

CCCLXXVI.

1ª TORNATA DI SABATO 8 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GORIO

INDICE.

Bilancio della marina (Seguito della discussione).	Pay. 15471
ARLOTTA (<i>relatore</i>)	15472-74
BATTELLI	15479
CAVAGNARI	15473-75-78-82
FRANCHETTI	15480
GALLINO	15473-74-79-81
MIRABELLO (<i>ministro</i>)	15471-72
	15473-74-75-77-78-79-80-81-82-83
ORLANDO SALVATORE	15472-81
PALA	15477
PANSINI	15474-75
SANTINI	15471
TECCHIO	15482
Disegni di legge (Discussione)	15463
Istituzione di un Consiglio superiore della marina:	
COSTA-ZENOGLIO (<i>relatore</i>)	15468
MARCELLO	15466
MIRABELLO (<i>ministro</i>)	15466
ORLANDO SALVATORE	15463
Canale Depretis-Cavour	15485
COMPANS	15485-87
GIOVANELLI (<i>relatore</i>)	15487-88
LACAVA (<i>ministro</i>)	15486-87-88
Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri	15488
DI SCALEA (<i>relatore</i>)	15489-90
SOLIMBERGO	15488
TITTONI (<i>ministro</i>)	15489-90

La seduta comincia alle ore 9.5.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

1223

Discussione del disegno di legge: Istituzione di un Consiglio superiore della marina, di un Comitato degli ammiragli e di un Comitato per l'esame dei progetti di navi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la 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 ».

Onorevole ministro, consente che la discussione si apra sul disegno di legge emendato dalla Commissione?

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Certamente; è un testo concordato.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di darne lettura.

DE NOVELLIS, *segretario, legge*. (V. Stampato n. 481-A).

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

Il primo iscritto a parlar contro è l'onorevole Salvatore Orlando.

Ha facoltà di parlare.

ORLANDO SALVATORE. Io mi domando se sia opportuno che io parli o se invece non sarebbe preferibile che andassi al Ministero a sottoporre al ministro alcune osservazioni, giacchè mi sono iscritto per parlar contro per forma, ma in sostanza non ho che da sottoporre qualche osservazione per ciò che riguarda specialmente la costituzione del Comitato per i disegni delle navi.

L'onorevole ministro ieri, in un suo altissimo discorso, rilevò quale sia la necessità di preparare per tempo disegni particolareggiati per assicurare la rapida costruzione delle navi, indicò ciò che si faceva a questo proposito in Inghilterra e i risul-

tati che appunto si erano ottenuti per questa preparazione completa dei disegni prima di iniziare il lavoro.

Ora mi pare che, dopo le considerazioni del ministro, il disegno di legge che abbiamo dinanzi a noi non provveda a questa necessità sentita da noi più che altrove.

Infatti con gli articoli 12, 13 e 14 di questo disegno di legge diamo vita ad un Comitato per l'esame dei progetti di navi; non ad un vero e proprio Comitato dei disegni, come esisteva alcuni anni or sono. E a questo Comitato per l'esame dei progetti di navi, che vien composto di membri nominati per decreto reale, si dà l'incarico « di determinare (articolo 13) i criteri informativi dello studio dei progetti, nonchè le direttive e le istruzioni necessarie per l'esecuzione del programma generale stabilito dal ministro per le nuove costruzioni e per le trasformazioni e grandi riparazioni delle navi ». Quindi l'incarico che si dà a questo Comitato è quello di esaminare i progetti e le questioni che gli possono essere sottomesse dal ministro; perciò il Comitato diventa un corpo semplicemente consultivo.

Ora incomincio a rilevare che noi, con questo articolo 13, ribadiamo un vecchio sistema della nostra marina, un sistema pel quale i programmi navali, ed anche un poco i progetti, sono opera personale del ministro; e quindi, siccome i ministri sono una emanazione politica e sono spesso cambiati, ne risulta conseguentemente una certa saltuarietà nei programmi.

È vero che, pel passato, la direttiva costante della maggior possibile velocità fu accolta da tutti i ministri, ma per ciò che riguarda gli spostamenti vi fu invece una grande fluttuazione.

Ho qui una lista di navi che corrispondono a tipi prescelti dai vari ministri (è inutile che la legga alla Camera), la quale dimostra la verità di ciò che io dico.

E, se lo spostamento è l'indice di tutti i requisiti di una nave, possiamo dire che abbiamo avuto differenti programmi per ciascuno dei ministri che si sono succeduti. Ora, stabilire che questo Comitato esamini i progetti eseguiti da un ingegnere scelto dal ministro, secondo un programma stabilito dal ministro, equivale a ribadire tale sistema che io non credo sia utile allo sviluppo delle nostre costruzioni navali militari.

L'articolo 14, poi, stabilisce che « al Comitato per l'esame dei progetti di navi

spetta piena ed intera la responsabilità dei progetti da esso esaminati, chiunque ne sia l'autore ». Ora, domando come si possa, con questo articolo, assicurare una responsabilità qualsiasi: perchè, innanzi tutto, si stabilisce una responsabilità collettiva, e quindi una responsabilità nulla, che sfugge; in secondo luogo, perchè io credo che non si possa dare la responsabilità di un fatto a chi non l'ha compiuto.

Ma io ritengo che queste disposizioni feriscano anche la dignità e lo spirito di questo corpo del Genio navale cui si toglie ogni potere gerarchico, lasciando al ministro la scelta del progettista, mentre questi dovrebbe essere il nostro miglior ingegnere navale, il capo delle costruzioni navali unico responsabile, di fronte al ministro ed al paese, degli errori che si potessero compiere nell'esecuzione del programma navale.

Per questa ragione io credo che, per quello che riguarda la genesi, lo studio d'un disegno, questo progetto non risponda a quello che oggi a noi occorre. L'onorevole ministro ieri, nel citare quello che si fa in Inghilterra, ha dimenticato che in quel paese si dà una grande importanza al Comitato dei disegni delle navi ed il capo delle costruzioni navali è l'unico che può apporre la firma a tutti i disegni delle navi che vengono costruite durante la sua direzione. Possono fare dei progetti anche degli ingegneri giovani, ma sotto la sua responsabilità e direzione. E due anni or sono il programma navale inglese, che condusse al *Dreadnought*, fu elaborato, oltre che dal Board, da un Comitato costituito su larghe basi e comprendente anche uomini tecnici provenienti dalle professioni civili, dei quali ho qui la nota: Lord Kelvin, professore Biles della Università di Glasgow, John Thornycroft della ditta Thornycroft, Alessandro Gracì della ditta Fairfield Shipbuilding Co.

Questo mi parea un poco anche il concetto del relatore onorevole Arlotta, il quale non mostra avversione per l'ammissione di elementi civili nell'attività tecnica del Ministero della marina; ed accettando questo concetto, non credo che l'onorevole ministro si esporrebbe a critiche, nel senso che questi uomini porterebbero delle vedute interessate nel Comitato.

Ma su questo sorvolo, non faccio che ripetere un'idea che ho già esposto qui dentro e che spero col tempo potrà farsi strada nel paese ed essere accolta, poichè noi non dobbiamo rifiutare tutti gli elementi buoni

che possono venire anche da attività che siano fuori della marina militare.

La necessità poi di dare a questo corpo del Genio navale una vita più efficace e rialzarne il prestigio è evidente, in quanto che credo che le vittorie navali siano conseguite non solo pel valore degli equipaggi e degli ammiragli, ma anche per il valore degli ingegneri navali, perchè i tempi delle navi di legno e dei cuori di ferro, cui alludeva ieri l'onorevole Marazzi, sono ormai passati e le battaglie si vincono bensì a colpi di cannone, ma anche a colpi di formule e di numeri, a tavolino.

Si è parlato della battaglia di Tsushima e l'onorevole ministro ha avuto la cortesia di rilevare una mia interruzione con parole benevoli, del che io lo ringrazio.

Intorno a questa battaglia io esprimo questo concetto, che essa non fu vinta dal valore degli ammiragli e degli equipaggi, ma che essa fu l'annichimento di una flotta per opera di un'altra flotta tecnicamente molto superiore.

Nelle discussioni avvenute in America ed in Inghilterra intorno a questa battaglia, si è rilevata la differenza enorme di velocità (che io aveva avvertita in questa Camera colla mia interruzione all'onorevole Franchetti) di sei a sette nodi fra una flotta e l'altra.

Ora, con questa differenza di velocità, l'esito del combattimento non poteva esser dubbio potendo la flotta più veloce scegliere la propria posizione, collocandosi in testa alle linee nemiche e concentrando il fuoco sulle navi di testa. Il concetto che prevalse in tali discussioni fu questo che io leggo: « La superiorità giapponese in velocità era di oltre sei miglia all'ora, quindi un vantaggio così enorme che nessuna abilità tecnica e strategica, nessun possibile aumento di fuoco da parte dei russi avrebbe potuto prevenire la loro disfatta, sia pur supponendo una rudimentale conoscenza di strategia e di tattica da parte dei giapponesi ».

Perciò io dico che quella non fu una battaglia navale sulla quale i nostri tattici e strategici si possano basare nelle loro future visioni circa lo svolgimento di altre battaglie navali. Quella fu una prova di resistenza di materiali, la cui analisi non poteva essere fatta che da un ingegnere; e perciò giustamente ieri l'ammiraglio Bettolo citò il libro intitolato: *Les avaries de combat*, dell'ingegnere Ferrand, della marina militare francese, che attualmente è

passato all'industria privata; perchè anche in Francia non c'è questo ostracismo agli elementi civili, i quali possono passare dalla industria privata alla militare e viceversa.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Succede il contrario: sono quelli militari che vanno al civile e poi tornano al militare.

ORLANDO SALVATORE. Lei sa che in Inghilterra dai cantieri privati si va alle costruzioni navali della marina.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. È quello che non si vuole da noi.

ORLANDO SALVATORE. Questo ingegnere Ferrand adesso è nella industria privata e probabilmente tornerà poi nell'industria militare.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Non cessa però di essere militare.

ORLANDO SALVATORE. Quest'ingegnere, dico, ha rilevato quali sono state le avarie subite, in quella, lo ripeto, che non fu soltanto una battaglia di ammiragli, ma anche una battaglia di ingegneri.

E poichè ieri fu citato, in quest'aula, il libro pubblicato da un ufficiale di vascello russo appartenente all'eroica squadra, a quegli eroici ufficiali, che morirono nello adempimento del loro dovere oggi sia concesso a me di citare qui anche il libro di un ingegnere, Eugenio Politowsky, addetto allo stato maggiore della flotta russa, il quale seguì la flotta da Libau a Tsushima, con l'incarico di provvedere a tutte le avarie che potessero avvenire durante quel viaggio. Perchè se vi è una gloria per Rodestwensky è quella di avere condotta una flotta così numerosa, con tutte le sue impedimenta di navi onerarie, navi ospedali, navi officine, lungo tutto l'Oceano Atlantico respinto ad ogni tentativo che egli faceva per approdare e soffermarsi nei porti delle colonie europee, lungo quelle coste e in mezzo a difficoltà enormi ed innumerevoli.

Spesso fu necessario riparare in pieno mare navi, timone, macchine, prendendo a rimorchio navi avariate e riparandole durante il tempo che venivano rimorchiate, e tutto questo, sotto la guida e per l'abilità tecnica e coll'abnegazione e il patriottismo di questo ingegnere Politowsky.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Avrà fatto le riparazioni, ma non ha guidato la squadra.

ORLANDO SALVATORE. Ma se fu un grande merito appunto l'aver condotto tutte le navi, non una eccettuata, nello stretto di Corea, una parte di questo me-

rito deve anche attribuirsi sopra questo modesto ingegnere.

Onorevole Mirabello, se ella leggesse questo libro, vedrebbe quali peripezie si sono dovute attraversare in pieno mare, in pieno Oceano, nell'eseguire queste riparazioni. A questo tecnico dalla mente pratica scevra di fantasie e di voli pindarici, si era affacciata certamente la visione del triste epilogo di questo viaggio memorabile. Ed egli, in altrettante lettere dirette alla moglie consegnava le vicende della flotta e i lavori che egli faceva, e ne faceva poi la spedizione per mezzo delle navi carboniere che, vuote, ritornavano in patria, oppure per mezzo di qualche nave fermata nell'Oceano e visitata, oppure in occasione di qualche raro approdo.

Questo diario è stato oggi pubblicato dalla moglie del Politowski, poichè egli morì affondando sulla nave ammiraglia *Kniaz Swaroff*. E la moglie conclude mestamente con queste parole: « Durante la battaglia, l'ingegnere Politowsky era sotto a dirigere la riparazione di una falla prodotta da un proiettile nemico. Quando lo stato maggiore lasciò la nave per imbarcarsi sulla torpediniera *Biedovy*, egli fu lasciato a bordo, considerando che non vi fosse bisogno di lui di fronte all'alta necessità di salvare la preziosa vita dell'ammiraglio comandante in capo della flotta ».

Ora sia permesso a me, modesto collega, di mandare, da questi banchi, nei quali le vicende della vita mi hanno portato, un saluto alla memoria di questo ingegnere, oscuro eroe, il quale ha contribuito largamente anch'egli ad assicurare alla storia questo viaggio veramente memorabile.

Onorevole ministro, io non faccio nessuna proposta, perchè ella sa come io segua con viva simpatia l'opera sua e come io mi auguri che ella resti lungamente a quel posto; perchè penso che un uomo può anche sbagliare in qualche punto, come credo ella sbagli in questo, ma quando il complesso della sua opera è utile al paese, è bene che il paese ne fruisca lungamente.

A me pare che questo disegno di legge, per ciò che riguarda l'ingegneria navale, sia appunto l'esplicazione del concetto che l'ingegneria navale è una quantità non dico non apprezzabile ma certo non apprezzata al suo giusto valore nella nostra marina.

Io non faccio proposte, ma spero che in futuro ella possa, con altri provvedimenti, dare a questo corpo una costituzione più vitale, dando al Comitato dei disegni l'in-

carico esclusivo ed assoluto di compiere i disegni, e non di esprimere solamente un voto sopra i progetti, che il ministro può e non può domandare, può e non può accogliere. E non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marcello.

MARCELLO. Io mi compiaccio della presentazione di questo disegno di legge, il quale viene a dare un ordinamento stabile ad una parte così importante dell'organismo del Ministero.

Lamento però che non si sia trovato modo di trarre profitto dallo sperimentato consiglio degli ufficiali-ammiragli che hanno lasciato il servizio attivo, dopo aver coperto le cariche più importanti, per effetto dei limiti di età, e che sono ancora compresi nei ruoli del servizio ausiliario.

Prego l'onorevole ministro di vedere, non ostante le evidenti difficoltà, se in seguito sia possibile di tener presente questa mia osservazione.

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

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'onorevole Orlando, il quale sostiene a spada tratta gl'ingegneri, non fa altro che vogare sul mio stesso remo, perchè, se vi fu persona al Ministero che sostenne e portò innanzi i nostri bravi ingegneri, quella sono precisamente io.

Ora a me fa meraviglia che l'onorevole Orlando abbia combattuto il Comitato per l'esame dei progetti delle navi, proprio da un punto di vista dal quale non lo avrei creduto attaccabile. La costituzione di tale Comitato è fatta in guisa che il ministro non c'entra per nulla. Difatti questo disegno di legge istituisce non solo il Comitato per l'esame dei progetti delle navi, ma il Comitato degli ammiragli e il Consiglio superiore della marina. Ora il Comitato degli ammiragli, su richiesta del ministro, dà liberamente il proprio parere sulla composizione della flotta e quindi si pronuncia sulle caratteristiche militari (qualità offensive, difensive, tattiche strategiche, eccetera) che debbono avere le unità che la costituiscono.

Il Comitato per i disegni, in base al programma di queste qualità essenzialmente guerresche, studia e stabilisce le caratteristiche tecniche, architettoniche, strutturali che occorrono per soddisfarle e determina i criteri informativi ed i capisaldi dei progetti per le nuove unità.

L'ufficio tecnico del Ministero, o altro ufficiale ingegnere designato dal ministro,

in base a quanto ha stabilito il Comitato pei disegni, studia e compila il progetto generale preliminare e le specifiche delle nuove unità, progetto e specifiche che sono sottoposte all'esame del Comitato il quale ne assume integra la responsabilità se li approva.

Il Consiglio superiore a sua volta esamina i progetti stessi, specialmente per la loro corrispondenza alle prestabilite caratteristiche di ordine guerresco.

L'ufficio tecnico, o l'ingegnere incaricato della compilazione dei piani, procede poi alla preparazione dei numerosi disegni occorrenti per procedere nella costruzione e nell'allestimento delle nuove unità e per tutte le grandi e complesse installazioni che ne fanno parte (apparato motore, meccanismi ed apparecchi ausiliari per timoni, argani, servizi marineschi, mezzi di esaurimento e di incendio, installazioni delle artiglierie e delle armi subacquee, corazzatura, depositi, ecc.) e pei programmi per le forniture.

Questi disegni generali definitivi sono pure sottoposti all'esame del Comitato pei disegni.

Da tutto ciò, parmi risulti, in modo evidente, che la tesi, sostenuta dall'onorevole Orlando, per dimostrare che il ministro entra nella costruzione delle nuove navi, sia contraria non solo alle mie idee, ma anche allo spirito, a cui si informa il disegno di legge. Io mi lusingo di aver dimostrato che con la nuova legge, quanto asserì l'onorevole Orlando, cioè che i programmi navali possono spesso essere opera personale del ministro, che è mutevole, non sia più un timore che debba impensierire la Camera. (*Commenti*).

Vi sarà certamente, secondo il progetto, una continuità di indirizzo, perchè il Comitato degli ammiragli non cambia ogni momento, gli ammiragli rimanendo in servizio finchè la legge sui limiti di età non ne obblighi qualcuno a lasciare il posto ad altri. Ma l'onorevole Orlando ha parlato contro la istituzione del Comitato per i disegni delle navi, perchè non ha fede nella responsabilità collettiva. A questo proposito mi permetto di osservare che l'affidare esclusivamente ad un ingegnere, sia pure valentissimo, ma che pur deve essere scelto da qualcuno (e questi sarebbe naturalmente il ministro), l'incarico di studiare un progetto completo in base al quale procedere alla costruzione di una nave, che costa milioni e che magari dovrà essere riprodotta

in più unità, è cosa assai grave. Ed io mi sono domandato più volte se mi sentirei il coraggio di assumermi una simile responsabilità. Ciò del resto sarebbe contrario alla sua tesi, onorevole Orlando. E allora come si fa? Si fa come dissi poc'anzi, cioè si compie tutta quella procedura, che è descritta nel disegno di legge da me presentato. In Francia avviene lo stesso. Il programma di massima, dopo che le linee generali furono concretate dal Comitato degli ammiragli, chiamato Consiglio superiore della marina, viene, in base alle proposte del ministro, spedito ai porti ed all'ufficio tecnico per un concorso generale. I progetti vanno al *Comité technique*, il quale li esamina ed indica al ministro due o tre progetti, che sono da prescegliersi. Il ministro ne sceglie uno e incarica l'ingegnere, che ne è l'autore, di compilare i piani definitivi della costruzione che ritornano poi al *Comité technique* per l'esame, e che li passa poi all'ufficio tecnico per i disegni di dettaglio. Vede, onorevole Orlando, che qui il ministro entra assai più che non col progetto in discussione nel quale, ripeto, il ministro rimane estraneo in quanto concerne la parte tecnica. Ed è bene, giacchè nessuno vorrebbe assumersi una sì grave responsabilità, specialmente in Italia ove dobbiamo badare assai più che altrove come si spendono i denari.

All'ingegnere Orlando non ho bisogno di ricordare (e non faccio nomi) che è successo un caso, giusto in Inghilterra, dove un famoso ingegnere navale ha creduto bene di lasciare il servizio per uno sbaglio di una nave.

Ora a questo rischio io credo che non possiamo metterci così leggermente...

ORLANDO SALVATORE. È uno.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ebbene è uno, ma anche uno basta. In Inghilterra, il *board* dell'Ammiragliato dà il programma generale, in base alle idee del Lord Controller, che deve averne ricevuta approvazione scritta dal primo Lord navale. In base a questo programma il capo del Genio navale compila il progetto di massima, uditi i direttori generali delle artiglierie e delle macchine, e sottopone questo progetto al *board* dell'Ammiragliato per il *ne varietur*, come ho detto ieri. In questo caso il *board* funge precisamente da Comitato dei disegni delle navi. (*Interruzione del deputato Orlando*).

Mi permetta, onorevole Orlando. Ottenuto il *ne varietur*, il Director of Naval

Construction, che da noi corrisponderebbe al tenente generale del Genio navale, compila il progetto definitivo.

Ora, per la *Dreadnought* l'onorevole Orlando ha accennato che furono chiamati ingegneri navali non della marina, ed io, mentre dichiaro che non troverei niente di male se ugual norma fosse seguita da noi, conviene che faccia osservare all'onorevole Orlando che gli ingegneri che furono chiamati, erano al servizio dello Stato. (*Interruzione del deputato Orlando*).

Mi permetta. Quel che ha citato lei l'ho citato io stesso.

Per il *Dreadnought* si seguì un sistema leggermente differente dall'ordinario, perchè il programma generale fu sottoposto anche ad una speciale Commissione, *Committee of designs*.

È stato il primo caso.

ORLANDO SALVATORE. Molto grave.

MIRABELLO, ministro della marina. Questa Commissione era presieduta dal primo lord navale e composta di quattordici membri, sette militari e sette tecnici, dei quali ultimi: tre appartenenti al Genio navale inglese, due ingegneri navali e industriali e due scienziati di gran nome: lord Kelvin ed il professore Biles.

Come vede, onorevole Orlando, questo caso da lei citato, è un caso tutto affatto speciale.

Anche per gli Stati Uniti, oltre al *General board* vi è il *Board of Construction* che corrisponde al nostro Comitato dei disegni delle navi. Siamo dunque in buona compagnia.

Inoltre è bene osservare che in Italia, per qualsiasi grande opera pubblica di ingegneria, sia essa un ponte, una ferrovia, un'opera portuaria, che costi anche somma di gran lunga minore di una corazzata e specialmente di un gruppo di corazzate, se ne sottopone il progetto ad alti consessi tecnici, sia pure affidando ad un solo ingegnere tanto la compilazione dei piani come la direzione e l'esecuzione dell'opera.

È appunto a questi criteri che s'informa l'istituzione del nostro Comitato dei disegni delle navi.

Infine, l'onorevole Orlando, che non ha davvero lesinate lodi agli ingegneri, attribui al merito degli ingegneri della squadra di Rodjestsvenskj, se questi potè compiere quella lunga traversata. Ora, onorevole Orlando, mi permetta di farle osservare che gli ingegneri avranno fatto buone riparazioni, ma che il mare è sempre mare e

che bisogna esser marinai per condurre una squadra. Quindi, anche associandomi alle sue nobili parole e senza nulla togliere al merito degli ingegneri, mantengo sempre la mia opinione che se gli ingegneri sono indispensabili per le riparazioni, per navigare ci vogliono i marinai.

In quanto all'onorevole Marcello, accolgo ben volentieri la sua raccomandazione, anzi mi permetto di dirgli che avevo già pensato da molto tempo a quanto egli chiede. Ma la cosa non è di facile applicazione a cagione dell'anzianità reciproca degli ammiragli che si richiamerebbero in servizio a tale scopo e di quelli che coprono alte cariche in servizio effettivo.

È quindi una questione che, prima di risolverla, deve essere ponderatamente studiata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

COSTA-ZENOGLIO, relatore. Veramente dopo quello che ha detto l'onorevole ministro, non avrei quasi più ragione di parlare. Desidero soltanto spiegare alla Camera quale è lo scopo del Comitato dei progetti delle navi che l'onorevole Orlando ha combattuto.

Lo scopo del Comitato dei progetti delle navi è questo. Accadeva spesse volte che il Consiglio superiore di marina fosse chiamato (e questo è un inconveniente verificato anche dalla Commissione d'inchiesta) a dare il suo parere, e non fosse in caso di darlo, per mancanza di progetti definitivi intorno a un dato tipo di nave.

Perciò il ministro ha creduto opportuno di creare questo Comitato il quale si assuma la responsabilità di ciò che è stato fatto dagli ingegneri; ciò farà sì che il Consiglio superiore di marina darà il suo parere con cognizione di causa.

Vuol dire che non sarà possibile passare al Consiglio superiore di marina per il parere su un piano definitivo di nave, se non sarà corredato da tutti i piani di massima e dai piani particolareggiati.

Perciò la Commissione ha considerato giustissimo il concetto che ha ispirata questa istituzione, perchè con essa si potrà ottenere quella continuità di funzionamento che l'onorevole Orlando teme invece non vi possa essere.

Quanto alla responsabilità, certamente essa è collettiva e quindi può essere frazionabile: ma ad ogni modo mi pare che trattandosi di un corpo consultivo, di un corpo di personaggi eminenti, a capo dei quali sta un tenente generale del Genio navale, le

decisioni sui progetti saranno prese con cognizione tale di causa che certamente eviteranno inconvenienti.

L'onorevole Marcello poi vorrebbe che fossero chiamati a funzionare in certi uffici del Ministero ufficiali ammiragli in posizione ausiliaria.

L'onorevole ministro ha detto che si tratta di una questione di forma per la quale egli non saprebbe come potere affidare nuove funzioni a questi ufficiali ammiragli in posizione ausiliaria; io credo invece che si tratti di una questione di sostanza, e ciascuno per ragioni ovvie può facilmente comprendere che non sarebbe opportuno incaricare di certe funzioni ufficiali che si trovano in posizione ausiliaria, perchè ciò andrebbe a detrimento del retto funzionamento di questi alti uffici.

Dopo ciò non aggiungo altro e prego la Camera di dare voto favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiarerò chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa).

Passeremo alla discussione degli articoli.

S'intende che quegli articoli sui quali nessuno chieda di parlare, s'intendono approvati con la semplice lettura.

(Sono approvati senza discussione tutti i quindici articoli del disegno di legge).

Art. 1.

Presso il Ministero della marina sono istituiti:

Il Consiglio superiore della marina;

Il Comitato degli ammiragli;

Il Comitato per l'esame dei progetti di navi.

La composizione e le attribuzioni del Consiglio superiore e dei due Comitati sono determinate dalle disposizioni seguenti.

Art. 2.

La composizione del Consiglio superiore di marina è stabilita come segue:

L'ammiraglio od un vice ammiraglio, presidente;

Un vice ammiraglio membro ordinario e con le funzioni di vice presidente;

Il tenente generale del Genio navale, presidente del Comitato per l'esame dei progetti di navi, membro ordinario;

Un contrammiraglio, membro ordinario;

Il maggiore generale macchinista, membro ordinario;

Il direttore generale civile, capo della Direzione generale dei servizi amministrativi del Ministero della marina, membro ordinario;

Un capitano di vascello, membro ordinario e segretario.

Art. 3.

Sono membri straordinari del Consiglio superiore di marina:

I direttori generali ed i capi degli uffici principali del Ministero.

Essi intervengono alle sedute a richiesta del presidente del Consiglio superiore di marina, prendono parte alla discussione ed hanno voto deliberativo.

Art. 4.

La nomina del presidente del Consiglio superiore di marina è fatta per decreto reale su proposta del ministro della marina, udito il Consiglio dei ministri: quella dei membri per decreto reale su proposta del ministro della marina. Il personale per il servizio di Segreteria sarà tratto dall'Amministrazione centrale.

Art. 5.

Il Consiglio superiore di marina emette parere sopra gli affari seguenti:

1. Disegni di decreti relativi ad ordinamenti militari e marittimi;

2. Costituzione normale dei Corpi e del personale per ogni ramo di servizio;

3. Organizzazione amministrativa della marina militare; regolamenti e questioni relative; regolamenti relativi al servizio tecnico e militare;

4. Collocamenti a riposo ed in posizione ausiliaria, ammissioni nella riserva navale;

5. Reclami per rettificazione di anzianità;

6. Azioni di valore nella marina militare e mercantile;

7. Rapporti relativi a missioni speciali, rapporti tecnici, progetti, memorie, invenzioni;

8. Rapporti di campagne all'estero, di fatti nautici, militari o disciplinari d'importanza tale da giustificare il parere del Consiglio per i provvedimenti che possono richiedere;

9. Revisione dei progetti di navi, di trasformazione, di grandi raddoppi, alienazione e demolizione di navi — Modifiche di progetti già approvati;

10. Esame tecnico dei capitolati di oneri per acquisti, per lavori e per commissioni di materiali e meccanismi di notevole importanza da affidarsi all'industria privata come (acquisto e allestimento di navi, grandi apparati motori, corazze, armi, munizionamenti, grandi impianti elettrici e simili opere, non che per la alienazione delle navi radiate dal naviglio;

E in genere sopra ogni altra quistione di interesse tecnico, militare o amministrativo sulla quale il ministro ritenga opportuno conoscere il suo giudizio.

11. Compila i quadri di avanzamento per i vari Corpi e personali nei limiti delle leggi e dei regolamenti in vigore, costituendosi in Commissione di avanzamento secondo le modalità stabilite dalle leggi e dai regolamenti stessi.

Il ministro inoltre ha facoltà di sottoporre all'esame del Consiglio superiore di marina ogni altra quistione di interesse tecnico, militare o amministrativo sulla quale ritenga opportuno conoscere il suo giudizio.

Art. 6.

Il Consiglio superiore di marina esamina le questioni deferite dal ministro al suo giudizio, sotto l'aspetto militare, nautico, tattico, strategico, marinaresco ed amministrativo.

Esso perciò si pronunzia sull'utilità, opportunità ed equità dei provvedimenti proposti, sull'armonia di essi con le leggi ed i regolamenti in vigore e, se implicano spesa, sulla loro convenienza economica, sia assoluta che relativa, anche se ciò non gli venga richiesto.

Le deliberazioni del Consiglio superiore di marina hanno carattere consultivo. In tutti i provvedimenti relativi alla regia marina specificati nell'articolo precedente e che non siano di ordine legislativo dovrà essere premessa la formula: « Udito il Consiglio superiore di marina ».

Art. 7.

Oltre le ordinarie incombenze del Consiglio superiore di marina, il presidente ed i membri di esso potranno avere incarichi per le ispezioni alle forze navali, agli stabilimenti marittimi, al personale ed al materiale, come pure all'amministrazione della marina militare e mercantile ordinate dal ministro.

Art. 8.

Il Comitato degli ammiragli è costituito dai comandanti in capo di forze navali presenti nelle acque dello Stato, dai comandanti in capo dei dipartimenti marittimi, dal presidente e dal vice presidente del Consiglio superiore di marina, dai vice ammiragli comandanti militari marittimi, dal tenente generale del Genio navale presidente del Comitato per l'esame dei progetti di navi, e dal capo di stato maggiore della marina che è membro relatore al Comitato.

Potranno essere aggregati al Comitato, quali membri straordinari, senza voto, i direttori generali ed i capi degli uffici principali del Ministero della marina e quegli ufficiali ammiragli e generali il cui intervento nel Comitato sarà dal ministro della marina ritenuto opportuno in ordine alle quistioni sottoposte al Comitato.

Art. 9.

È presidente del Comitato degli ammiragli il primo iscritto nel ruolo degli ufficiali ammiragli in servizio attivo, ma il ministro della marina ha facoltà di presiedere il Comitato quando lo ritenga opportuno.

Art. 10.

Al Comitato degli ammiragli saranno sottoposte le questioni di alta importanza relative al programma delle costruzioni navali, alla costituzione delle forze navali ed alla preparazione organica tanto nei riguardi del personale che del materiale.

Art. 11.

Il Comitato degli ammiragli sarà convocato sempre quando sia ritenuto necessario dal ministro della marina ed almeno una volta all'anno.

Art. 12.

Il Comitato per l'esame dei progetti di navi sarà presieduto dal tenente generale del Genio navale e sarà composto di membri ordinari nominati per decreto reale, su proposta del ministro della marina, fra gli ufficiali generali superiori del Genio navale e dello stato maggiore generale, non che fra i capi degli uffici tecnici della artiglieria e delle costruzioni e di membri straordinari od aggregati pure nominati per decreto reale, fra i capi di uffici, ai quali più direttamente si riferiscono le questioni sottoposte al Comitato.

Art. 13.

Il Comitato per l'esame dei progetti di navi dà il suo parere sopra tutte le questioni tecniche che il ministro sottopone al suo esame.

Determina i criteri informativi dello studio dei progetti, non che le direttive e le istruzioni necessarie per la esecuzione del programma generale stabilito dal ministro per le nuove costruzioni e per le trasformazioni e grandi riparazioni delle navi.

Art. 14.

Al Comitato per l'esame dei progetti di navi spetta piena ed intera la responsabilità dei progetti da esso esaminati, chiunque ne sia l'autore.

Art. 15.

Il Governo del Re, udito il Consiglio di Stato, emanerà per decreto reale le norme regolamentari per l'esecuzione della presente legge e per l'esercizio degli istituti in essa indicati.

Procederemo alla votazione segreta di questo disegno di legge nella seduta pomeridiana.

Seguito della discussione del bilancio della marineria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora: Stato di previsione della spesa del Ministero della marineria per l'esercizio finanziario 1907-908.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini intorno al capitolo secondo.

SANTINI. Debbo parlare in merito all'ordine della discussione.

Nativo del Lazio, sono ossequente alla saggia e pratica sentenza di non perdere *oleum et operam* specie per la Camera; e così dichiaro che non avendo alcuna speranza che la mia deficiente autorità possa far trionfare una tesi che mi proponevo patrocinare, rinunzio senz'altro alla iscrizione in questo e negli altri capitoli, dichiarando però, anche per debito di lealtà, che mi asterrò eziandio dalla votazione di questo bilancio. (*Commenti animati*).

Voci dall'estrema sinistra. Perchè? perchè?

SANTINI. Oh sì! Proprio a voi altri lo vengo a dire!

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

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina (*Spese fisse*), lire 30,600.

Capitolo 4. Ministero - Spese varie d'ufficio, lire 58,200.

Capitolo 5. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e dei locali di proprietà privata adibiti ad uso di uffici in Roma - Canoni d'acqua e fitti relativi, lire 39,860.

Capitolo 6. Biblioteche della regia marina - Personale, lire 12,000.

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

Capitolo 8. Telegrammi da spedirsi all'estero, lire 12,000.

Capitolo 9. Spese postali, lire 15,000.

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

Capitolo 11. Provvista di carta ed oggetti vari di cancelleria, lire 80,000.

Capitolo 12. Pubblicazioni ufficiali e periodiche, lire 76,000.

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

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

MIRABELLO, ministro della marineria. Onorevole Presidente, desidererei di parlare intorno al capitolo primo.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, debbo farle osservare che il capitolo primo fu approvato fino da ieri sera. (*Commenti*).

Ella però ha diritto di fare quelle dichiarazioni che crede: quindi le dò facoltà di parlare.

MIRABELLO, ministro della marineria. La Giunta generale del bilancio, in seguito a richiesta del Ministero, propose di aumentare lo stanziamento del capitolo 1 di lire 4,200, e di aumentare di lire 3,600 lo stanziamento del capitolo 3, prelevando tali somme dal capitolo 20.

PALA. Ma il capitolo 1 è stato approvato o no ieri sera?

PREIDENTE. Ieri sera l'onorevole segretario diede lettura del capitolo 1, che fu perciò approvato con la semplice lettura, nessuno avendo chiesto di parlare. L'onorevole Santini, che desiderava parlare a quel capitolo, ma che non si era iscritto (era iscritto al capitolo 2, e ciò risulta dall'ordine delle iscrizioni) chiese di parlare quando non ne era più in tempo. Il capitolo 1,

ripeto, rimase dunque approvato essendone data lettura.

Però il ministro può sempre parlare per fare le dichiarazioni che vuole; ciò che non può farsi sono variazioni di cifra.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Non si tratta di variazioni di cifre, ma soltanto di uno schiarimento. Al capitolo 2, si dice: indennità di residenza, invece deve dirsi: *assegno speciale*.

ARLOTTA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

ARLOTTA, *relatore*. Si tratta di chiarire una parola incorsa nel capitolo; quindi io prego la Presidenza di accettare il chiarimento dato dall'onorevole ministro.

PALA. Ma qual'è?

ARLOTTA, *relatore*. Ai capitoli 1, 3 e 20, deve dirsi: « assegno speciale ».

Le cifre rimangono.

PRESIDENTE. Allora, la dicitura sarà questa: « Capitolo 1 - Ministero - Personale - Assegno speciale ».

ARLOTTA, *relatore*. No: occorre questo: che nel verbale della seduta d'oggi sia messo questo schiarimento: cioè a dire, che l'aumento di 4,200 lire, portato nel capitolo 1, per gli ufficiali del Genio navale, è per *assegno speciale*.

PRESIDENTE. Allora, se il ministro permette, nel verbale si terrà conto di questa dilucidazione. E così, se ne terrà pure conto, pei capitoli 3 e 20.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Sta bene.

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

Capitolo 16. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai gabinetti, lire 11,500.

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

Capitolo 18. Sussidi ad impiegati e militari invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie, lire 62,000.

Capitolo 19. Compensi per lavoratori straordinari al personale dell'Amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti, lire 60,000.

Capitolo 20. Spese di trasferta e di missioni del personale della marina militare, della marina mercantile e del personale civile, lire 857,200.

Capitolo 21. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie, lire 73,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. In questo capitolo, per schiarimenti datimi, credo sia compresa la sovvenzione che si dà alla scuola navale di Genova, in lire 10,000.

Di questo argomento si è più volte parlato in questa Camera; ed ultimamente anche l'onorevole Cavagnari, come deputato di Genova, ha insistito circa la necessità che il ministro aumentasse l'aiuto che dà a quella scuola.

Diecimila lire costituiscono una somma talmente inadeguata, che non occorre spendere alcuna parola per dimostrare come il ministro debba consentire a qualche aumento.

Il ministro dell'istruzione pubblica presente in quella occasione disse che avrebbe provveduto, ed ha dimostrato di essere favorevole ad un aumento del contributo per parte di quel Ministero.

Ora io domando come possa il Ministero della marina limitarsi a dare 10 mila lire ad una scuola da cui trae i suoi ingegneri navali, ad una scuola i cui allievi hanno bisogno di viaggiare continuamente per seguire quello che fanno tutte le altre marine del mondo, perchè per seguire il movimento navale bisogna che questi tecnici vengano mantenuti a contatto col mondo tecnico, se si vuole che essi abbiano le cognizioni necessarie.

Ora, nel nostro corpo del Genio navale potrei dire che nessuno ha vista, per esempio, una turbina navale, il motore che adesso è adottato per tutte le navi della marina inglese e che anche la nostra marina, come l'onorevole ministro ci ha avvertito, sta adottando. Come è possibile adunque che questo stato di cose possa continuare? Questa scuola si regge malamente anche con i larghi sussidi del comune di Genova; e l'Amministrazione della marina deve provvedere in più larga misura, perchè la scuola possa corrispondere alle necessità moderne, allo sviluppo delle cognizioni tecniche, per le trasformazioni avvenute nelle navi e nei motori della marina militare.

L'onorevole Aubry, che diede una risposta negativa alle interrogazioni rivoltegli ultimamente, ci disse: ci rivedremo al bilancio. Ora io spero che l'onorevole ministro avrà voluto considerare in modo benevolo questa questione e spero che la sua risposta sia soddisfacente.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha facoltà di parlare.

CAVAGNARI. Poichè l'onorevole Orlando ha voluto chiamarmi in causa, io debbo associarmi alle considerazioni sue, perchè sono così esaurienti che non hanno bisogno di alcuno appoggio e tanto meno del mio.

La scuola navale di Genova riceve dal Ministero il contributo di lire 10 mila, ma in seguito alle recenti promesse che vennero dal banco del Governo, noi avevamo ragione di credere che questo fondo si sarebbe alquanto elevato: purtroppo però la cifra è rimasta qual'era. Debbo aggiungere che non è il solo comune di Genova che concorre all'incremento di questa scuola, ma vi concorre anche la provincia. Ora in compagnia di tutti questi enti locali, io credo che lo Stato possa dirsi confortato assai, e giustificato se ad essa darà quello aumento che è proporzionato ai fini nobili, così ben descritti dall'onorevole Orlando, che la scuola stessa ha e che saranno meglio conseguiti.

PRESIDENTE. L'onorevole Gallino ha facoltà di parlare.

GALLINO. Avendo anch'io sollevata la questione delle scuole superiori navali, non posso che associarmi a quanto hanno detto gli onorevoli Cavignari ed Orlando. Aggiungerò di più che questa scuola di Genova, da un po' di tempo a questa parte, è in uno stato di decadenza, e che urge sia portata a quel livello ed a quell'altezza che le compete come regia scuola superiore navale. Si sono già fatti lunghi studi; ci sono state Commissioni che hanno ponderatamente sviscerata la questione ed hanno fatto proposte concrete per elevarne il valore e convertirla in una regia scuola di applicazione per gli ingegneri navali e meccanici. Gli studi sono adunque al completo; tutti i vari enti interessati nella questione hanno consentito e sarebbero pronti a sopportare nuovi sacrifici, purchè la scuola raggiungesse quel grado cui aspira; l'unico che resista all'attuazione della proposta è il ministro della marina.

L'aggravio che ne verrebbe al suo bilancio sarebbe di dieci mila lire; e per questa somma che il ministro della marina non ha voluto accordare, noi abbiamo questa scuola che languisce e che invece di migliorare peggiora continuamente.

Io quindi, associandomi a quanto hanno detto gli onorevoli colleghi, vorrei fare viva istanza all'onorevole ministro perchè non fosse così parco nel dare, ma largheggiasse un poco perchè la scuola navale di Genova,

che ha già fornito ottimi elementi tanto alla marina mercantile quanto a quella da guerra, arrivi a quella altezza che giustamente le conviene!

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

MIRABELLO, *ministro della marinaria*. Dichiaro anzitutto che, come è naturale, ho il massimo interesse per il progresso della scuola superiore navale di Genova, perchè tutto ciò che si attiene alla marina, sia di guerra, che mercantile, deve interessare il ministro della marina.

Ma qui si tratta di una questione di massima, intorno alla quale bisogna intendersi bene. La scuola navale di Genova, come tutte le altre scuole, dipende dal Ministero dell'istruzione pubblica e non dal Ministero della marina, il quale dà già un sussidio di 10 mila lire ed ingegneri navali per l'insegnamento.

Ma i fondi per l'istruzione pubblica devono essere dati dal Ministero dell'istruzione pubblica, e se non bastano può domandarli al ministro del tesoro.

Io domando: le scuole per gli ingegneri dei lavori pubblici, delle strade ferrate dello Stato da chi dipendono?

ORLANDO SALVATORE. Vi sono tante scuole!

MIRABELLO, *ministro della marinaria*. Perchè non le sussidia il ministro dei lavori pubblici? Perchè il ministro dei lavori pubblici non sussidia la scuola politecnica di Milano, o quella del Valentino di Torino?

ORLANDO SALVATORE. Che cosa c'entra?

MIRABELLO, *ministro della marinaria*. Mi lasci finire. Io non mi oppongo ai loro giusti desideri, ma faccio una questione di massima, perchè la marina da un lato è tagliata fuori da tante cose che dovrebbero essere riunite sotto il suo Ministero, e dall'altro, quando si tratta di dare sussidi, la si chiama a provvedervi.

CAVAGNARI. E' vero!

MIRABELLO, *ministro della marinaria*. Io accetto adunque le raccomandazioni che mi sono fatte, nel senso che ne riparerò al mio collega dell'istruzione pubblica, perchè provveda all'uopo.

Io seguo col massimo interesse tutto ciò che ha attinenza appunto all'industria navale; mando, quando mi sono richieste dalle varie scuole navali, macchine, imbarcazioni ancora utilizzabili, ecc.; ma, quanto a danari, debbo sempre ricordarmi che sono l'amministratore.

Ripeto che accetto le raccomandazioni nel senso ora da me espresso.

ORLANDO SALVATORE. Ma le diecimila lire si danno già, si tratta di aumentarne altre dieci mila.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. È il Ministero dell'istruzione che deve provvedere.

GALLINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINO. La quota di diecimila lire che spetterebbe al Ministero della marina è proprio quella riconosciuta necessaria da una Commissione, nella quale c'erano tutti i rappresentanti degli enti che concorrono al mantenimento di questa scuola. E le diecimila lire sono quelle che spettano tutte al Ministero della marina. Altri oneri sono messi a carico del Ministero dell'istruzione, del municipio e della provincia di Genova; e tutti questi enti sono pronti a dare la nuova quota loro imposta, l'unico che resiste è il Ministero della marina. Quindi bisognerebbe che egli accettasse di aumentare la sua quota di queste diecimila lire.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Appunto per questo io intendo di chiarire la cosa. Trattandosi di una somma maggiore da dare come sussidio, io dissi che ne avrei parlato al mio collega dell'istruzione. Se io ho bisogno dei fondi per costruire una nave, naturalmente li domando al Parlamento; e se è necessario, per fare andare avanti un istituto d'istruzione, un fondo maggiore, è il Ministero dell'istruzione che deve chiederlo, non quello della marina.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni si intende approvato il capitolo 21.

Capitolo 22. Distinzioni onorifiche (Soprassoldi per medaglie al valore, onorificenze dell'ordine militare di Savoia, acquisto di decorazioni, medaglie di benemeranza), lire 12,500.

Capitolo 23. Spese casuali, lire 15,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 24. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili), lire 5,475,000.

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

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

PANSINI. Vorrei ricordare all'onorevole ministro ed anche alla Commissione una promessa fatta per quegli operai dell'arsenale di Napoli...

ARLOTTA, *relatore*. Non di Napoli soltanto ma di tutti gli arsenali.

PANSINI ... ai quali si uniscono anche pochi altri degli altri arsenali d'Italia, in numero complessivamente di 44, i quali furono messi in pensione pochi mesi prima della legge del febbraio 1901. A costoro fu data l'assicurazione (e questo può leggersi negli ordini del giorno dei vari arsenali), che essi, pur dichiarati inabili quando si sapeva che sarebbe venuta questa legge nuova per le pensioni, avrebbero avuto un trattamento eguale a quello degli altri operai che, continuando a servire, avrebbero potuto *de jure* valersi della legge nuova. La questione fu discussa altra volta in occasione del bilancio della marina; e mi ricordo che l'onorevole Bettolo, allora ministro, accettò il nostro concetto come raccomandazione. Ora intendiamoci. Sono quarantatquattro operai, ed è quindi lievissima la differenza tra la pensione che avrebbero con la legge del 1901 e quella che hanno effettivamente con la legge del 1882.

Attualmente infatti essi hanno lire 55.30 mensili. Con la legge nuova, questi operai, avrebbero invece lire 68 mensili: la differenza è appena di lire 12.70.

Sono vecchi, stremati, cadenti, padri di famiglia per i quali queste poche lire al mese sarebbero tutto quello che possono sperare; sarebbero una fortuna.

Ora ci sono due vie. In casi simili, anche per trattamenti speciali di pensione, si è provveduto con una legge; ma io credo che si possa raggiungere lo scopo di provvedere a questi pochi operai mediante sussidi continuativi.

Ed io spero che il ministro non voglia opporsi a questo che è un evidente provvedimento di giustizia, anche perchè i suoi predecessori convennero nell'evidenza del caso, promisero, e poi ragioni politiche tolsero loro la possibilità di mantenere.

Ricordo che anche l'onorevole Arlotta, relatore altra volta di questo bilancio, si fece eco di questa giusta domanda, e chiese questo provvedimento di giustizia e di umanità; e perciò confido che vorrà unirsi a me nel pregare il ministro non ad accettare una raccomandazione, ma a prendere effettivi ed immediati provvedimenti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

ARLOTTA, *relatore*. La questione, come giustamente ha ricordato l'onorevole Pansini, fu sollevata per la prima volta in occasione della legge per le pensioni agli operai

della marina, dall'onorevole Bovio, nella discussione della legge del 1901: legge della quale io fui relatore. L'onorevole Bovio allora diceva una cosa che a me pareva esatta: non c'è parità di trattamento, non c'è giustizia. Dal momento che voi riconoscete agli operai il diritto ad una pensione maggiore, perchè non estendete questo beneficio a coloro i quali presentemente fruiscono di una pensione minore, per lo stesso servizio reso allo Stato?

Ma allora la relazione era già presentata, eravamo in uno scorcio di sessione, questi operai non di Napoli soltanto, come ha detto l'onorevole Pansini, ma di tutti gli altri arsenali dello Stato, cioè di Spezia, di Venezia, di Taranto e di Napoli ammontavano allora a parecchie centinaia e la spesa era piuttosto rilevante.

Il ministro del tempo non credette di intralciare quella discussione, anche per non sollevare altri appetiti; aveva avuto un certo fondo dal ministro del tesoro e non volle accondiscendere a mutare la legge, ma promise di tener conto di questo desiderio.

Ora, da quell'epoca ad oggi, queste centinaia di vecchi operai, come dice l'onorevole Pansini, sono ridotti a pochi...

PANSINI. A quarantaquattro!

ARLOTTA, *relatore*. Ora auguriamo loro vita lunghissima; ma purtroppo, per avanzata età e per aver servito molto tempo negli arsenali, ogni semestre questo manipolo di pensionati si assottiglia. Quindi per quanto io desidero di essere custode del bilancio non meno geloso di quello che sia l'onorevole ministro, mi pare proprio opera di umanità e di giustizia usare un miglior trattamento a questi vecchi che hanno lavorato per lo Stato e che vedono i loro compagni di lavoro, di loro più giovani, usufruire di una pensione maggiore di quella che fu loro assegnata.

Io dunque come antico relatore della legge e come relatore oggi del bilancio, mi associa alla preghiera rivolta dal collega Pansini perchè si esamini questa che è una piccola questione che si tradurrà in pochissime migliaia di lire per i primi anni, con una rapida decrescenza, purtroppo, negli anni avvenire e che avrà esaurimento quando non ci sarà più alcuno di questi poveri vecchi.

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

MIRABELLO, *ministro della marina*. Evidentemente per quello che hanno detto gli onorevoli Pansini ed Arlotta, l'unico

mezzo di sopperire a questo leggiero aumento di pensione per quei pochi vecchi operai, che sono veramente meritevoli, è quello di ricorrere al fondo dei sussidi che però è assai piccolo, ed è destinato anche a lenire altre miserie, che meritano soccorso, di figlie o vedove di persone morte in servizio.

PANSINI. Per quelli c'è la pensione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Io accetto ben volentieri la raccomandazione degli onorevoli Pansini ed Arlotta, e mi riservo di esaminare la questione perchè non vorrei che avesse qualche concatenazione...

PANSINI e ARLOTTA. No, no, no!

MIRABELLO, *ministro della marina*. Riferendomi appunto alla frase pronunciata dall'onorevole Arlotta, che è molto profondo in queste cose, di non sollevare gli appetiti, non vorrei che ciò portasse una concatenazione ad altre domande.

ARLOTTA, *relatore*. No, può esser sicuro!

MIRABELLO, *ministro della marina*. Se non c'è questo pericolo, io ben volentieri prenderò in esame la questione.

PANSINI. Prendo atto della dichiarazione del ministro e sono certo che sarà provveduto, trattandosi di un numero di operai che non va al di là di quarantaquattro.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni questo capitolo 25 s'intenderà approvato in lire 1,400,000.

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

Capitolo 27. Contributo dello Stato alla Cassa nazionale di previdenza per le pensioni agli operai del silurificio di San Bartolomeo (legge 15 luglio 1906, numero 348), lire 2,000.

Spesa per la marina mercantile. — Capitolo 28. Corpo delle capitanerie di porto (*Spese fisse*) (Personale di concetto), lire 712,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavnari.

CAVAGNARI. Desidero innanzi tutto di compiacermi con l'onorevole ministro per il nuovo disegno di legge, che vedo oramai in possesso della Giunta generale del bilan-

cio, riguardante i nuovi organici del personale delle capitanerie di porto, e di dargli ampia lode per aver provveduto, poichè questi uffici di porto, col crescere delle loro mansioni, ebbero, come conseguenza, da lunga andata di tempo, di veder diminuita la consistenza del personale.

Non voglio qui ripetere quanto in modo molto particolareggiato mi fu detto da questo personale, poichè il ministro, che ha pensato a provvedere, sa meglio di chiunque altro come stanno le cose. Spero che con questo aumento, con questo nuovo ordinamento del personale, questo personale, che ha dato prova di abnegazione specialmente dal 1891 a questa parte, sopportando tante falcidie, dimodochè il numero dei componenti da 236 è sceso a 218 e continua tuttora a diminuire, sarà reintegrato in modo, da poter disimpegnare le sue mansioni, sempre crescenti. Mi consenta l'onorevole ministro, a costo di ripetere quel caso tipico di quel predicatore, il quale credette bene di parlare della confessione a proposito, mi pare, della festa di San Giuseppe, mi consenta l'onorevole ministro, poichè altra sede più opportuna non trovo, di richiamare la sua attenzione sopra un'altra questione. Lo faccio tanto più volentieri poichè in questa mia tesi sono confortato dalle parole dell'ottimo relatore, al quale mi piace di rendere omaggio per il suo pregevolissimo lavoro, a cui ci ha abituati in questo ripetersi di bilanci, cosicchè ciò, che egli ha chiamato faticoso onore, ed io direi anche penosissimo, per noi si risolve in altrettanta soddisfazione. Consenta dunque l'onorevole relatore di continuare in questa pena...

ARLOTTA, *relatore*. No, no grazie!

CAVAGNARI... se non per riguardo al povero oratore, che lo prega, per riguardo al grande servizio, che rende al paese.

ARLOTTA, *relatore*. Lo ringrazio!

CAVAGNARI. L'onorevole relatore ha proposto un quesito a nome della Giunta del bilancio all'onorevole ministro della marina intorno alla necessità di un maggiore e più intenso intervento in materia di porti e particolarmente in presenza del nuovo disegno di legge sulle opere portuali, che sta dinanzi alla Camera, e che minaccia di affaticarla parecchio. Onorevole ministro, le nostre leggi purtroppo non sempre rispondono alle esigenze e all'indole dei servizi, tanto è vero che la legge del 1865 si è già detto e ripetuto che bisogna rimaneggiarla per renderla più consona ai tempi e meglio rispondente alle esigenze della situazione. Qualche cosa

si è fatto, perchè mi pare che delle modificazioni frammentarie qua e là si siano avute. Ma una questione capitale, sulla quale vorrei richiamare l'attenzione del ministro è questa: oggidi, secondo questa legge, ed altre che da questa legge derivarono, il criterio direttivo che concerne la costituzione, chiamiamola anche la norma, l'orientamento, tutto ciò che concerne insomma le opere portuarie è devoluto alla competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ora io non ho bisogno di spendere parola per dire come questo criterio al quale s'informano le nostre leggi sia completamente errato.

L'intervento dell'onorevole ministro della marina è determinato, unitamente a quello dell'onorevole ministro della guerra, solo allorquando (è tassativa disposizione di legge) allorquando si tratta di opere che possono interessare la difesa dello Stato.

Ora, fra le incombenze del Ministero della marina, il quale tutela anche tutto ciò che riguarda il commercio marittimo, ossia la navigazione in genere, fra le incombenze del Ministero della marina non vi deve essere solo quella riguardante la difesa dello Stato, ma quando si deve proteggere, si deve tutelare la sicurezza dei nostri porti, si deve tutelare l'andamento, dirò così, della nostra navigazione in modo che possa essere ricoverata in sicuri ambienti (i porti questo dovrebbero essere) l'intervento del Ministero della marina come concetto, come idea, come competenza, deve essere prevalente io credo.

Io mi domando e mi sono domandato parecchie volte (e la pratica purtroppo mi ha dato ragione) cosa volete che sappia un Ministero dei lavori pubblici di orientamento dei porti, se un porto deve orientarsi con la sola bocca verso levante o verso ponente, o se deve guardare a mezzogiorno? Io non l'ho mai capito.

Nella pratica poi abbiamo avuto disillusioni che ci hanno addolorato. Perchè abbiamo visto nascere e crescere come funghi persone ignote, e da un giorno all'altro diventare sommi uomini di direzione, dirò così, anche navigatoria (perdonino il termine).

Abbiamo visto queste celebrità improvvisate e vedemmo profondere denaro a milioni in mare. Abbiamo visto, e vediamo purtroppo, milioni e milioni andarsi a perdere in quella voragine senza criterio, o con un criterio che per lo meno è agli antipodi con quello del senso comune. In questo non parlo per mia bocca, perchè

sono incompetente, ma quando devo discutere di una materia, e sono dieci o quindici anni che ne parlo, vado cercando di attingere a quelle fonti che non sono sospette, tutti gli elementi e tutti quei ragionamenti che confortano il mio modesto dire.

Una volta, se non erro, esisteva un ufficio del Genio navale marittimo, o qualche cosa di simile che si distingueva dall'ufficio del Genio civile terrestre, diciamo così, per distinguerlo nei due elementi liquido e solido. Poi si è finito col fondere tutto, non so se per economia o per qualche altro criterio, ma il fatto è questo, che il Ministero dei lavori pubblici, il quale non dovrebbe avere che una funzione puramente esecutiva, puramente d'ordine, dirò così, non di concetto, amministrativa dovrebbe essere, non già tecnico-direttivo ed invece riassume tutto.

Questo non deve essere assolutamente permesso, ed io invoco dall'onorevole ministro un provvedimento, da prendersi d'accordo col suo collega dei lavori pubblici, perchè il dominio del mare sia mantenuto alla sua competenza, e siano mantenute alla sua competenza le norme di quei lavori, che a disciplina di questo infido elemento, si debbono compiere. In questo modo noi ripareremo a molti degli inconvenienti che oggi si verificano e spenderemo, se non sempre plausibilmente, almeno un po' meglio i denari che andiamo profondendo in questi lavori.

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

MIRABELLO, ministro della marina. Accetto ben volentieri la raccomandazione dell'onorevole Cavagnari. Debbo però dirgli che, nei progetti dei porti, anche quando non si tratta di porti militari, interviene sempre, per parte del Ministero della marina, un ufficiale espressamente inviato, che, d'ordinario, è il direttore dell'istituto idrografico, o in mancanza di questo, qualche altro ufficiale che si trova sul posto.

L'onorevole Cavagnari, ammaestrato dall'esperienza del passato per i nostri porti che, in generale, non sono ben sistemati (e basta fare un giro per i porti specialmente dell'Adriatico per persuadersene) vorrebbe la preponderanza dell'elemento marinaro. Ma io lo prego di considerare che la cattiva sistemazione dei nostri porti, è spesso disposta da ragioni di economia; altre volte dal fatto che sono stati ampliati a poco a poco, senza piani determinati preventiva-

mente in base alle condizioni cui doveano rispondere, sia dallato marinaresco, sia dal lato della potenzialità commerciale, ora prolungando un molo da una parte ora dall'altra in modo da escludere poi anche la possibilità di un futuro ampliamento razionale. Quindi è difetto di ordine.

Ad eliminare questi inconvenienti oltre il concorso dei Ministeri della marina e dei lavori pubblici, occorre anche quello degli enti che rispecchiano gli interessi locali, come giustamente mi suggerisce il collega Salvatore Orlando.

È chiaro che per ciò che riguarda la parte marinaresca, il marinaio può con maggior competenza giudicare dell'orientamento, ad esempio, della bocca di un porto. L'onorevole Cavagnari ha voluto ricordare la storia della bocca a Levante e della bocca a Ponente del porto di Genova.

Certo noi marinai, avremmo voluto che il porto nuovo sorgesse fino da principio davanti a Sampierdarena, ma ciò non entra nel capitolo del bilancio. Ad ogni modo riconosco giustissima l'osservazione dell'onorevole Cavagnari e mi associo a lui ben volentieri.

Per quanto riguarda la presente condizione di cose posso dichiarare che il mio collega dei lavori pubblici, ogni qualvolta si è trattato di provvedimenti relativi ai porti mi ha sempre interrogato o a voce, o per iscritto ed io gli ho risposto dando il mio parere, ovvero mandando ufficiali sul posto, o anche rivedendo personalmente i progetti per quei porti da me personalmente conosciuti.

Anche recentemente parecchi pareri sono stati richiesti dal Ministero dei lavori pubblici a quello della marina; che, credo, siano stati trasmessi alla Commissione parlamentare per i porti del Regno.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 28 s'intenderà approvato in lire 712,000.

Capitolo 29. Bassa forza delle capitaneerie di porto (*Spese fisse*), lire 339,000.

Capitolo 30. Personale d'ordine e personale avventizio delle capitaneerie di porto (*Spese fisse*), lire 163,000.

PALA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALA. Io mi era iscritto a parlare nella discussione generale col desiderio di spezzare una lancia in favore dei commessi di porto dei quali ha parlato, anche a mio nome, l'onorevole Cassuto; ma posto che l'onorevole ministro ha creduto, nella sua equità, di prendere in considerazione i voti

espressi e di fare qualche promessa di miglioramento per questo personale, non mi resta che ringraziarlo, ora per allora, delle sue dichiarazioni e delle sue promesse.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 30 s'intenderà approvato in lire 163,000.

Capitolo 31. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile, lire 70,000.

Capitolo 32. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 18,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bolognese.

(*Il deputato Bolognese non è presente.*)

S'intende che rinuncia, e non essendoci altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, s'intenderà approvato il capitolo 32 in lire 18,000.

Capitolo 33. Indennità, compensi speciali e sussidi per la marina mercantile, lire 60,000.

Capitolo 34. Arredamenti, retribuzioni e spese varie della marina mercantile, lire 53,000.

Capitolo 35. Casse invalidi della marina mercantile, lire 433,861.32.

Capitolo 36. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (*Spesa obbligatoria*), lire 24,000.

Capitolo 37. Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali, stabiliti dalle leggi 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3ª) e 23 luglio 1896, n. 318 e legge 16 maggio 1901, n. 176 e 28 giugno 1906, n. 206 — Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (*Spesa obbligatoria*), lire 8,000,000.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 38. Stato maggiore generale, lire 3,850,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, se la simpatia e la fiducia negli uomini che sono preposti a certi determinati servizi fossero quelle che dovessero ispirare i criteri di coloro che da questi banchi parlano, io non avrei nulla a ridire, perchè a capo di un servizio tanto importante è stata messa una personalità che meritamente gode la stima e la fiducia di tutti noi e del paese; ma è per una questione di principio che io desidero parlare, questione di principio alla quale mi ha richiamato oggi non già la con-

dizione dello stato maggiore, così come è stata definita dalla legge sui provvedimenti per la difesa del paese, per quanto concerne la parte marittima: ma l'accertamento di certi difetti che sono stati riscontrati, meglio che da me, che non ho competenza, da nomini tecnici e provati che ne hanno scritto, e ripetutamente scritto in proposito.

Io accedo alla tesi per la quale, se ho ben capito da ciò che risulta dai giornali e dal resoconto stenografico (perchè, con mio dispiacere, non ho potuto ieri essere presente a tutta la seduta), voi avete voluto concentrare nel ministro la responsabilità cui pareva si volesse sottrarre, creando allo stato maggiore una condizione di indipendenza.

Voi avete voluto mantenere al ministro questo potere supremo e questa responsabilità di fronte al Parlamento ed al paese, pur lasciando allo stato maggiore una specie di autonomia (parola purtroppo disgraziata al giorno d'oggi) specie di autonomia per la quale esso, pur illuminando il ministro, sulle condizioni indispensabili, predisporre e preparare per il giorno eventuale di una suprema prova, nulla toglie però alla responsabilità del ministro stesso quando si tratta di risolvere i più ardui problemi della suprema difesa dello Stato. Naturalmente, onorevole ministro, io non posso che lodarvi di questo indirizzo come principio, e dico che se oggi o domani si adottasse per la marina un indirizzo diverso, questo potrebbe essere invocato come precedente e forse con danno, anche per la difesa terrestre. Orbene io non ho mai potuto consentire, (e sono spalleggiato in questo da autori competenti), mai consentire in quella autonomia che mi ha fatto affaticare tanto per distruggere provvedimenti che si distendevano come nuzi di miseria e di fame lungo le nostre montagne coi famosi veto per le costruzioni stradali. Sicchè io, richiamandomi a questi principi plaudo, onorevole ministro, al vostro indirizzo, felicitandovi anche per la persona che avete posta a capo del nostro stato maggiore della nostra marina; cotesta nomina rispecchia in voi la conoscenza perfetta degli uomini e delle cose, e ci affida che la sicurezza e la difesa della patria sono consegnate in mani sicure. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, ministro della mariniera. Nel ringraziare l'onorevole Cavagnari delle sue parole di lode a me dirette, io mi as-

socio a lui pienamente per quelle altre che ha voluto rivolgere anche a chi molto degnamente copre la carica di capo dello stato maggiore della nostra marina. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni s'intenderà approvato il capitolo 38 in lire 3,850,000.

Capitolo 39. Corpo del Genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti) lire 1,454,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Gallino.

GALLINO. Una semplice parola per raccomandare all'onorevole ministro della marina la condizione degli ingegneri ufficiali del genio navale. È vero che fu presentato un disegno di legge per concedere una maggiore indennità d'arma a questi ufficiali, ma questo aumento, se risponde al bisogno per i gradi elevati, è troppo esiguo per i gradi inferiori ed è poi addirittura sperequato di fronte alla indennità d'arma, di cui godono i macchinisti.

Raccomando quindi all'onorevole ministro di tener conto specialmente delle aspirazioni di questi ingegneri inferiori del genio navale, procurando di concedere loro qualche cosa di più come indennità d'arma. (*Bene!*)

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

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Nel disegno di legge da me presentato alla Camera si è naturalmente tenuto conto di tutte queste necessità del Genio navale, ed io ho adempiuto ad una promessa fatta al Parlamento e che rappresentava anche un desiderio mio vivissimo.

Soltanto mi sembra che l'onorevole Gallino non sia perfettamente nel giusto quando trova esigua la indennità attribuita agli ingegneri di grado inferiore. Si sa: la indennità è commisurata ai gradi e va nella scala sempre crescendo sino ai gradi più elevati.

Il paragone con gli ufficiali macchinisti non regge, perchè quando per questi fu istituita la indennità d'arma (e si può leggere nella relazione di allora) si tenne conto che oltre i rischi maggiori ai quali sono esposti, stando sempre nelle macchine, essi hanno anche un maggior consumo di vestiario. Evidentemente ciò non può applicarsi agli ingegneri navali.

Però se l'indennità d'arma di questi ultimi si paragona a quella degli ufficiali di vascello si vedrà una differenza sensibile.

Un semplice capitano ingegnere ha la stessa indennità di lire 400 di un capitano di vascello (colonnello).

Vede, adunque, l'onorevole Gallino che sono abbastanza retribuiti come indennità anche gli ingegneri di gradi inferiori.

PRESIDENTE. Con queste osservazioni si intende approvato il capitolo 39.

Capitolo 40. Corpo sanitario - Personale militare e civile, lire 740,000.

Capitolo 41. Corpo di Commissariato militare marittimo, lire 908,000.

Capitolo 42. Ufficiali del Corpo reali equipaggi, lire 398,000.

Capitolo 43. Ufficiali in posizione ausiliaria (*Spese fisse*), lire 124,000.

Capitolo 44. Corpo reale equipaggi - Paghe alla bassa forza, lire 10,630,000.

Capitolo 45. Corpo reale equipaggi - Vestiario e spese generali, lire 1,415,000.

Capitolo 46. Corpo reale equipaggi - Soprassoldi e spese varie, lire 313,000.

Capitolo 47. Corpo reale equipaggi - Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 3,700,000.

Capitolo 48. Difese costiere - Personale (*Spese fisse*), lire 380,000.

Capitolo 49. Soprassoldi vari al personale militare addetto al servizio semaforico e radiotelegrafico - Fattorini e cantonieri, lire 238,000.

Capitolo 50. Paghe, indennità e soprassoldi ai carabinieri reali di servizio nei regi arsenali, lire 286,000.

Capitolo 51. Indennità e spese di ufficio per i personali militari della regia marina, lire 191,400.

Capitolo 52. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 180,000.

Capitolo 53. Fitto di locali e canoni di acqua per uso della marina militare, lire 69,500.

Capitolo 54. Armamenti navali - Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna, lire 7,130,000.

Capitolo 55. Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione, lire 6,350,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Battelli.

BATTELLI. È nota a tutti l'inferiorità che ha la marina italiana per l'approvvigionamento del carbone rispetto alle altre marine che hanno nel territorio del proprio paese le miniere carbonifere; per cui noi siamo costretti in Italia a tenere, non soltanto in vicinanza e nella possibilità di una guerra, ma anche in tempo di pace, dei

grandi depositi di carbone. E per questo, sia per il movimento del carbone, sia per gli agenti atmosferici ai quali è sensibile, specialmente il *Cardiff*, ne viene un forte spolveramento e quindi una perdita grave negli stessi magazzini. Oltre questo, quando il carbone viene trasportato per essere adoperato, esso cade in gran parte dalle griglie, e quindi una parte non ne brucia derivandone così un grave danno.

Ma un danno anche forte è dovuto all'azione che l'atmosfera esercita sopra questa polvere di carbone, la quale finisce con avere un potere calorifico molto minore di quello che aveva prima; ne consegue che una quantità non indifferente del calore che si potrebbe avere dal carbone nelle condizioni di spezzettatura ordinaria, non si ha quando per i lunghi depositi il carbone stesso si riduce in polvere.

Un modo di ovviare a questo danno si avrebbe col formare quelle mattonelle che già la Francia ha adottato, per rimediare all'inferiorità del carbone estratto dal suo territorio rispetto ai carboni inglesi ed americani. In Italia però queste mattonelle non si fanno...

ARLOTTA, *relatore*. A Spezia si fanno.

BATTELLI. So che a Spezia vi è una fabbrica di queste mattonelle, ma sono fatte con detriti, con metodi antichi, e servono per i bisogni di terra e non potrebbero servire per il mare, tanto che la marina non le adopera.

Queste mattonelle avrebbero già un vantaggio anche per corrispondere ad un altro carattere di cui si è parlato molto nella marina, come se ne parla in tutti gli opifici dove si adoperano grandi forze a vapore, quello del riscaldamento metodico che mi pare sia stato una volta proposto dall'onorevole Franchetti.

Quando una macchina ha un grande serbatoio, una grande superficie ed una piccola quantità di acqua, avviene che le piccole variazioni di riscaldamento danno grandi variazioni nel vapore e quindi nella energia propulsiva, di guisa che la macchina stessa, invece di essere guidata da una forza continua, è animata quasi da una forza pulsante.

Se queste variazioni rapide sono utili in alcune navi, come le torpediniere, ecc., è certo che nelle condizioni normali (io non sono marinaio, ma lo comprendo col senso comune) come sono dannose in un apparato motore in una fabbrica, anche in mare debbono essere certamente dannose.

Volendo fare un riscaldamento metodico col carbone che abbiamo noi, o occorrerebbe avere del minerale tale da potere farne delle spezzettature di circa mezzo decimetro cubo, come fanno gli inglesi, oppure bisognerebbe ridurlo in mattonelle, dato che le palate non costituiscono per il fucista una sufficiente misura, come pure non costituisce una sufficiente misura l'altezza dello strato di carbone sulla griglia, essendovi l'inconveniente della polvere, la quale non brucia, e cade, in gran parte, al di sotto della griglia.

Sarebbe quindi utilissima la costituzione di una fabbrica di queste mattonelle le quali, mentre procurerebbero la creazione di una nuova industria alla Spezia, nello stesso tempo darebbero un grande risparmio per la utilizzazione di questo prodotto, dirò così secondario, dei nostri depositi di carbone.

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

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. L'onorevole Battelli ha fatto delle considerazioni giustissime sopra i vantaggi delle mattonelle. Io me ne sono procurato, e già feci venire dall'Inghilterra due carichi di mattonelle, colle nostre due navi carboniere.

Una parte di queste mattonelle è depositata all'aperto; e, passato un certo tempo, si vedrà quanto potere calorifero perdano in confronto a quello che perde il nostro carbone, anche esso proveniente da *Cardiff*.

Le mattonelle, ha detto l'onorevole Battelli, dovremmo farle da noi, come si usa in Francia. Egli parlò di quelle che si fanno ora alla Spezia, dicendo che esse non sono buone per le nostre navi; ma vi è già una legge approvata dal Parlamento, quella per l'alienazione delle navi, che contempla l'impianto di una piccola fabbrica in quell'arsenale.

Per questa, che sarà iniziata appena sarà possibile, sono già molto progrediti gli studi per parte del Genio militare della marina. Con ciò credo che l'onorevole Battelli sarà soddisfatto nei suoi desideri.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

FRANCHETTI. Vorrei chiedere un'informazione all'onorevole ministro. Quando crede che si potrà principiare l'impianto di questa fabbrica a Spezia? Fra quanto tempo? In quale tempo?

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

MIRABELLO, ministro della marina. I lavori che attualmente ha in corso il Genio militare sono molto numerosi, e sebene esso sviluppi la massima attività, in questo momento si trova oberato. Ad ogni modo, come dissi poco fa, il progetto per la fabbrica di mattonelle a Spezia è già pronto.

Non saprei dare ora una risposta esatta sul tempo che occorrerà per la costruzione e perchè lo stabilimento sia in grado di funzionare; stia però certo l'onorevole Franchetti che mi farà un dovere di spingerne i lavori con alacrità affinché si possa quanto più presto è possibile trarne quei vantaggi ai quali egli ha accennato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. Domanderei al ministro, in questo momento in cui il problema marittimo è davanti al Parlamento, se non sarebbe opportuno che il servizio di questi carboni, per conto della marina, fosse affidato alla nostra bandiera. Abbiamo gli acquisti per le ferrovie e gli acquisti per la marina, che potrebbero essere fatti da un ufficio unico, come in Inghilterra; e le somme destinate a pagare i noli alla bandiera inglese si potrebbero destinare a pagare i noli alla bandiera nostra. Si potrebbe, così, avviarci, senza spendere un centesimo di più, a riscattare i noli dalle bandiere estere.

MIRABELLO, ministro della marina. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

MIRABELLO, ministro della marina. L'onorevole Orlando ha esposto una idea da me vagheggiata da molto tempo. Certamente, a far concorrenza alle bandiere estere, per il carbone occorrente alle ferrovie dello Stato ed alla marina, e che sarà presso a poco, di 1,800,000 tonnellate all'anno, potrebbe impiantarsi una società con una ventina di vapori che troverebbe il proprio tornaconto a trasportare il carbone stesso. Ed io non cercherei niente di meglio; ma questa è una delle cose che riguardano appunto quella tale unione delle forze, a cui io alludevo ieri, nella marina mercantile.

Vi è a Cardiff un ufficio che funziona tanto per le ferrovie, quanto per la regia marina, e le navi *Bronte* e *Sterope*, che sono le nostre navi carboniere, fanno continui viaggi di andata e ritorno a questo oggetto. Anzi, per iniziare un'altra sorgente di rifornimento di carbone, e per non essere as-

olutamente mancipii dell'Inghilterra, per qualsiasi eventualità, il mese venturo partirà una di queste navi carboniere per l'America; e così cominceremo ad avere carboni tanto dall'America, quanto dall'Inghilterra.

GALLINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GALLINO. Mi permetterei di chiedere alla gentilezza del ministro (per quanto la poca esperienza finora fatta non possa fornire ancora risultati precisi) qualche notizia sull'effetto della legge concernente l'acquisto diretto dei carboni: cioè, se dal poco tempo che è in vigore quella legge, si possa presagire un qualche vantaggio finanziario.

MIRABELLO, ministro della marina. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

MIRABELLO, ministro della marina. Non ho qui le cifre concernenti questo argomento; però c'è una piccola economia in danaro, la quale si risolverà, forse, a niente.

Ho dato alla Giunta del bilancio una risposta in proposito. Abbiamo tuttavia questo vantaggio: che, con le navi carboniere, oltre a far navigare ufficiali ed equipaggi in tutto l'anno (navigare nella Manica, in inverno, è cosa eccellente per i nostri ufficiali ed equipaggi), possiamo formare i fuochisti che compiono così il loro tirocinio. Questo è un vantaggio imponderabile, come danaro; ma è un vantaggio effettivo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni s'intende approvato il capitolo 55.

Capitolo 56. Materiali di consumo per le regie navi, lire 1,625,000.

Capitolo 57. Viveri a bordo ed a terra, lire 8,639,000.

Capitolo 58. Servizio ospedaliero per i militari del corpo reali equipaggi (giornate di cura, materiali d'ospedale, spese varie), lire 550,000.

Capitolo 59. Istituti di marina (Regia accademia navale e regia scuola macchinisti) - Spese generali - Professori militari - Corso complementare - Spese varie, lire 296,500.

Capitolo 60. Istituti di marina (Regia accademia navale e regia scuola macchinisti) - Stipendi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 108,000.

Capitolo 61. Servizio idrografico - Personale, lire 24,300.

Capitolo 62. Servizio idrografico - Materiale, mano d'opera e spese varie, lire 242,750.

Capitolo 63. Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale, lire 165,000.

Capitolo 64. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina, lire 144,900.

Capitolo 65. Personale dei contabili e dei guardiani di magazzino (*Spese fisse*), lire 1,440,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

TECCHIO. Ieri nel suo applaudito discorso l'onorevole ministro, rispondendo alle raccomandazioni da me rivoltegli per il personale civile dipendente dalla sua amministrazione ed ascritto agli arsenali, ha dato risposte cortesi delle quali lo ringrazio, ed ha preso impegni dei quali ho preso atto, sicuro che li manterrà nel più breve tempo possibile. Ma per dimenticanza, credo, nelle sue risposte il ministro non accennò anche ai capi tecnici per i quali io avevo rivolto una preghiera molto, ma molto modesta e limitata.

Siccome la carriera di questi capi-tecnici è lentissima, specialmente perchè si trovano divisi in molti ruoli separati e quindi poco numerosi, la loro aspirazione sarebbe che di questi ruoli si facesse un raggruppamento, almeno per i più affini, per rendere la carriera un po' più sollecita.

Poichè ritengo, come ho detto, che soltanto per una dimenticanza l'onorevole ministro non abbia parlato di questa categoria di impiegati, io lo prego di volermi dire se in questa opinione io sia nel vero.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marinaria*. Effettivamente l'onorevole Tecchio ha ragione, quando dice che ho dimenticato nel mio discorso di parlare dei capi tecnici ai quali egli alludeva. Esaminerò la sua domanda e prometto di occuparmene, senza prendere alcun impegno per il momento, perchè l'aggruppamento dei capi tecnici, di cui parlai due anni fa alla Camera, è cosa di difficile attuazione.

Raggruppando i capi tecnici di diverse categorie, si va incontro al pericolo che quando uno dei capi tecnici, o per i limiti di età o per morte naturale, lasci vacante il posto nelle costruzioni, si debba sostituirlo per esempio con uno dell'artiglieria. Ora chi ha disegnato sempre navi non può essere sostituito con altri che abbia disegnato sempre cannoni. Mi pare di aver risposto altra volta in questo senso, ma ad ogni modo prometto di prendere in esame la raccomandazione dell'onorevole Tecchio.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 65.

Capitolo 66. Personale civile tecnico (*Spese fisse*), lire 880,000.

Capitolo 67. Disegnatori della regia marina (*Spese fisse*), lire 548,000.

Capitolo 68. Indennità e spese d'ufficio ai personali civili della regia marina, lire 83,000.

Capitolo 69. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 33,000.

Capitolo 70. Spese per trasporti di materiali, lire 165,000.

Capitolo 71. Costruzione, manutenzione e miglioramento di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 2,547,000.

Capitolo 72. Acquisti ed impianti di macchinari, attrezzi, ecc., occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi - Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 1,300,000.

Capitolo 73. Energia elettrica, combustibili ed altri generi di consumo per gli stabilimenti militari marittimi, lire 1,600,000.

Capitolo 74. Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti - scafi - motori, armi a bordo e a terra, lire 21,930,590.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Mi perdoni la Camera se io debbo ancora interloquire, ma in compenso io ho rinunciato a parlare nella discussione generale, per cui credo che la Camera vorrà concedermi le attenuanti.

Onorevole ministro, attraverso quella specie di breccia che si è aperta anche agli incompetenti, io vorrei consentirmi una parola prendendo occasione da questo stanziamento.

Io ho assistito, come sempre, con religiosa attenzione, alla discussione che si è fatta intorno al programma navale, specialmente cominciando dalle teorie, nuove per questa Camera, espresse dal collega Albisini-Serosati e venendo fino alle considerazioni manifestate dal banco del Governo.

Ho anche letto le risposte che l'onorevole ministro della marina ha inviato alla Giunta generale del bilancio intorno al suo programma navale dell'avvenire. Ma soprattutto mi hanno impensierito le considerazioni fatte ieri dall'ottimo relatore del bilancio della marina.

Debbo confessare che, dalle risposte date dall'onorevole ministro della marina alla Giunta generale del bilancio, poco ho po-

tuto apprendere, perchè esse si risolvono in una petizione di principio. La Giunta generale del bilancio domandava le idee concrete del Governo riguardo all'indirizzo ed al programma navale dell'avvenire, e l'onorevole ministro ha risposto che bisognava prima intendersi ed esaminare l'obiettivo preciso.

Ora siccome a voi, onorevole ministro, è affidata la tutela della difesa della patria, così io vi chiedo: quale è il vostro obiettivo? Non crediate però che io voglia, con questa mia interrogazione, rientrare nella discussione generale e che non abbia fatto tesoro delle vostre osservazioni, le quali hanno riconosciuto la inopportunità, pel momento, di esplicitare il vostro programma navale.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari mantenga la promessa che ha fatto a sè medesimo di non rientrare nella discussione generale.

CAVAGNARI. Mantengo la promessa.

Io, prendendo adunque le mosse da questo stanziamento, desidererei sapere dall'onorevole ministro, se questo programma specifico riguardante la nostra difesa marittima costituirà una delle sue principali preoccupazioni (di questo non ne dubito), e se vorrà anche esporlo al Parlamento in modo che si possa sapere in concreto fin dove vogliamo arrivare e quali elementi, anche finanziariamente parlando, sono necessari per attuare il programma necessario perchè la nostra marina ci dia affidamento, anche per quanto concerne il materiale, intorno alla difesa del nostro paese.

Io non ho dimenticato quanto ieri disse l'onorevole relatore del bilancio, il quale osservava, concludendo, che piuttostochè restare nella posizione in cui ci troviamo attualmente, valeva meglio sottoscrivere il programma dell'onorevole Albasini-Scrosati.

Onorevole ministro, noi tutti sappiamo, perchè lo abbiamo appreso da lei e da tutti gli oratori che hanno parlato prima d'ora, quali sono i coefficienti che conducono alla vittoria.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, la prego: non rientri nella discussione generale.

CAVAGNARI. Non è discussione generale, mi perdonino, è per venire alla conclusione.

Dunque noi abbiamo sentito quali sono i coefficienti che portano alla vittoria: la disciplina del personale, le navi corrispondenti alle esigenze ultime della tecnica e via dicendo. Ma io credo che uno dei principali coefficienti sia anche quello che con-

siste nel numero proporzionato delle navi che devono custodire l'integrità del nostro territorio mantenendo il dominio del mare.

Ora io credo che dal banco del Governo debbano essere esposti i criteri per i quali si possa stabilire il coefficiente numerico approssimativo, che debba servire di norma e che ci affidi riguardo alla sicurezza del nostro paese. Non intendo di ritornare nella discussione generale e tanto meno intendo, colla mia modesta voce, di invitare voi, onorevole ministro, che siete così penetrato dell'alto mandato, e che capite tutte le responsabilità che pesano su di voi, ad esporre un programma. Ma se non sarà questo un invito a fare stamane il programma navale dell'avvenire, spero che le mie parole rimarranno come raccomandazione perchè voi, non solo non perdiate di mira, ciò che d'altronde nemmeno lontanamente suppongo, le necessità e le esigenze della marina, ma vogliate informarne a suo tempo il Parlamento, per vedere se e fino a qual punto il Parlamento stesso potrà accompagnarvi su questo programma, che, se da una parte, richiederà dei nuovi sacrifici al paese, dall'altra, dimostrerà che questi nuovi sacrifici non rappresenteranno se non un premio di assicurazione, per la garanzia della sicurezza e dell'integrità della patria, che altrimenti, dovremmo pagare ben maggiormente cara.

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

MIRABELLO, *ministro della marina*. Mi accorgo che l'onorevole Cavagnari non era presente alla seduta di ieri.

CAVAGNARI. Ero in Commissione, ma ho letto quello che ella ha detto.

MIRABELLO, *ministro della marina*. La ringrazio molto. Io dicevo questo non per fare a lei un appunto, ma perchè, se ella fosse stato presente, sarebbe edotto delle idee dal Governo manifestate al riguardo.

Io già risposi ieri, e rinnovare oggi le stesse dichiarazioni, a nome mio e del Governo, sarebbe un soprappiù. Credo pertanto che l'onorevole Cavagnari vorrà contentarsi di questo.

PRESIDENTE. È approvato il capitolo 74.

Capitolo 75. Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi, lire 16.150.000.

Capitolo 76. Spese varie per il personale lavorante, lire 566.000.

Capitolo 77. Acquisto di munizionamenti da guerra e conservazione dei munizionamenti esistenti, lire 2.620.000.

Capitolo 78. Spese di mano d'opera per lavori eseguiti negli stabilimenti militari marittimi con personale estraneo alla regia marina, lire 300,000.

Capitolo 79. Difese costiere - Materiale (Acquisto e manutenzione dei materiali di uso specifico delle difese costiere e impianto e funzionamento delle stazioni foto-elettriche per la difesa delle piazze marittime), lire 300,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 80. Personale civile transitorio e in via di eliminazione (*Spese fisse*), lire 310,000.

Capitolo 81. Assegni di aspettativa e disponibilità (*Spese fisse*), lire 15,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 82. Costruzione ed acquisto di navi e materiali per la regia marina da guerra. Legge 21 luglio 1905 (*Spesa ripartita*), lire 12,000,000.

Capitolo 83. Sistemazione dei depositi e panifici della regia marina, lire 500,000.

Capitolo 84. Sistemazione dei depositi di munizioni della regia marina, lire 450,000.

Capitolo 85. Lavori occorrenti a piazze marittime, lire 417,000.

Categoria III. — *Movimento di capitali*. — *Partite che si compensano nell'entrata*. — Capitolo 86. Fondo di scorta per le regie navi armate, lire 3,500,000.

Categoria IV. — *Partite di giro*. — Capitolo 87. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,702,188.96.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 2,439,060.

Debito vitalizio, lire 6,902,000.

Spese per la marina mercantile, lire 9,872,861.32.

Spese per la marina militare, 101,514,940 lire.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 120,728,861.32.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 325,000.

Spese per la marina militare, 13,367,000 lire.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 13,692,000.

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

Totale del titolo II. — Spesa straordinaria, lire 17,192,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 137,920,861.32.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 2,702,188.96.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria), lire 134,420,861.32.

Categoria III. — Movimento di capitali (parte straordinaria), lire 3,500,000.

Totale spese reali, lire 137,920,861.32.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 2,702,188.96.

Totale generale, lire 140,623,050.28.

Passiamo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1907 al 30 giugno 1908, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Con i fondi assegnati ai capitoli nn. 74 e 75 (*Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti - Scafi - Motori - Armi a bordo ed a terra - Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi*) dello stato di previsione annesso, il Governo del Re provvederà alla manutenzione del naviglio e delle armi ed ai sottoindicati lavori di nuova costruzione:

1° ultimazione ed allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Vittorio Emanuele* a Napoli;

2° continuazione della costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Roma* a Spezia;

3° continuazione dell'allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Napoli* a Genova;

4° continuazione della costruzione dell'incrociatore *S. Marco* a Castellammare;

5° inizio della costruzione di una nave da battaglia di 1ª classe *A*.

6° inizio della costruzione di una nave sussidiaria per stazioni nell'America del Sud;

7° ultimazione della costruzione ed allestimento di 4 torpediniere di alto mare da 210 tonnellate tipo *Orione*;

8° costruzione ed allestimento di due cannoniere lagunari;

9° inizio della costruzione di una nave cisterna;

10° costruzione di un rimorchiatore di alto mare;

11° costruzione di navi d'uso locale, di palischermi a vapore e galleggianti.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Compimento e sistemazione delle opere di congiunzione del canale Depretis al canale Cavour per mezzo del Naviglio d'Ivrea.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Compimento e sistemazione delle opere di congiunzione del canale Depretis al canale Cavour per mezzo del naviglio d'Ivrea ».

Si dia lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge il disegno di legge. (Vedi Stampato n. 751-A).

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

COMPANS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COMPANS. Darò il mio voto favorevole a questo disegno di legge, se le spiegazioni che mi permetterò di chiedere all'onorevole relatore, saranno tali da eliminare completamente alcuni dubbi e quelle gravi preoccupazioni che sorsero e permangono nell'animo mio sulla portata dei provvedimenti proposti e circa le conseguenze dannose che ne deriverebbero alle popolazioni che rappresento. Nè codeste preoccupazioni avrebbero motivo di esistere, qualora il presente disegno di legge mirasse semplicemente a quei fini modesti, come accenna nella sua relazione l'onorevole ministro proponente, cioè a dire — per dare esecuzione complessiva e più sollecita, a leggi sulla materia, già sanzionate dal Parlamento, ma che per insufficienza di stanziamenti nei bilanci, ed anche per causa di controversie sorte colle imprese assuntrici dei lavori, rimasero finora incompiute. Nella stessa relazione, invece, è detto, — e qui appunto stà la *nebulosa* che spero di veder diradata, — che, « migliori studi — (dopo, cioè, che si erano già intraprese le opere precisate nelle leggi 6 febbraio 1887, n. 4313, e 6 agosto 1893, n. 446) — migliori studi

persuasero l'Amministrazione, che i trenta metri cubi di acqua, che si volevano immettere nel canale Cavour, potevansi più economicamente derivare e condurre, a mezzo del Naviglio d'Ivrea, che opportunamente ampliato e sistemato, avrebbe benissimo costituito, come l'anello di congiunzione, o per dir meglio come il tramite per portare nel canale Cavour, il sussidio dei 30 m³ di acqua dalla Dora Baltèa ». — Ed ancora! — La relazione aggiunge, specificando meglio il suo obbiettivo; — che, « l'esecuzione delle opere autorizzate colla legge 6 agosto 1893, sarebbero ora *sostituite* da quelle contemplate nei progetti 18 febbraio e 20 novembre 1900, formati dalla amministrazione demaniale, — *opere diverse*, pertanto, che costituiscono un obbligo formale assunto dallo Stato, verso gli utenti degli Agri Novarese e Lomellino, che attendono con impazienza l'acqua necessaria per l'irrigazione di tutti i loro terreni suscettibili di coltura irrigua ».

Pertanto ecco lo stato delle cose, come emerge nella relazione ministeriale: 1°, il presente disegno di legge non si riferisce soltanto e semplicemente al compimento e sistemazione delle opere di congiunzione del canale Depretis al canale Cavour, e non mira in sostanza al solo scopo di dare esecuzione a leggi già sanzionate dal Parlamento, ma bensì ne amplia e ne differenzia la portata; 2°, spunta abbastanza chiaramente fra le linee l'intenzione di modificare, occorrendo, il regime del naviglio d'Ivrea, onde ottenere più facilmente e più economicamente, ed a piacimento, i 30 metri cubi di maggior sussidio; 3°, si accenna ad interesse patrimoniale del demanio, ed a quello economico generale (da raggiungersi sacrificando completamente il Canavese), si accenna ad interesse scientifico; 4°, si proclama l'obbligo formale verso l'agro Novarese e Lomellino di destinare a quelle zone, occorrendo, tutta l'acqua della Dora nell'estate invernale, onde provvedere dell'acqua necessaria *tutti quei terreni* suscettibili di coltura irrigua. Ma sono veramente questi gli scopi, palesi o nebulosi che si vorrebbero raggiungere colla presente legge? Ed allora evidentemente si dovrà giungere al punto da privare di tutta l'acqua scorrente in Dora, (asciugando anche completamente il fiume, se il demanio vorrà, come si lasciò sfuggire un alto funzionario) una intera zona, con una popolazione di oltre 70,000 abitanti, rendendo ad essi impossibile nel presente e nel futuro, di trar proficuo van-

taggio e della forza motrice, e di derivazioni per irrigazione. E così, secolari consuetudini, che oggi si vorrebbero spezzare in base a diritti, che se pur in astratto esistessero, l'ente Stato, che va considerato ad una stregua assai diversa da quella che può esercitare un privato qualsiasi, deve almeno andare a rilento nel proclamare in siffatto modo, determinano le più vive preoccupazioni in tutta la regione, mettendo a dura prova la pazienza delle popolazioni minacciate.

Ma ciò non è ancora tutto. Una grave agitazione, si va già manifestando in Canavese da parte delle popolazioni interessate, e continue istanze ricevo dalle rappresentanze locali, sindaci, consiglieri provinciali, industriali, perchè io provochi dal Governo dichiarazioni formali che valgano a tranquillizzare gli animi, quanto mai eccitati da recenti determinazioni, da pretese inconsulte, della direzione generale dei canali demaniali. Accennerò ad un nuovo caso. Di fronte all'auspicato risveglio nel campo industriale che sta sorgendo e si verifica sulle due sponde della Dora, nella regione Canavesana, la direzione generale dei canali demaniali, ha fin da principio impedito con inammissibili restrizioni, e più odiose sopraffazioni, ogni feconda iniziativa, smentendo in tal guisa palesemente e coi fatti, i lodevoli intendimenti del Governo diretti a favorire con ogni maggior larghezza le nostre industrie.

Ultimamente ad una domanda presentata dagli ingegneri Mina e Milano, per derivazione d'acqua sulla sponda sinistra, onde ottenere la forza motrice necessaria per l'impianto di un grandioso cotonificio a Strambino, che avrebbe procurato lavoro a quasi duemila persone, e pel quale si era costituita una Società disposta ad immobilizzare un capitale di qualche milione, la direzione dei canali demaniali, venuta *tardivamente*, dice essa, a conoscenza di questa domanda, che fa? Si vale della prefettura di Torino per far rispondere alla costituenda Società, ai sindaci dei comuni interessati, ecc. che, « in merito alla domanda pervenuta colla prefettizia primo agosto scorso anno 1906 (!) avendo le finanze dello Stato la libera ed assoluta disponibilità delle acque della Dora, talchè potrebbero a loro beneplacito ampliare anche l'attuale derivazione superiore del naviglio d'Ivrea », così, essa, amministrazione demaniale, non potrebbe dare l'assentimento a che la concessione per la derivazione suddetta venisse accordata dal

Ministero, se, il concessionario non fosse per accettare la condizione che esso potrà solo fare assegnamento sull'acqua, che in ogni tempo le finanze lasceranno eventualmente defuire nella Dora, dopo la propria derivazione del canale o naviglio di Ivrea.

A codesta *decisione monito* dell'amministrazione demaniale, la Prefettura che la trasmetteva agli interessati, ossia ai richiedenti, soggiungeva queste testuali parole:

« Siccome non è presumibile che in tale stato di cose i richiedenti la concessione mantengano la loro domanda, così, reputo opportuno che sia loro data comunicazione di quanto sopra, con invito a dichiarare se intendono o meno mantenere la domanda; nel qual caso dovranno rilasciare la dichiarazione che accettano la condizione suaccennata.

« È ovvio che sarebbe altrimenti ozioso il procedere oltre nella istruttoria della domanda per arrivare poi a dichiarare l'improcedibilità, a istruttoria ultimata.

« Il Prefetto », ecc.

Ora, io credo, che di fronte a simili intendimenti e metodi dell'amministrazione demaniale, che dimostra di non avere scarsa nozione di quei doveri moderni, che l'ente Stato ben diverso da un privato qualsiasi non può nè dimenticare, e meno ancora calpestare; di fronte ad un'amministrazione che crede lecito impedire tutto il risveglio industriale di una regione, ostacolando le più feconde iniziative, col pretendere che senza alcun controllo essa sola, sia libera di disporre di tutte le acque del fiume Dora scorrente nel Naviglio di Ivrea, da ampliarsi e completarsi a suo beneplacito, fin dalla presa in Ivrea; dinanzi a queste pretese, a questi sistemi, credo di poter affermare che si ribelleranno sempre coloro, che sentono tutta la responsabilità che viene ad essi dal mandato di tutelare un sì grande interesse pubblico cui dipende il risorgimento economico di quelle popolazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ringrazio anzitutto l'onorevole Compans del suo appoggio al presente disegno di legge. Come egli ha detto, questo disegno di legge non è che la esecuzione di leggi anteriori. Quindi deve rispettare i diritti quesiti, anche perchè quelle leggi avevano avuto cura di non turbarli.

GIOVANELLI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole relatore.

GIOVANELLI, relatore. Ho chiesto di parlare unicamente per ripetere una raccomandazione, che si è fatta al ministro nella relazione, e della quale ho avuto incarico dalla Giunta generale del bilancio.

La Giunta generale del bilancio si è procurata la nota delle varie concessioni di derivazione d'acqua, che ammontano a più di ottanta dei canali demaniali nell'alto Piemonte. Queste concessioni d'acqua sono variabilissime nei prezzi: per ogni cavallo vapore, per certe concessioni si domandarono lire 100, e per altre si accontentò il Governo di lire 17.50, che è una somma assolutamente ridicola, tanto più quando si tratta di derivazioni importanti come quella che ho accennato che è fatta a questo prezzo.

Quindi la Giunta generale del bilancio mi ha incaricato di pregare l'onorevole ministro di voler proporzionare il prezzo delle concessioni al valore tecnico di questi cavalli vapore, e nello stesso tempo di vedere, quando queste concessioni giungano al termine, d'uguagliarle un po' nei prezzi o compensi relativi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, ministro delle finanze. La raccomandazione dell'onorevole Giovanelli già si trova nella sua diligente relazione, che precede il disegno di legge.

Due sono le raccomandazioni, che a nome della Giunta generale del bilancio egli fa al ministro, e io volentieri le accolgo. La prima riguarda il prezzo di distribuzione, perchè sia stabilito con maggiore uniformità. La seconda raccomandazione è di proporzionare questo prezzo alle condizioni del mercato e alla utilità da ricavarci dalle concessioni medesime.

Non ho altro da aggiungere: prego la Camera di approvare il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale intorno a questo disegno di legge.

Si procederà ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 750,000 per il compimento e la sistemazione delle opere di congiunzione del Canale Depretis al Canale Cavour per mezzo

del Naviglio d'Ivrea, già consentite con la legge 6 agosto 1893, n. 446, secondo il progetto 19 febbraio 1900 e sua variante 20 novembre successivo.

La detta somma sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e ripartita nel modo seguente:

Esercizio 1906-907 . . .	L. 300,000
Id. 1907-908 . . .	» 100,000
Id. 1908-909 . . .	» 200,000
Id. 1909-910 . . .	» 150,000
Totale . . .	L. 750,000

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzato il trasporto al detto capitolo della somma che resterà disponibile al 30 giugno 1907 sul capitolo 309 (Opere complementari dei Canali Cavour. — Acquisto e costruzione dei cavi diramatori) dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1906-907.

COMPANS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COMPANS. Onorevole ministro! Se non apparisse evidente, da quanto ebbi l'onore di esporre, che lo scopo cui doveva mirare la legge, venne alterato in guisa da giustificare le più legittime apprensioni, pur troppo avvalorate dalle difficoltà finora opposte dalla direzione dei canali demaniali contro qualsiasi iniziativa industriale; e più ancora la minaccia costante, mantenuta come un incubo che paralizza ogni più feconda energia di quelle popolazioni, che vedonsi contrastata ogni derivazione di acqua per forza motrice o per irrigazione; - se tutto ciò, non apparisse tendenziosamente manifesto, o quanto meno possibile, di fronte alle illimitate, insindacabili facoltà che pretende esercitare un ufficio demaniale - io non avrei, ripeto, alcuna difficoltà di votare la legge.

Attendo quindi con piena fiducia dall'illuminato apprezzamento dell'onorevole ministro, quelle dichiarazioni esplicite, che mi pongano in grado di sanzionare un provvedimento legislativo, che affermate buono, - ma che tale sarà realmente, soltanto se verrà spogliato da qualsiasi dubbiezza di insidie a danno di laboriose e patriottiche popolazioni, le quali invero hanno ben diritto di vedersi trattate con modernità di intenti e di metodi, e soprattutto con giustizia distributiva. Esse hanno la coscienza di non sen-

tirsi inferiori ad altre nei riguardi e nella esplicazione di quei retti criteri ai quali deve informare sempre l'opera sua un Governo di civiltà e di progresso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GIOVANELLI, *relatore*. Forse il collega Compans non ha letto bene il disposto dell'articolo primo (poichè nella discussione di esso è rientrato), il quale non dice altro che questo: che è autorizzata la spesa di lire 750 mila, che è la residua spesa necessaria per dare esecuzione alla legge del 6 agosto 1893, la quale a sua volta richiama la legge del 6 febbraio 1887.

Nulla si cambia. Non si cambia il punto di presa al canale, che prima si chiamava Cigliano ed oggi si chiama Depretis. L'unica diversità è questa che prima non si pensò alle industrie. Ora si è visto che, fra il punto di derivazione dell'acqua e quello della immissione nel Canale Cavour, che è sempre mantenuto nei termini voluti dalla legge del 1893, vi è un dislivello di 28 metri, che si è pensato di utilizzare a scopo industriale. Si determinarono quindi quattro salti di acqua, che daranno una forza, che potrà arrivare da 1200 cavalli-vapore a cinque o sei mila in certe stagioni, ed una rendita per lo Stato, che non sarà inferiore a cinquantamila lire all'anno, corrispondenti ad un capitale di oltre un milione. Dunque la nostra tesi è stata confortata dal fatto che vi è un vantaggio per la nostra finanza. Ma nulla si cambia nè al progetto primitivo sanzionato dalla legge del 1887, nè a quello sanzionato dalla legge del 1893 riguardo alle derivazioni di acqua dal Canale Depretis, già di Cigliano, per l'immissione del Canale Cavour.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Le esaurienti risposte dell'onorevole relatore mi dispensano dal rientrare nella questione. Ho già detto prima che i diritti acquisiti saranno rispettati. Questa legge non è che l'esecuzione della legge del 1893. Se vi è il vantaggio, del quale ha parlato il relatore, dei salti d'acqua, questo non riguarda la questione messa innanzi dall'onorevole Compans.

Dunque, ripeto ancora, i diritti acquisiti dei quali parla l'onorevole Compans saranno rispettati. La legge presente porterà poi quei vantaggi all'erario, che deriveranno dalle energie dei salti d'acqua, dei quali ha parlato l'onorevole relatore.

COMPANS. Mi premeva di avere questa dichiarazione dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 2.

(È approvato).

Art. 3.

Sono dichiarate di pubblica utilità tutte le opere autorizzate con la presente e con la legge 6 agosto 1893, n. 446, purchè le dette opere si eseguiscano entro un quinquennio dalla data della presente legge.

(È approvato).

Si procederà in seduta pomeridiana alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri.

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

DE NOVELLIS, *segretario*, dà lettura del disegno di legge (modificato dal Senato del Regno ed accettato dalla Commissione. Vedi *Stampato* n. 549-c).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge ed ha facoltà di parlare l'onorevole Solimbergo.

SOLIMBERGO. Questo disegno di legge ci ritorna dal Senato con lievi e ben accettabili modificazioni. Non avrei nulla da dire intorno ad esso; desidero, invece, dire all'onorevole ministro che il merito, che egli si è acquistato col dare nuovo assetto agli ordini del suo Ministero, potrebbe ben aggiungere un altro merito, quello, cioè, di darci una buona e radicale riforma della legge della tariffa consolare.

Per comprendere quanto sia urgente la riforma della legge consolare basta ricordare la sua venerabile età; essa ha circa cinquant'anni, essendo stata emanata il 15 agosto 1858 ed estesa a tutto il Regno il 15 novembre 1865, con le varianti suggerite dalle nuove esigenze del servizio e delle leggi d'unificazione; varianti che vennero poi concretate colla legge 28 gennaio 1866, che presentemente è ancora in vigore.

Quante cose si sono mutate in questo

lungo periodo di tempo! Ma d'allora in poi la legge consolare è rimasta la stessa.

Hanno tentato la riforma della legge diversi ministri, Mancini, Crispi, Di Rudini; ma per varie vicende parlamentari non si venne a capo di nulla. Quasi tutti i relatori del bilancio degli affari esteri ne hanno parlato; ed il relatore del bilancio del corrente esercizio ha avuta la bontà di ricordare anche a me, che, relatore del bilancio degli affari esteri nel 1895, ebbi a reclamare questa riforma.

Alla riforma della legge consolare dovrebbe andare unita quella della tariffa consolare, la quale ha un carattere eccezionalmente fiscale, e per questo fa eccezione fra le tariffe di tutti gli altri Stati europei, massime per quanto si attiene ai diritti di navigazione, e non risponde più in nessun modo ai mutati tempi.

Ora, secondando i voti espressi dai relatori del bilancio degli affari esteri e sullo esempio di altri Stati, un'altra riforma avrebbe potuto trovar posto nella legge, che stiamo discutendo, provvedendo alla creazione delle cancellerie presso le nostre maggiori rappresentanze diplomatiche e consolari là dove il movimento degli affari è più copioso.

Se l'onorevole ministro vorrà prendere tale iniziativa, sarà una provvidenza savia ed utile, perchè darà maggior ordine e maggior speditezza agli affari delle nostre agenzie.

Tralascio di osservare che bisognerebbe opportunamente controllare l'operato dei funzionari all'estero mediante ispezioni, e mi limito ad accennare alla necessità del riordinamento del servizio e del personale dei nostri interpreti in Oriente e in Estremo Oriente, del dragomannato, che è bene spesso la vera chiave di volta della politica dei nostri agenti.

Data la ristrettezza del tempo, non ho potuto che toccare rapidamente queste tre o quattro riforme molto reclamate come vere necessità, affidandomi alla virtù fattiva dell'onorevole ministro, il quale, come ne ha data bella prova con la legge sul riordinamento delle carriere, vorrà anche, per i temi da me soltanto accennati, spiegare la zelante ed intelligente opera sua, presentando quanto prima al Parlamento adeguate soluzioni. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Desidera parlare, onorevole ministro degli affari esteri?

TITTONI, ministro degli affari esteri. Già nella discussione del bilancio degli affari

esteri ebbi occasione di manifestare il mio pensiero sugli argomenti svolti dall'onorevole Solimbergo, e questo mio pensiero corrisponde interamente al suo. Quindi, riferendomi a quanto già dissi nella Camera, dichiaro che le raccomandazioni dell'onorevole Solimbergo sono interamente giustificate e che io le accetto. (*Benissimo! — Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DI SCALEA, relatore. Brevissime parole per unirmi ad alcune delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Solimbergo e per rivolgerne una mia personale all'onorevole ministro a proposito di questa legge.

È indispensabile la riforma della legge consolare: parecchi studi sono stati fatti al riguardo; è tempo ormai, dato lo sviluppo sempre crescente delle attribuzioni dei nostri consolati, che si abbia una legislazione che, sia all'unisono con l'incremento delle attribuzioni stesse; incremento derivante e dalla maggiore espansione dei nostri commerci e dalla aumentata emigrazione di nostri concittadini. Ma è anche necessario che si faccia un testo unico di queste nostre leggi, perchè allo stato presente i nostri consoli debbono proprio perdere la ragione nella ricerca delle innumerevoli circolari e degli innumerevoli regolamenti, che sono indispensabili per il disbrigo del loro delicatissimo ufficio. Voglia adunque l'onorevole ministro far compilare questo testo unico nel più breve tempo possibile.

In quanto alle cancellerie, la questione è stata trattata dall'onorevole ministro quando si discusse il bilancio, ed è trattata anche in questa mia relazione sul riordinamento delle carriere.

La questione delle cancellerie però (è questa la preghiera personale, che rivolgo all'onorevole ministro) si collega con un'altra questione, che diventa, diciamo così, di vera attualità dopo le modificazioni, che il Senato ha giustamente introdotte nella tabella C del nostro ordinamento; poichè questa modificazione è evidentemente in relazione con la legge generale dello Stato che riguarda gli ufficiali d'ordine, e cioè i funzionari di terza categoria dell'Amministrazione dello Stato.

Voglia l'onorevole ministro esaminare se nell'ordinamento dell'amministrazione degli affari esteri non sia il caso di venire ad una organica creazione della carriera di seconda categoria.

Perchè non è possibile, dopo la soppressione della carriera interna, che noi possiamo svolgere tutte le delicate attività di un meccanismo, quale è l'Amministrazione degli affari esteri, senza istituire degli ufficiali d'ordine, a cui affidare le pratiche, specialmente di carattere continuativo; carriera che esiste in tutte le altre amministrazioni degli affari esteri, come al *Quai d'Orsay* ed altrove, di ufficiali di seconda categoria, i quali conservino la tradizione degli uffici e possano sostituire quella categoria interna, che abbiamo per varie ragioni giustamente soppressa.

E qualora questa carriera di seconda categoria potesse sussistere, allora potremmo, da questi funzionari di seconda categoria, prendere quei cancellieri per alcuni uffici di importanza speciale all'estero, i quali potessero sostituire quegli impiegati avventizi, che hanno spesso fatto cattiva prova e che sono una delle costanti preoccupazioni dell'amministrazione centrale degli affari esteri. Credo che, così ordinata la nostra amministrazione, ed introducendo questo elemento, che sia fra gli ufficiali di ordine e gli ufficiali di concetto, potremo sopperire alla bisogna razionalmente.

In quanto poi agli interpreti, credo che il ministro voglia provvedere a questo importantissimo ufficio; ma dirò all'onorevole Solimbergo che credo che questa questione degli interpreti non potrà essere risolta se l'opera armonica del Ministero degli esteri e del Ministero dell'istruzione non sia interamente completa, poichè indubbiamente il vivaio di questi interpreti e dragomanni dovrebbe essere quell'istituto orientale di Napoli, che sarebbe la sola istituzione adatta a dare una educazione a questi funzionari, che adempiono delicatissimi uffici in alcune regioni esotiche, che hanno bisogno di questi funzionari specialissimi che conoscono le lingue.

Quando questi studi saranno completati, cioè quando il Ministero dell'istruzione avrà dato al Ministero degli esteri tutti quei ragguagli intorno al riordinamento dell'istituto orientale, che reputo necessari ed indispensabili, allora credo che il ministro degli esteri sarà ben lieto di poter attuare una riforma, che renderà grandissimi servizi al paese, perchè costituirà un nucleo di funzionari adatti e degni come educazione tecnica speciale.

Non ho altro da aggiungere, perchè ritengo che questo disegno di legge dall'esame del Senato sia uscito con alcuni migliora-

menti di forma e di sostanza ai quali interamente mi associo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro degli esteri. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli esteri*. Circa la questione degli interpreti ebbi già a dichiarare nella discussione del bilancio degli esteri che essa era stata oggetto di serio studio, ed anzi che era anche stata formulata una convenzione tra me ed il ministro dell'istruzione, onorevole Bianchi. Però questa convenzione non ebbe seguito, perchè non rispondeva ad un concetto completo della riforma, quale dovrebbe essere. Ho ripreso nuovamente in considerazione il tema, perchè credo che base alla riforma degli interpreti debba essere il riordinamento dell'istituto orientale di Napoli.

Quanto alle considerazioni svolte dall'onorevole relatore circa il personale di seconda categoria, non credo questo il momento per addentrarci in questo tema. È certo meritevole di considerazione e ne farò oggetto di studi, ma dichiaro di riservare nel modo più ampio le mie decisioni in argomento.

DI SCALEA, *relatore*. Ringrazio il ministro dei suoi cortesi chiarimenti.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

Si intende che, se non vi sono osservazioni, porrò a partito solo quelli modificati dal Senato.

Art. 2.

Alle carriere diplomatica e consolare si accede, salvo l'eccezione di cui all'articolo 5 della presente legge, previo concorsi per esami aperti separatamente per gli addetti di legazione e gli addetti consolari.

Le condizioni per l'ammissione al concorso sono le seguenti:

- a) la cittadinanza italiana;
- b) l'età non minore di anni 20, nè maggiore dei 30;
- c) l'aver soddisfatto agli obblighi del servizio militare;
- d) l'essere di sana e robusta costituzione che permetta di affrontare qualunque clima, provata con certificati di medici militari designati dal Ministero degli affari esteri ad eseguire la visita;
- e) l'aver sempre tenuto lodevole condotta ed essere di civile condizione;
- f) l'aver ottenuto la laurea in legge

in una Università del Regno, oppure l'attestato di licenza degli istituti contemplati dalla legge 21 agosto 1870, n. 5830;

g) il possesso di una rendita, sia in proprio, sia per assegno fatto dai parenti o da altri. Questa rendita non potrà essere inferiore ad annue lire 8,000 per gli aspiranti alla carriera diplomatica, e ad annue lire 3,000 per gli aspiranti alla carriera consolare.

L'adempimento di tali condizioni non vincola il Ministero ad accogliere la domanda di ammissione.

Non si possono indire concorsi per l'ammissione alle due carriere se non per il numero dei posti vacanti in ciascun ruolo.

Non si potrà rimanere addetti quando si sia sorpassata l'età di 35 anni.

(È approvato).

Art. 3.

Le promozioni di grado hanno luogo esclusivamente a scelta e, salvo che per gli addetti, non possono esser fatte se non dopo almeno cinque anni di permanenza nel grado che il funzionario occupa.

Per ogni passaggio di grado è necessario il parere favorevole di una Commissione di cinque membri, distintamente nominata per ciascuna delle due carriere con decreto ministeriale, e rinnovabile ogni biennio. Le Commissioni saranno presiedute dal sottosegretario di Stato; ne farà parte di diritto il segretario generale; gli altri tre membri di ciascuna dovranno essere funzionari superiori delle rispettive carriere in attività di servizio.

Potranno esser chiamati a far parte delle Commissioni anche i capi servizio del Ministero quando si tratti di funzionari che siano o siano stati alla loro dipendenza.

Il funzionario che non abbia ottenuto il sopradetto parere favorevole, potrà, dopo almeno uno e non più di tre anni, provocare un secondo giudizio, il quale sarà definitivo.

La promozione per meriti singolari al grado superiore, prima che siano trascorsi i cinque anni di cui al primo comma del presente articolo, non sarà concessa se non col voto unanime della rispettiva Commissione.

Le norme per l'alternarsi dal servizio all'interno e all'estero saranno stabilite per regolamento da promulgarsi entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge.

(È approvato).

Art. 4.

Il servizio prestato all'estero sarà, nei soli riguardi della pensione di riposo, aumentato, per talune residenze, di quattro o sei dodicesimi a seconda della distanza dalla patria e dei disagi nelle condizioni del clima e della vita che le residenze stesse presentano.

Detto aumento non si calcola se non dopo almeno un anno di permanenza non interrotta nella medesima residenza, o in altra di condizioni analoghe. Non si considera interruzione il tempo del viaggio necessario a recarsi direttamente dall'una all'altra residenza.

La determinazione delle residenze anzidette, secondo le due categorie ora accennate, sarà fatta per decreto ministeriale.

A parità di classificazione saranno preferiti nelle promozioni i funzionari che avranno prestato servizio nelle anzidette residenze, giusta le precedenti disposizioni.

(È approvato).

Art. 5.

Il Governo potrà nominare a ministri plenipotenziari ed a consoli generali di 1^a classe anche persone estranee ai ruoli diplomatico e consolare.

(È approvato).

Art. 9.

La Commissione è composta di sei membri, oltre il presidente, nominati per decreto reale, e scelti nelle seguenti categorie:

Antichi ministri degli affari esteri;

Antichi sottosegretari di Stato, segretari generali del Ministero;

Direttori o ispettori generali o ex direttori o ex ispettori generali, direttori o ex direttori capi di divisione dell'Ufficio personale dello stesso Ministero;

Ministri plenipotenziari e consoli generali o ex ministri plenipotenziari e ex consoli generali;

Ne farà parte anche un consigliere di Stato;

La Commissione si rinnova per un terzo ogni biennio;

Alla nomina del presidente si provvederà con speciale decreto reale, ed il nome del medesimo non sarà sorteggiato nei primi due bienni.

Per la validità delle decisioni della Commissione, che sono sempre prese a scrutinio segreto, è necessaria almeno la presenza di quattro dei suoi membri. In caso di parità,

avrà la prevalenza il voto del presidente.

La Commissione è convocata di volta in volta a richiesta del ministro.

(È approvato).

Art. 14.

Un funzionario dello Stato, di grado non inferiore a quello di inviato straordinario e ministro plenipotenziario, è preposto, sotto l'alta direzione del ministro e del sottosegretario di Stato, col titolo di segretario generale, alla trattazione degli affari del dicastero.

Al medesimo, cui potrà essere contemporaneamente affidata una direzione generale, verrà conservata, oltre al proprio stipendio, una parte dell'ultimo assegno da esso goduto in misura non superiore ai due terzi dello stipendio stesso.

(È approvato).

Art. 15.

Il ministro degli affari esteri avrà facoltà di destinare a ciascun ufficio o posto funzionari di sua scelta senza che questi abbiano diritto di opporsi.

(È approvato).

Art. 16.

I funzionari destinati a prestar servizio presso gli uffici centrali del Ministero hanno diritto, oltre il proprio stipendio, all'indennità di residenza in Roma, giusta le leggi in vigore.

Ai ministri plenipotenziari e ai consoli generali di prima classe, mentre hanno nell'amministrazione centrale la direzione del segretariato generale, o degli affari diplomatici, o degli affari commerciali, privati e contenziosi, sarà conservata, oltre allo stipendio, una parte dell'ultimo assegno da essi goduto, in misura non superiore alla metà del proprio stipendio.

(È approvato).

Art. 19.

I funzionari attualmente appartenenti al ruolo della carriera centrale saranno ripartiti in ragione di due quinti nel ruolo diplomatico e di tre quinti nel ruolo consolare, in base ai seguenti criteri:

1° Le attitudini dimostrate;

2° La domanda di ammissione in carriera, nei casi in cui il candidato poteva indicare in tale domanda se aspirava alla carriera diplomatica o a quella consolare;

3° I servizi prestati all'estero;

4° L'ufficio del Ministero al quale ciascuno degl' impiegati è rimasto addetto più a lungo.

5° Le condizioni economiche dei funzionari.

Prima che si effettuino le promozioni di cui all'articolo 24, ciascuno dei funzionari del ruolo centrale di 1ª categoria sarà iscritto nel ruolo al quale è stato assegnato in base alla propria anzianità iniziale di carriera, fino al punto per altro che il suo stipendio attuale non venga eventualmente ad essere aumentato di più di mille lire e che la sua anzianità non risulti maggiore di quella del funzionario che immediatamente lo precede nel ruolo della carriera centrale.

(È approvato).

Art. 19 (del testo approvato dalla Camera).

Per essere assegnati alla carriera diplomatica, fino al grado di segretario di legazione incluso, sarà necessario che il funzionario dimostri il possesso in proprio, o per assegno fatto da altri, del reddito richiesto per l'ammissione alla carriera stessa.

Nel nuovo testo, approvato dal Senato, si propone la soppressione di questo articolo. La pongo a partito.

(La soppressione è approvata).

Art. 22.

Gli attuali funzionari della carriera interna che abbiano, al momento in cui entrerà in vigore la presente legge, oltrepassato il ventesimo anno di servizio, non potranno essere destinati in una residenza all'estero senza il loro consenso.

Ad essi, qualora rimangano al Ministero, non è applicabile la disposizione contenuta nel secondo comma dell'art. 16.

(È approvato).

Art. 24.

Le promozioni per la formazione dei nuovi ruoli diplomatico e consolare annessi alla presente legge saranno fatte esclusivamente a scelta, senza tener conto delle condizioni di cui all'articolo 3.

Il primo comma dell'articolo 3 non è applicabile in occasione della prima promozione dei singoli funzionari dopo la formazione dei nuovi ruoli.

(È approvato).

Dò lettura della tabella C modificata dal Senato.

TABELLA C.

**Ruolo organico
degli interpreti di 1ª categoria.**

6 Interpreti di 1ª classe a	L. 6,000	L. 36,000
5 id. di 2ª id. a »	4,000	» 20,000
7 id. di 3ª id. a »	3,000	» 21,000
4 Volontari interpreti		
22		L. 77,000

**Ruolo organico
del personale di ragioneria (2ª categoria).**

1 Direttore Capo di divisione	L. 7,000	L. 7,000
1 Capo Sezione di 1ª classe »	5,000	» 5,000
2 Capi Sezione di 2ª classe »	4,500	» 9,000
4 Segretari di 1ª classe . »	4,000	» 16,000
5 Segretari di 2ª classe . »	3,500	» 17,500
5 Segretari di 3ª classe . »	3,000	» 15,000
3 Vicesegretari di 1ª classe »	2,500	» 7,500
2 Vicesegretari di 2ª classe »	2,000	» 4,000
23		L. 81,000

**Ruolo organico
del personale d'ordine (3ª categoria).**

5 Archivistì capi	L. 4,000	L. 20,000
8 Archivistì di 1ª classe »	3,500	» 28,000
7 Archivistì di 2ª classe »	3,200	» 22,400
6 Archivistì di 3ª classe »	2,700	» 16,200
12 Ufficiali d'ordine di 1ª classe	» 2,200	» 26,400
10 Ufficiali d'ordine di 2ª classe	» 1,800	» 18,000
5 Ufficiali d'ordine di 3ª classe	» 1,500	» 7,500
53		L. 138,500

Ruolo organico del personale di servizio.

3 Commessi	L. 2,000	L. 6,000
5 Capi uscieri	» 1,800	» 9,000
9 Uscieri di 1ª classe . . . »	1,650	» 14,850
9 Uscieri di 2ª classe . . . »	1,500	» 13,500
4 Uscieri di 3ª classe . . . »	1,350	» 5,400
4 Uscieri di 4ª classe . . . »	1,100	» 4,400
4 Inservienti	» 900	» 3,600
3 Portalettere	» 700	» 2,100
41		L. 58,850

Posti speciali.

Direttore archivio storico	L. 7,000
Bibliotecario	» 6,000
Direttore tipografia	» 4,000

Metto a partito le modificazioni che sono state introdotte nella tabella C e che ho letto.

(Sono approvate).

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

La seduta termina alle 11.55

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.

