferiore, alla media del servizio prestato dalle navi similari di altri paesi. Ho avuto in questi giorni per le mani un aureo libro, dettato da un solerte funzionario della marina il signor Gallizioli: « La cronistoria di tutte le navi da guerra della marina italiana ». Ebbene, o signori, leggendo in questo volumetto (che è poi lo storia di tutte le navi, che abbiamo posseduto dal 1860 sino ad oggi) i servizi che le navi stesse hanno reso, le lunghe campagne, il continuo stato di armamento, abbiamo ragione di compiacerci con noi stessi e col nostro paese, perchè certamente le nostre costruzioni navali non sono inferiori a quelle di nessun'altra nazione, sotto il rapporto della durata, così come lo sono per bontà tecnica al momento in cui sono state concepite e costruite. (*Benissimo!*)

Ma, lo ripeto, non ci formiamo illusioni esagerate sul numero di navi, che ci sarà possibile di radiare in un periodo di tempo breve. Io sono stato fra i caldi sostenitori della radiazione di navi inutili, ed in ogni relazione di bilancio ho insistito perchè tutto il materiale vecchio ed ingombrante, che non ha più utilità pratica, sia tolto di mezzo; che non vi si facciano inutili spese di manutenzione, ed in questo, come in tante altre cose, sono lietissimo di avere avuto pienamente consenziente l'onorevole ministro Mirabello, che non se l'è lasciato dire due volte, anzi egli ha percorso i desideri della Commissione del bilancio ed ha proposte radiazioni a larghe mani di tutto il materiale inutile.

Ma, quando avremo radiato ancora qualche altra vecchia unità, come potrebbe essere la *Lauria*, forse la *Morosini*, non ose-

rei dire, ad esempio, che convenga radiare per ora anche il *Dandolo*, che è una nave la quale può rendere ancora utili servigi.

Quindi non possiamo farci eccessive illusioni sopra la possibilità di ridurre gli organici per effetto della radiazione di navi. E poichè nel complesso, come è stato luminosamente spiegato, nel 1910 il nostro tonnellaggio dovrà essere accresciuto e non diminuito, non potremmo aver bisogno, per necessità di cose, piuttosto di un accrescimento, che di una diminuzione di equipaggi e di ufficiali.

Ed ora devo rispondere brevissimamente ad alcune cose dette dall'onorevole Franchetti e che mi riguardano. Me ne vorrei dispensare ben volentieri; ma non posso, perchè le parole degli oratori rimangono consacrate nei verbali della Camera, e, se non si dà risposta a certe frasi, se ne accetta la responsabilità. Lo farò brevissimamente, perchè sono fatti personali di pochissimo conto, salvo uno di cui parlerò in ultimo.

L'onorevole Franchetti, parlando dell'allenamento, ha detto che mi ero distratto durante la discussione del bilancio 1906-907 nel rispondere alle sue osservazioni circa fatti avvenuti nel 1905. No, onorevole Franchetti, non mi ero distratto nè punto, nè poco. Ella l'anno scorso, nel mese di dicembre, parlò di un rapporto riservato sulle manovre del 1905, nel quale rapporto c'erano alcune frasi relative al poco allenamento degli equipaggi.

Io dissi che non ne avevo conoscenza, perchè era un rapporto segreto, ed i rapporti segreti non sono comunicati alla Giunta del bilancio. Ma aggiunsi subito che in un articolo di giornale, confermato poi dai rapporti ufficiali sulle ultime manovre del 1906, si diceva che l'allenamento era in grandissimo progresso.

FRANCHETTI. Lo dissi io che era del 1906!

ARLOTTA, *relatore*. Chiunque lo abbia detto, il fatto è lo stesso. Siamo d'accordo; tanto meglio!

Ed ora sono lietissimo di confermare quanto testè diceva con la sua autorità l'onorevole ministro della marina.

A me pure consta da informazioni di tanti ufficiali, che mi onoro di conoscere, che nelle recentissime esercitazioni della nostra flotta, sia durante il viaggio in Grecia, sia durante i tiri al bersaglio (quei tiri, che sono di così grande interesse) eseguiti dalle nostre navi durante gli ultimi mesi, i risul-

tati sono stati sodisfacentissimi, anche migliori di quelli degli anni precedenti. Ciò significa che quel tale allenamento, che tutti desideriamo, nei nostri equipaggi, va migliorando gradatamente, di anno in anno.

Il secondo fatto personale è molto breve. L'onorevole Franchetti mi fece uno strano rimprovero. Egli diceva che le mie osservazioni erano giuste, ma troppo dolci. Ha detto così ?

FRANCHETTI. Sì, nella forma.

ARLOTTA, *relatore*. Ed allora le faccio una proposta. Se sono dolci, uniamole con le sue e faremo quella salsa chiamata agrodolce tanto gradita a certi palati. (*Si ride*).

FRANCHETTI. Non è vero che le mie critiche siano agre; lo nego in modo assoluto. Io credo che le mie critiche siano ispirate ad un profondo amore della marina italiana, e non ammetto che ella parli della mie critiche, trattandole come se fossero agre.

ARLOTTA, *relatore*. È lei che mi provoca.

FRANCHETTI. Ella vorrebbe lasciar credere che ci fosse in me un sentimento tutt'altro che di amore per la marina.

PRESIDENTE. Nessuno ha detto questo, non interrompa!

ARLOTTA, *relatore*. Allora vengo senza altro all'ultima delle sue osservazioni, onorevole Franchetti.

Ella nella seduta dell'altro giorno, parlando di una frase incidentale della mia relazione, con la quale mi lamentavo del ritardo nelle costruzioni, ha fatto non so quale allusione alle corazze della Terni...

FRANCHETTI. Nessuna allusione!

ARLOTTA, *relatore*. ... volendomi quasi far passare come uno che prendesse le difese della Terni.

FRANCHETTI. Neanche per sogno! Questa è una immaginazione sua!

ARLOTTA, *relatore*. I miei precedenti in questa questione sono abbastanza noti. Sono stato il primo...

FRANCHETTI. Domando di parlare per un fatto personale. (*Rumori — Risa e commenti*).

Sì, parlerò. Credete di darmi sulla voce anche questa volta? Questa volta parlerò, perdio!

ARLOTTA, *relatore*. Sono stato il primo, fin dal marzo 1903, a segnalare che i prezzi che si facevano dalla Terni erano troppo cari, e su questo ho insistito sempre; ed in questa mia ultima relazione ho dato la debita lode al ministro, che sui contratti delle

corazze aveva fatto fare una economia che superava i due milioni e mezzo.

Quindi la mia opinione non è sospetta in questo argomento; nella stessa relazione ho biasimato le operazioni borsistiche della Terni, che l'avevano condotta ai mali passi, nei quali si è trovata ultimamente. E di ciò basta.

Devo ora una risposta al ministro della marina, il quale pure ha avuto parole così cortesi a mio riguardo, perchè conosce la perfetta obiettività, con la quale ho sempre compiuto questo, certo non facile nè gratissimo compito di relatore dello stesso bilancio per sei anni consecutivi.

MORELLI-GUALTIEROTTI. È un allenamento anche quello! (*Si ride*).

ARLOTTA, *relatore*. Sì, certo, anche quello è un allenamento, ma ormai basta!

Il ministro della marina, col quale consento in tante cose, ed al quale ho reso pubblico e sentito tributo di ammirazione per la sua opera solerte e costante a favore della nostra marina, di sente da me nella concezione dell'ufficio di capo di stato maggiore.

Mi spiego perfettamente il punto di vista, dirò quasi, tradizionale, che egli porta trasfuso nella sua persona, insieme colle nobilissime tradizioni della sua carriera. Io che di queste tradizioni sono naturalmente spoglio, mi sono formato insieme con altri parecchi una concezione più larga di questo ufficio di capo di stato maggiore; immagino, in altri termini, che il ministro debba essere il supremo reggitore e l'amministratore della marina, ma che la parte militare, con la preparazione alla guerra, e con l'allenamento della flotta, debba essere riservato ad un ufficiale di grado altissimo, in certo modo predestinato a comandarla in guerra, il quale, nell'adempimento delle sue funzioni, non debba dipendere gerarchicamente che dal solo ministro, e che tutti gli altri siano a lui inferiori.

Ora mi sembra, onorevole ministro, che gli esempi, che ella ha citati nella seduta di oggi, più che indebolire, abbiano rafforzato la mia tesi, perchè erano appunto quegli esempi, che io aveva tenuti presenti nel formulare quella proposta, o almeno nello scrivere quel periodo della mia relazione.

Infatti l'Inghilterra, la prima nazione navale del mondo, al più alto posto della sua gerarchia militare ha il primo Lord dell'Ammiragliato, che è un borghese.

Ora si capisce facilmente che non può

venire nell'idea di alcuno che un borghese abbia a comandare effettivamente la forza navale, e neppure che egli possa passare al comando effettivo della squadra. Ma immediatamente dopo il primo Lord civile dell'Ammiragliato viene il primo Lord militare navale, e questo, *mutatis mutandis*, è appunto il mio concetto sul capo dello stato maggiore generale.

MIRABELLO, *ministro della marina*. No, no!

ARLOTTA, *relatore*. Non pretendo alla infallibilità; sono notizie, che ho al riguardo e che ritengo esatte. Passo ad un altro paese, grande potenza navale, dove il dubbio non è neppure possibile, ed è la Francia. In Francia il ministro della marina ormai è tradizionalmente un borghese. Evidentemente un ministro borghese non può essere il comandante della forza navale francese; ed occorre che vi sia un ammiraglio, si chiami capo di stato maggiore, o con altro nome, il quale sia messo all'immediata dipendenza del ministro e sia il capo effettivo della forza navale.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Capo di stato maggiore, non della forza navale!

ARLOTTA, *relatore*. L'Austria-Ungheria ha un Ministero unico della difesa, diviso nella sezione guerra e nella sezione marina. Il capo di quest'ultima è il *Marinekommandant*, il quale dal Ministero passa a bordo della flotta e comanda la flotta. Tutti sanno il nome del marinaio, che presentemente disimpegna questa funzione: l'ammiraglio Montecuccoli.

Ho reso omaggio alla tendenza, alla quale si ispira il suo decreto, ed ho detto che è un primo passo notevole sulla nuova via; ma credo, che, poichè ella accetta l'idea di tramutare in legge quando che sia, dopo un ragionevole esperimento, questo decreto, che istituisce il capo di stato maggiore, lo prego di considerare un poco più a fondo la questione per vedere se non si possa allargare le sue attribuzioni. Secondo me, e non mi sono convinto del contrario, esse sono ancora troppo ristrette, e non gli conferiscono quella libertà di azione, che è indispensabile in relazione alla responsabilità della quale è investito.

Detto ciò, o signori, non voglio più a lungo abusare della vostra pazienza, alla fine di una lunga seduta, anzi di due sedute sullo stesso argomento in un solo giorno, nelle quali avete ascoltati così poderosi discorsi, e vengo alla conclusione, che

è quella, che riguarda più da vicino la Giunta generale del bilancio, a nome della quale parlo.

Si è detto da qualcuno, e qui dentro e fuor di qui, che la Giunta generale del bilancio abbia caldeggiato un programma nuovo di costruzioni navali per l'ammontare di duecento milioni. Ebbene, ciò non è esatto.

La Giunta generale del bilancio non poteva fare essa un programma di costruzioni navali e molto meno dire quanti milioni occorrevano per eseguire questi programmi.

La Giunta del bilancio, per mezzo del relatore, ha compiuto il suo dovere, che è quello di leggere minutamente tra le cifre del bilancio.

Ad un certo punto, dove si parla delle costruzioni navali, ha trovato sotto la modesta indicazione della prima lettera dell'alfabeto, della lettera A, e con lo stanziamento della modestissima somma di 250 mila lire, segnato l'inizio di una nuova nave da battaglia.

Allora il relatore ha domandato al ministro: che cosa rappresenta questa nave? quanto costerà? a che cosa deve servire? Ed il ministro, con tutta la sollecitudine e chiarezza possibile, ha detto: rappresenta lo inizio di una nave, che è allo studio dei corpi tecnici, e sulla quale il Consiglio degli ammiragli si è già favorevolmente pronunziato. Essa dovrebbe essere su per giù del tipo della *Dreadnought*, e del costo di 50 milioni. Ad altra domanda fatta dal relatore ha risposto che l'opinione degli ammiragli è che di queste navi ve ne dovrebbero essere almeno quattro unità della nostra marina.

Ora, naturalmente, dinnanzi a risposte così di massima, la Giunta del bilancio non poteva pronunziarsi nè favorevolmente nè contraria.

La Giunta generale del bilancio ha rivolto un invito al Governo, e per esso al ministro della marina; invito che qui ripete, cioè di volere studiare a fondo quale debba essere il programma delle nostre costruzioni navali e studiatolo, di venire dinanzi al Parlamento con proposte esplicite e con la determinazione chiara dei fondi necessari, e del modo come questi fondi si vogliono spendere. Perchè solo allora il Parlamento si potrà formare un concetto preciso di quella, che dovrà essere l'esplicazione del nostro problema navale.

Onorevoli colleghi, nel 1905 voi votaste un disegno di legge di crediti straordinari,

che in quel tempo fu chiamato il disegno di legge del programma minimo. Esso comprendeva, oltre il completamento delle navi già in corso di costruzione, quali le quattro del tipo *Vittorio Emanuele*, la costruzione di quattro incrociatori del tipo *San Giorgio* (che, dico tra parentesi, è tuttora giudicato dagli ingegneri navali come tipo di primissimo ordine in relazione al moderato tonnellaggio), per la costruzione di una notevole quantità di torpediniere, di caccia torpediniere, ed altri siluranti, per la rinnovazione del munizionamento da guerra. Quindi quel disegno di legge basterà appena alla esecuzione di quel programma minimo del 1905.

Ma da allora il mondo ha camminato. Perchè, è strano a dirsi, nulla è così caro come una marina da guerra, e in nessuna branca dell'attività umana il progresso è così rapido, così vorticoso come nella marina militare! Quindi delle due l'una: o si seguono questi progressi, o si deve rinunciare ad avere una marina da guerra. Non c'è via di mezzo. Le spese fatte a metà per una marina da guerra sono i veri denari buttati a mare. (*Bene!*)

Ma dovremo allora continuare sconfittamente in una via di spese senza limiti? dovremo lottare con le altre potenze, che tanti mezzi maggiori hanno dei nostri? Oh! no; noi non dobbiamo avere che una cosa sola (forse è stato già detto in questa discussione; ma a me piace di riassumere quello che è stato detto), dobbiamo avere la visione chiara dei nostri obiettivi navali, dobbiamo sapere nettamente ciò che vogliamo e proporzionare i mezzi a ciò che vogliamo, a ciò che ci è indispensabile. (*Bene!*)

Quali sono questi obiettivi navali dell'Italia?

PAIS-SERRA. Lasciamoli andare.

ARLOTTA, *relatore*. Non li lasciamo andare affatto, caro Pais, perchè non sono obiettivi diretti contro alcuno in particolare; sono obiettivi che emanano dalla stessa situazione geografica del nostro paese e dalla parte che dobbiamo rappresentare nel mondo. Ora, egregi colleghi, non sono uomo tecnico e non mi sono mai atteggiato a tecnico, ingolfandomi in questioni tecniche; ma durante sei anni ho avuto occasione di riflettere al problema navale italiano e sono venuto in questi convincimenti, che il nostro paese in fatto di marina deve avere tre obiettivi.

Primo, e più immediato, quello di possedere una flotta, che sia più forte di quella

di qualunque altro paese, che abbia coste esclusivamente nel bacino del Mediterraneo; e vedete, che non ne nomino uno solo. (*Commenti*).

La nostra posizione ci obbliga a questo, per tenere quel tal dominio del mare, del quale si è tanto e così brillantemente parlato dagli oratori tecnici in materia navale.

Secondo obiettivo: di potere essere noi un alleato apprezzato e desiderato da qualsiasi grande potenza del mondo, che abbia un interesse nel Mediterraneo, poichè, se saremo apprezzati e desiderati come alleati navali, faremo una buona politica estera e contribuiremo a mantenere la pace.

Terzo obiettivo: proteggere la nostra marina mercantile, i nostri emigranti all'estero.

Questo il nostro programma, al cui raggiungimento siamo molti vicini, ma che richiede ancora qualche sforzo. Vegga il Governo se questo sforzo ulteriore è compatibile con la migliorata potenzialità economica del nostro paese. Se sì, completi la difesa navale d'Italia; se no, abolisca la marina, o si limiti, al più a quella rete di torpediniere, che l'onorevole Albasini chiedeva come difesa immediata, come un servizio di guardia per le nostre coste.

FIAMBERTI. Per la dogana! (*ilarità*).

ARLOTTA, *relatore*. Ma, se si dovrà venire a questa risoluzione, allora l'Italia non avrà più il posto che le compete nel mondo. Sarebbe allora stata inutile l'opera di Giuseppe Garibaldi, di Vittorio Emanuele e di Camillo Cavour, che preconizzarono Roma capitale di una Italia unita, forte e rispettata. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Franchetti ha chiesto di parlare per fatto personale. Veramente mi pareva che l'onorevole Arlotta non avesse fatto altro che rettificare alcune sue affermazioni. Ad ogni modo accenni il suo fatto personale.

FRANCHETTI. Fino all'ultimo momento ho sperato che non vi sarebbero stati fatti personali. Pur troppo così non fu. Comincio da un fatto personale, cui ha dato luogo l'onorevole Arlotta. Egli mi ha accusato di avere fatto insinuazioni sulle sue intenzioni. Questa accusa è assolutamente infondata. Già, mentre parlavo, l'altro giorno, prima ancora che terminassi la mia frase, semplicemente per aver detto «strano a dirsi», l'onorevole Arlotta m'interruppe e mi fece capire che si riteneva offeso da queste parole; ed io per togliere di mezzo qualunque questione di fatto per-

sonale, quantunque le mie parole fossero perfettamente innocue, feci le più ampie dichiarazioni all'onorevole Arlotta e ritenevo la questione esaurita. Invece oggi è venuto a ribadire l'accusa, ed io gli ripeto le mie dichiarazioni più ampie di stima e di rispetto.

ARLOTTA, *relatore*. Sono reciproche, perchè anche io ho per lei tutto il rispetto, tutta la stima ed anche vero affetto.

PRESIDENTE. Vede dunque che tutto va per il meglio! (*ilarità*).

FRANCHETTI. Mi lasci parlare, non ho finito. È più di un'ora che mi si rovesciano addosso frasi pungenti, ed ho il diritto di rispondere.

PRESIDENTE. Se non le faceva che un augurio! (*ilarità*).

FRANCHETTI. Mi facciano il piacere di frenare queste risa ironiche! Credo di avere diritto a tutto il rispetto della Camera! Ciò, che ho detto all'onorevole Arlotta, è semplicemente questo. Egli, in una frase della sua relazione, attribuisce il ritardo dell'allestimento di alcune navi, tipo « Vittorio Emanuele », alle controversie avvenute negli ultimi anni intorno alle corazze, e che avrebbero ritardato i contratti di fornitura. Io gli ho fatto osservare che non è così; che i contratti per le forniture di corazze sono stati fatti in tempo, e che la ragione del ritardo sta nel rifiuto, che la marina ha dovuto fare di taluni lotti di corazze fornite dalla Terni, le quali, provate al cannone, non hanno dato i risultati che dovevano dare. Così i lotti sono stati rifiutati e ne è venuto il ritardo.

Ma ho un altro fatto personale, e questo coll'onorevole ministro. L'onorevole ministro della marina, prima della chiusa del suo discorso, quando parlava del contatto, nel quale avrei dovuto mantenermi con la marina, e quando io rispondeva che questo contatto mi era stato reso impossibile (egli lo sa, perchè le disposizioni del Ministero della marina non son molto benevole verso di me) (*Denegazioni del ministro della marina*), mi ha risposto assumendo un tono beffardo, che è stato sottolineato dalle risa ironiche di alcuni deputati, e che credo incompatibili fra ministro e deputato. (*Denegazioni — Commenti*).

A questo proposito mi lascino esprimere tutta l'amarrezza, che provo nel vedere tutta l'opera mia, ispirata al più profondo amore per la marina italiana, sberleffiata, come si va facendo in tutta questa discussione, con frasi, che evidente-

mente significano: « voi parlate per la passione di criticare, volete dire male di tutto, invece noi siamo coloro, che amiamo la marina davvero ». Ed allora vengono fuori frasi, che non hanno nulla a che vedere con quello, che dico, e nelle quali del resto consento, frasi di lode ai nostri ufficiali e marinai, ai quali mi sono sempre e ripetutamente unito, ma dette con un tono, che implica una critica acerba a quello, che mi credo in obbligo di dire. Perchè credo fermamente che per vincere le gravi difficoltà, che dobbiamo superare se vogliamo avere un'ottima marina, per arrivare allo scopo, che tutti ci proponiamo, bisogna guardare la verità in faccia, e non temere di andare in fondo alle ultime conseguenze non belle, che potrebbero derivare da alcune imperfezioni. Questa è la missione, che mi sono assunta, e a cui ho sacrificato due anni della mia vita facendo un lavoro improbo. E voglio continuare a dire ciò, che ritengo la verità, e dirla schiettamente e crudamente, perchè sono convinto che sia un dovere per chi ama la patria di dire schiettamente e crudamente la verità. E basta. (*Commenti*).

ARLOTTA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARLOTTA, *relatore*. Debbo ancora una dichiarazione all'onorevole ministro della marina, perchè egli giustamente mi ricorda di avermi chiesta una dichiarazione, alla quale ho dimenticato di rispondere nel mio discorso, intorno alla disciplina dei nostri marinai. La sua interpretazione della frase della mia relazione è giustissima; facendo relazioni annuali, accade di passare in rassegna tutto ciò, che è avvenuto nell'anno; e la mia frase circa la disciplina si riferisce a quell'incidente, varie volte deplorato, di una certa passeggiata fatta dai macchinisti a Spezia, incidente che costò la carriera ad uno dei nostri distinti ammiragli.

Sono lietissimo di apprendere dall'onorevole ministro che nulla di simile si è più verificato, e mi auguro che non avvenga più nulla che possa menomamente ledere la disciplina non solo sulle nostre navi, ma in genere in tutti i corpi della marina.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ho chiesto di parlare per assicurare l'onorevole Franchetti che circa la sua andata sulle navi, la quale egli disse sarebbe ostaco-

lata dal Ministero della marina ove esisterebbero dei pregiudizi verso di lui, questa è la prima volta che io ne sento parlare. Ritenga pure l'onorevole Franchetti che se egli od altri rappresentanti del Parlamento si recassero a bordo delle nostre navi, farebbero grandissimo piacere non solo a me, ma a tutti gli ufficiali, ond'io francamente non posso comprendere come egli abbia potuto asserire una cosa simile.

Egli soggiunse inoltre che io, parlando del personale, ho assunto un tono beffardo.

Ma ritenga che non ha visto bene, glielo assicuro. Non è possibile: l'onorevole Franchetti ha certamente interpretato male. Anche un anno e mezzo fa, se ben ricorda, ella un giorno disse qui che mi leggeva nel pensiero (*Ilarità*) perchè mi aveva visto con la faccia scura. Ebbene, io avevo parlato proprio allora col presidente del Consiglio di cosa tutt'affatto differente da quella del discorso dell'onorevole Franchetti. (*Ilarità*). Ritenga quindi che anche questa volta ella si è ingannato. Ma, se ciò non bastasse, dichiaro che ho per lui il massimo rispetto, come rispetto tutte le sue confutazioni e l'opera sua, al pari di quella di tutti gli onorevoli rappresentanti del paese. (*Benissimo!*)

Se mi accade talora di confutare dal canto mio con una certa vivacità le loro opinioni, si è perchè ho anche io il dovere di difendere qui in Parlamento l'opera mia. E di fronte alle affermazioni dell'onorevole Franchetti, questa difesa procuro di fare con la stessa coscienza, che detta a lui le osservazioni sull'operato mio e sulle cose della marina; ispirati lui ed io, naturalmente, da un solo pensiero: il bene della marina stessa! (*Bravo!*)

Se non andiamo d'accordo, non c'è niente di male: è sempre una persona rispettabilissima e stimabile l'onorevole Franchetti come credo di essere stimabilissimo anche io. (*Si ride*).

Non ho mai creduto di parlarle in tono beffardo, e spero anzi che d'ora in avanti ella vorrà interpretare la mia fisionomia in tutt'altro modo. (*Ilarità — Commenti*).

E se l'onorevole Franchetti scorge in me talvolta qualche impressione un po' differente, si è perchè sono sensibile ai rimproveri di lui e a certe frasi, che qualche volta lo spingono all'attacco vivace; ma certamente sempre dettato dalla coscienza e dall'amore, tanto in lui quanto in me specialmente, per la nostra marina, alla quale appartengo da tanti anni, avendovi passata

tutta la mia vita. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro della marina, la prego di volere esprimere il suo parere sul seguente ordine del giorno presentato dall'onorevole Fiamberti:

« La Camera fa voti che venga provveduto anche al riordinamento degli impiegati civili addetti all'Amministrazione della regia marina, migliorandone la carriera e gli stipendi, in relazione alle nuove esigenze della vita ».

E così pure l'onorevole relatore, in modo che possiamo togliere di mezzo questa parte.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Dichiaro all'onorevole Fiamberti che accetto soltanto come raccomandazione l'ordine del giorno da lui presentato.

PRESIDENTE. Onorevole Fiamberti...

FIAMBERTI. Ringrazio l'onorevole ministro di questa dichiarazione come di quelle fatte ad altri colleghi.

Essendo sicuro che egli provvederà al più presto all'avvenire di questi bravi impiegati civili che da tanti anni all'amministrazione della marina prestano utilissimi servizi con vero zelo, abnegazione e patriottismo, ritiro l'ordine del giorno, sodisfatto che il ministro lo accolga come una raccomandazione.

PRESIDENTE. Ritirato l'ordine del giorno dell'onorevole Fiamberti passeremo alla discussione dei capitoli del bilancio, salvo a rimandare poi il seguito ad altra seduta.

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive — Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero — Personale (*Spese fisse*) lire 803,200.

Capitolo 2. Ministero — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 104,000.

Su questo capitolo secondo ha facoltà di parlare l'onorevole Santini; ma egli può anche rimandare a domani, essendo ormai le sette e mezzo.

SANTINI. Sì, sì, è tardi.

PRESIDENTE. Va bene: allora rimetteremo a domani il seguito della discussione.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego di dar lettura delle interrogazioni.

CIMATI, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, se creda di appog-

giare presso il Sovrano una domanda di indulto che permetterebbe a molti ufficiali dell'esercito di legalizzare la loro condizione di famiglia.

« Compans ».

« Il sottoscritto interroga gli onorevoli ministri di agricoltura e dell'interno per sapere quali notizie essi abbiano sulla invasione delle cavallette in provincia di Sassari, e quali provvedimenti intendano adottare per venire in aiuto della provincia e dei comuni per combattere l'invasione degli afidi.

« Pala ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della guerra per apprendere se sia vero che, in conseguenza dell'illegale richiamo in servizio attivo dalla posizione di servizio ausiliario di un maggiore generale, varii distinti colonnelli, inseriti nella lista di avanzamento, alla vigilia della promozione, toccati posteriormente i limiti di età, abbiano ingiustamente perduto la promozione al grado superiore.

« Santini ».

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro per la grazia e giustizia per sapere se non creda di provvedere alla assoluta deficienza di personale, presso la cancelleria del tribunale di Milano.

« Mira ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha chiesto di parlare; ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Pregherei la Camera di tenere seduta domani mattina per esaurire, se si può, la discussione del bilancio della marina, inserendo anche nell'ordine del giorno delle seduta antimeridiana il disegno di legge per l'istituzione di un Consiglio superiore di marina, di un Comitato degli ammiragli e di un Comitato per l'esame dei progetti di navi; disegno di legge che si collega appunto con la discussione del bilancio della marina.

Desidererei che detto disegno di legge fosse iscritto per primo nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avevo divisato di mettere nell'ordine del giorno per il principio della seduta il disegno di legge: « Sistemazione delle opere di congiunzione del canale Depretis al canale Cavour per mezzo del naviglio di Ivrea », e l'altro disegno di legge: « Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri », tornato emendato dal Senato.

Poi ci sarebbe anche quello per il censimento del bestiame...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sarebbe meglio non metterli prima del bilancio.

BERTOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI. Credo sia interesse di esaurire domattina la discussione del bilancio della marina, e poi, in quanto sia possibile, approvare anche altri disegni di legge.

Per conseguenza credo che sarebbe bene, come il presidente del Consiglio ha proposto, che prima si approvasse quel disegno di legge, che egli ha indicato e che si connette intimamente col bilancio della marina, e poi si continuasse subito la discussione del bilancio stesso; se poi altri disegni potranno essere discussi tanto meglio. Altrimenti il bilancio della marina verrebbe ad invadere la seduta pomeridiana, per la quale è concordato... E non dico altro. (*Si ride — Benissimo!*)

PRESIDENTE. Dunque ella pure propone che il disegno di legge per la istituzione di un Consiglio superiore di marina, di un Comitato di ammiragli e di un Comitato per l'esame dei disegni di navi preceda il bilancio, e che le altre due leggi, che ho indicate, vengano dopo il bilancio.

Del resto, per una di queste è presente anche il relatore, onorevole Di Scalea, ed anche egli può dire che probabilmente non ci sarà che la lettura.

DI SCALEA. Credo anch'io.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, vuol dire che stabiliremo così l'ordine del giorno per la seduta di domattina.

Aveva chiesto di parlare l'onorevole Graffagni. Ne ha facoltà.

GRAFFAGNI. Chiederei che fosse iscritto nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani, lo svolgimento di una mia proposta di legge per l'estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Consento.

PRESIDENTE. Per essere giusti allora ci sarebbe anche l'onorevole Chiapusso, che ieri aveva fatto istanza perchè fosse svolta un'altra proposta di legge.

CHIAPUSSO. Si era manifestata l'idea di portarla a mercoledì.

PRESIDENTE. Allora rimane così stabilito.

La seduta termina alle 19.35.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9.

1. Discussione del disegno di legge:

Istituzione di un Consiglio superiore di marina, di un Comitato degli ammiragli e di un Comitato per l'esame dei progetti di navi (481).

2. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

Discussione dei disegni di legge:

3. Compimento e sistemazione delle opere di congiunzione del Canale Depietis al Canale Cavour per mezzo del Naviglio di Ivrea (751).

4. Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri (549-B).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Graffagni per estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi.

3. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

4. Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Bertolini, Colajanni e Sacchi riguardanti gli organici degli impiegati dello Stato.

Discussione dei disegni di legge:

5. Riordinamento della carriera d'ordine nelle Amministrazioni centrali (731).

6. Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione centrale e provinciale dell'interno (701).

7. Modificazioni da apportarsi all'organico del personale degli Archivi di Stato (524).

8. Modificazioni al ruolo organico del Regio Corpo delle miniere (707).

9. Nuovo ruolo organico del personale delle segreterie universitarie (585).

10. Ordinamento giudiziario (*Titoli I e II*) (544 e 544-bis).

11. Cancellerie e Segreterie giudiziarie (547).

12. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537).

13. *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

14. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-bis e 569-ter).

15. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

16. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

17. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

18. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

19. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

20. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

21. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

23. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

24. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione con-

tinuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

26. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

27. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

28. Mutualità scolastiche. (244)

Seguito della discussione sui disegni di legge:

29. Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini (394).

30. Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

31. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

32. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906, che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese Porto Ceresio (580).

33. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

34. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

35. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

36. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio Esercito (654).

37. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

38. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

39. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

40. Modificazione alla legge sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra relativa al personale degli stabilimenti militari di pena ed a quello dei depositi di allevamento cavalli (438-B).

41. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1906-907 (620).

42. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

43. Pensioni relative agli ufficiali subalterni (641).

44. Per le antichità e le belle arti (584).

45. Istituzione di una scuola pratica di agricoltura in Pescia (798).

46. Assestamento del bilancio della Colonia Eritrea, per l'esercizio finanziario 1906-1907 (620-bis).

47. Stazione di agrumicoltura e frutticoltura in Acireale (534).

48. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per gli esercizi finanziari 1903-904 e 1904-905 (i e 277).

49. Costituzione in Comune autonomo della frazione di Bova Marina (756).

50. Provvedimenti per la città di Roma (689).

51. Modificazioni dei ruoli organici delle Intendenze di finanza, delle imposte dirette, del dazio di consumo di Roma e di Napoli e provvedimenti per il personale straordinario del Catasto (612).

52. Lotteria nazionale a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Boiano, Capracotta e Palata (762).

53. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

54. Provvedimenti per i sottoufficiali (653).

55. Aggiunta alla legge 22 dicembre 1905, n. 592, sul credito fondiario (670).

56. Assetto giuridico delle cattedre ambulanti di agricoltura (695).

57. Costruzione di un nuovo edificio ad uso della dogana di Ponte Chiasso (649).

58. Impianto di un laboratorio chimico per le sostanze esplosive e riordinamento del servizio relativo agli esplosivi presso il Ministero dell'interno (703).

59. Convalidazione di Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1906-1907 durante le vacanze parlamentari (721).

60. Costituzione dei Consorzi per la di-

fe a della viticoltura contro la fillossera (733).

61. Modificazioni ed aggiunte alle leggi 2 agosto 1897, n. 382, e 28 luglio 1902, n. 342, portanti provvedimenti per la Sardegna (611)

62. Per il censimento del bestiame e per le statistiche agrarie (694).

63. Concessione di una lotteria a favore della Lega navale italiana (697).

64. Ordinamento del Benadir (745).

65. Tombola telegrafica nazionale a pro dello spedale civile di Monselice (760).

66. Riordinamento delle Regie avvocature erariali (685).

67. Estensione ai Comuni con popolazione superiore ai 60,000 ed inferiore ai 100,000 abitanti delle disposizioni della legge 13 luglio 1905, n. 399, concernente i concorsi da parte dello Stato per l'esecuzione di opere riguardanti la provvista di acque potabili (755).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 14 giugno 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

