

CXCII.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 15 GIUGNO 1910

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **FINOCCHIARO-APRILE**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**

INDICE.

Bilancio della marina (<i>Seguito e fine della discussione</i>)	Pag. 8451	Ufficio forestale di Messina:	
CANEPÀ	8482	CUTRUFELLI	Pag. 8443
CARBONI	8455	LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i>	8443
CAVAGNARI	8451	Istruzione primaria:	
DEL BALZO, <i>relatore</i>	8473	LIBERTINI GESUALDO	8444
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	8457-66-82	TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	8443-45
QUEIROLO	8482	Mancato invio di una squadra navale a Buenos Ayres:	
Comunicazioni della Presidenza (<i>Sottosegretario di Stato per la guerra, commissario regio per le interrogazioni</i>)	8440	BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	8445
Disegni di legge (<i>Approvazione</i>):		LIBERTINI GESUALDO	8445
Specialisti tecnici civili da assumersi temporaneamente in servizio dall'amministrazione militare nelle costruzioni di artiglieria e del genio	8449	Manomissione di merci nelle ferrovie dello Stato:	
Conversione in legge del regio decreto col quale sono considerati come maestri rurali, agli effetti dell'indennità di disagiata residenza, tutti i maestri dei comuni danneggiati dal terremoto	8449	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	8446
Correzione di un errore di stampa incorso nella tabella B annessa alla legge che approvò i ruoli organici del personale dei laboratori chimici delle gabelle	8450	LIBERTINI GESUALDO	8446
Maggiore assegnazione al capitolo 143 del bilancio delle poste e telegrafi per l'esercizio finanziario 1909-10	8450	Stazione di Sibari:	
Conversione in legge del regio decreto per l'istituzione di borse di studio per i giovani appartenenti a famiglie danneggiate dal terremoto	8470	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	8447
Giuramento dei deputati Nava Ottorino e Santamaria	8150	TURCO	8447
Interrogazioni:		Osservazioni e proposte:	
Viabilità rurale:		Lavori parlamentari	8488-89
AGUGLIA	8441	Proposta di legge (<i>Scolgimento</i>):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	8440-42	Aggregazione del mandamento di Montechiari al tribunale di Brescia	8447
		FANI, <i>ministro</i>	8449
		FRUGONI	8448
		Relazioni (<i>Presentazioni</i>):	
		Modificazioni alla tassa sulla fabbricazione dello zucchero indigeno (FERRARIS CARLO)	8450
		Concorso dello Stato per un monumento ai Mille in Marsala (PIPITONE)	8466
		Acquisto, adattamento e arredamento di due edifici ad uso di sede delle regie ambasciate in Pietroburgo e Costantinopoli; vendita di un immobile demaniale a Pera adibito a residenza della regia ambasciata in Costantinopoli (BORSARELLI)	8466
		Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telegrafi (AGUGLIA)	8466
		Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (POZZI)	8466

Vendita al comune di Savona di alcuni immobili demaniali militari (GIOVANELLI EDOARDO)	Paq. 8466
Aumento di stanziamenti per l'erigenda manifattura in Bari (MORELLI-GUALTIEROTTI).	8466
Maggiori assegnazioni al capitolo 57 « Viveri a bordo ed a terra » dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina (DEL BALZO)	8466
Provvedimenti riguardanti i personali civili tecnici di artiglieria e del genio (PAIS-SERRA).	8466
Casellario centrale giudiziario (MAZZA).	8466
Provvedimenti per l'istruzione elementare e popolare (TORRE).	8486
Rinvio e ritiro di interrogazioni	8442-47
Votazione segreta (Risultamento):	
Modificazioni al piano regolatore della zona monumentale di Roma	8486
Aggregazione di alcune zone del territorio del comune di Fiesole al comune di Firenze	8486
Conversione in legge del regio decreto col quale sono considerati come maestri rurali, agli effetti dell'indennità di disabitata residenza, tutti i maestri dei comuni danneggiati del terremoto.	8486-87
Specialisti tecnici civili da assumersi temporaneamente in servizio dell'amministrazione militare per le costruzioni di artiglieria e del genio.	8487

La seduta comincia alle 14.5

CAMERINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

l'etizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

CAMERINI, *segretario*, legge:

7040. I Presidenti del Consiglio dell'ordine degli avvocati e del Consiglio di disciplina dei procuratori di Roma, comunicano un ordine del giorno di quei consessi nel quale si fa voti che sia approvato e subito applicato il progetto di legge sulle ferie giudiziarie.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Battaglieri, di giorni 4, e per ufficio pubblico, l'onorevole Stoppato, di giorni 8.

(Sono conceduti).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico la seguente lettera:

« Mi onoro di comunicare all'Eccellenza Vostra copia del regio decreto, in data 14 corrente mese, col quale il tenente generale Ernesto Mirabelli, sottosegretario di Stato per la guerra, è stato nominato commissario regio per rispondere nella Camera dei deputati alle interrogazioni rivolte al ministro della guerra.

« Il presidente del Consiglio
« Luzzatti ».

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Aguglia, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se egli intenda di dare esecuzione al voto emesso dalla Camera nella seduta del 26 giugno 1906 riguardante la presentazione di un disegno di legge che disciplini la viabilità rurale con la istituzione di appositi consorzi ».

L'onorevole sottosegretario di Stato ha facoltà di rispondere.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Ministero ritiene che si debba provvedere alla questione delle strade vicinali, rurali, con un disegno di legge speciale. D'altra parte però si preoccupa dei vari sistemi proposti per raggiungere tale intento utilissimo.

Recentemente, l'onorevole Scorciarini-Coppola presentò una proposta di legge, con la quale mirava a risolvere la questione importantissima, aumentando i tributi comunali, istituendo consorzi.

Benchè questo non mi sembri argomento da trattarsi in sede di interrogazione, posso riferirmi a quanto, in materia, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ebbe già a dichiarare all'onorevole Scorciarini-Coppola. Egli disse:

« Certamente qui vi sono dei problemi importanti: si ammette una nuova imposta sui terreni; si costituisce un comune separato, il comune, diremo così, viatorio nel comune amministrativo; un ente che in molti comuni si sovrapporrà all'intero comune, perchè vi sono dei comuni che sono costituiti esclusivamente da proprietari di terreni. Si introduce poi il carico dello Stato e non è possibile ora prevedere quali possano

essere le conseguenze finanziarie relative. Inoltre si innova nel concetto giuridico delle vie vicinali, come dianzi ho accennato, da una parte restringendolo e dall'altra allargandolo.

« Sono tutti problemi che richiamano certamente lo studio e la meditazione. Io non mi posso opporre e non mi oppongo alla presa in considerazione di questa proposta di legge, ma con quelle riserve che sotto i vari aspetti, cui ho fatto cenno, sono assolutamente indispensabili ».

L'onorevole Aguglia non pretenderà certo che io esprima opinioni diverse da quelle del ministro dei lavori pubblici; posso per rassicurarlo dire che, oltre gli studi fatti, a seguito del suo ordine del giorno, se ne faranno altri, sia per perfezionare quelli che esistono, sia per escogitare qualche altro sistema più radicale e più rispondente al nobile scopo che egli si propone.

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

AGUGLIA. Allorchè venne in discussione alla Camera il disegno di legge sul Mezzogiorno, e precisamente nel 1906, io ebbi l'onore di presentare un ordine del giorno che portava anche la firma del compianto marchese Di Rudini. Quest'ordine del giorno, che ho ricordato nella mia breve interrogazione, fu approvato ad unanimità dalla Camera, consentente il ministro del tempo, il nostro compianto e caro amico l'onorevole Gianturco.

Ora permetterà la Camera che io ricordi le poche parole di Emanuele Gianturco.

Egli diceva: « Consentito pienamente con l'onorevole Aguglia circa la grande importanza delle strade vicinali e circa la necessità di modificare sotto questo rispetto la legge del 1865. Aggiungo, questo lo diceva nel 26 giugno 1906, aggiungo che gli studi, come egli giustamente ha affermato, sono già compiuti e maturi ».

Per queste considerazioni l'onorevole Gianturco invitava la Camera ad approvare il mio ordine del giorno, e dichiarava lealmente ed esplicitamente: « alla ripresa dei lavori parlamentari presenterò un breve, ma spero appropriato disegno di riforma della legislazione vigente in materia di strade vicinali ».

L'onorevole sottosegretario di Stato, me lo permetta, con abilità, si è trincerato dietro le dichiarazioni fatte di recente dal ministro dei lavori pubblici al collega nostro carissimo, l'onorevole Scorciarini-Coppola, il quale, visto che nulla si faceva per

risolvere questo grave argomento, presentò una apposita proposta di legge.

La questione è gravissima, e l'onorevole sottosegretario di Stato l'ha riconosciuta tale, e meritevole perciò della maggiore attenzione. Ma, da quello che l'onorevole Sacchi ebbe a dire, da quello che l'onorevole De Seta ripete oggi, io rilevo una evidente contraddizione, con quanto fu dichiarato dal ministro Gianturco. Difatti, essi dicono: noi promettiamo di studiare; la materia è grave e la studieremo. Ma, lodato Iddio, Emanuele Gianturco nel 1906, la bellezza di cinque anni addietro...

MANNA. Quattro anni.

AGUGLIA. ...disse: gli studi sono maturi e completi. Oh! perchè questi studi non sono stati presentati alla Camera con un progetto chiaro e preciso in seguito, a tanto materiale raccolto? E noti la Camera che c'era già il progetto dell'onorevole Lacava, del quale si occupò una Commissione parlamentare con una pregevolissima relazione, ormai dimenticata, c'era il progetto della Commissione presieduta dal senatore Quarta, ci erano infine tanti di que' studi, che, ripeto, il Gianturco definì maturi e completi.

Non ci si venga dunque a dire oggi che vi è bisogno ancora di studiare e di meditare su questa grave materia. Gli studi ci sono? ebbene, vengano pure alla luce.

L'onorevole De Seta, ripeto, con molta abilità (oratoriamente gliene faccio un elogio, ma non posso convenire con lui) dice: ma se c'è il progetto Scorciarini-Coppola, che altro volete? Questa a me non sembra adeguata risposta. Il Governo promise; ebbene, mantenga l'impegno assunto.

L'onorevole Scorciarini-Coppola, dopo tanto tempo, visto, ripeto, che non si è fatto nulla, che di una promessa formale del ministro, fatta per unanime desiderio manifestato dalla Camera con un solenne suo deliberato, nessuno si è occupato, l'onorevole Scorciarini-Coppola, dico, costretto dall'impellente bisogno di portare un serio aiuto all'agricoltura di tutta Italia e spinto dai voti dei Consigli provinciali e comunali di tutti i grandi centri agricoli, si è deciso a presentare egli una proposta di legge.

Eppure, se l'onorevole De Seta mi dirà a nome del Governo che egli non avrà più bisogno di studiare perchè ha già un programma ben definito onde per un riguardo alla iniziativa parlamentare egli attende gli studi della Commissione sul progetto Scorciarini-Coppola, se egli mi dirà che il Go-

verno finalmente vuole sul serio occuparsi di questa materia, e con intelletto d'amore, per adempiere ad un suo stretto dovere, vuole occuparsi di questo grave problema attendendo gli studi della Commissione, io potrò prenderne atto e dichiararmi anche soddisfatto.

Ma l'onorevole De Seta sa (io certo non auguro male al progetto del collega Scorciarini-Coppola) e la Camera ben conosce, quale sia ormai la sorte che tocca alle proposte di legge d'iniziativa parlamentare. Ad ogni modo, se l'onorevole De Seta mi dirà che il Governo attende gli studi di questa Commissione per agire sul serio e definitivamente, potrò anche ringraziarlo.

È da diverso tempo che invoco dai vari ministri che si sono succeduti, una legge provvida e riparatrice agli enormi danni arrecati all'agricoltura in 45 anni dalla legge del 1865, malauguratamente ancora in vigore; danni che si deplorano specialmente in Sicilia, ove, per l'abbandono della sorveglianza, per la inerzia dei cittadini e per la mancanza nella legge di serie ed efficaci sanzioni, va desaparendo il prezioso patrimonio delle vie vicinali sia pubbliche che private.

In Francia vi si provvide sino dal 1881 con un vero codice agrario. Da noi soltanto, si vede il male e nessuno vi provvede. Onorevole amico De Seta, ricordatevi che la risoluzione dell'importante problema siciliano sta tutto nell'acqua e nelle strade. Pensateci e provvedete a tempo. (*Bene!*)

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Aguglia ha affermato che esiste un progetto maturo: ed io invece lo assicuro che ve ne sono due e non so quale dei due sia maturo; dunque di concreto non c'è nulla. L'onorevole Aguglia dal 1906 al 1910 ha dormito (*Oh! oh! — Interruzioni*) e si è svegliato proprio quando sono venuto io al Ministero. Lo prego dunque di essere più indulgente con me, perchè se ha concesso ai miei predecessori cinque anni perchè studiassero, non deve pretendere che io, dopo soli cinque mesi dacchè sto al Ministero, risolva una questione tanto importante.

L'onorevole Aguglia abbia dunque la cortesia di attendere che il Ministero possa veramente studiare l'argomento e non pretenda dal Governo dichiarazioni che poi non avrebbero riscontro nei fatti.

Voce. Ci vedremo alla ripresa dei lavori parlamentari.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Alla ripresa dei lavori parlamentari o anche più in là, se sarà necessario, perchè il Ministero ha bisogno di studiare questo argomento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Faranda, al ministro dei lavori pubblici, « se e quando creda di presentare il disegno di legge per la costruzione degli edifici governativi e per altre opere pubbliche nei paesi danneggiati dal terremoto e per una migliore organizzazione dei servizi tecnici ed amministrativi istituiti in seguito al terremoto stesso ».

Non essendo presente l'onorevole Faranda, questa interrogazione si intende ritirata.

Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole Bocconi, al ministro di grazia e giustizia, « perchè dica se, in attesa di una completa riforma dell'istituto della giuria, intenda vietare ai procuratori generali del Re di richiedere alla autorità di pubblica sicurezza e ai carabinieri, per poi servirsene nella costituzione dei giurati, le informazioni sulle idee politiche professate dai giurati »; ma l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, essendo stato colpito da un lutto domestico, ha dovuto recarsi a Napoli; quindi questa interrogazione rimane nell'ordine del giorno.

Per la stessa ragione sono rimesse ad altra seduta le interrogazioni seguenti:

Materi, al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere le ragioni del ritardo nel provvedere alla istituzione di una sezione di pretura nel comune di Grassano »;

Pansini, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere se, e quando, presenterà un progetto di legge del codice di procedura penale ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Muratori, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere se intenda riordinare definitivamente l'Amministrazione della *Rivista delle comunicazioni*, e intensificarne la diffusione nell'intento di fornire all'economia nazionale notizie e dati provenienti da fonti estranee ad ogni ragione di privati interessi ».

Non essendo presente l'onorevole Muratori, questa interrogazione si intende ritirata.

CHIARADIA. Ma è firmata anche da me.

PRESIDENTE. Onorevole Chiaradia, le interrogazioni non possono essere svolte se non dal primo firmatario.

CHIARADIA. L'altro giorno si fece eccezione a questa regola. Del resto mi rimetto alla sua autorità.

PRESIDENTE. Questa è la norma, dalla quale non posso derogare.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cutrufelli, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per conoscere se intenda reintegrare il personale dell'ufficio forestale di Messina assegnandogli i fondi necessari al sospeso svolgimento della sua benefica azione locale ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Come l'onorevole Cutrufelli sa, essendosi ottenuti i locali occorrenti non solo per far funzionare l'ufficio forestale, ma anche per alloggiare il personale che vi è addetto, l'ufficio di ispezione forestale funziona a Messina fino dal 18 marzo ultimo scorso.

È vero che non vi è ancora stato destinato l'ispettore capo e non vi è stato neppure destinato il sotto-ispettore il quale sarebbe particolarmente addetto al servizio speciale di rimboscimento; ma ciò è avvenuto per ragioni di varia natura, assolutamente indipendenti dal buon volere del Ministero; è avvenuto cioè per la mancanza assoluta di fondi destinati ai trasferimenti dei funzionari, e perchè non è ancora costituito il nuovo Consiglio superiore delle acque e foreste, che, in applicazione dell'ultima legge, deve esprimere il suo avviso sul trasferimento dei funzionari stessi.

Il Consiglio delle acque e foreste sarà sollecitamente convocato e darà il proprio parere; si farà così luogo alla destinazione del completo personale occorrente per il funzionamento.

Per quello poi che riguarda i fondi, debbo dichiarare all'onorevole Cutrufelli che i fondi, di cui prima l'ufficio disponeva, restano ancora a sua disposizione, perchè possa esplicitare la sua azione. Se poi l'onorevole Cutrufelli si è voluto riferire all'invocato aumento di lire diecimila per il servizio di rimboscimento, gli faccio osservare che a ciò non si potrà provvedere che nel nuovo bilancio, e che all'uopo si attendono le comunicazioni del prefetto della provincia, il quale è stato invitato a trasmettere le deliberazioni del Consiglio provinciale, con le quali si assegnino maggiori fondi per il servizio del rimboscimento in modo permanente e duraturo, il

che non risultava dalle precedenti deliberazioni.

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

CUTRUFELLI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, e mi auguro di poterlo presto ringraziare.

Osservo soltanto che per Messina i provvedimenti debbono avere carattere di urgenza. Lasciando le cose nello stato attuale, si va incontro a gravi danni, non solo, perchè non si fa nulla, ma anche e principalmente perchè si distrugge tutto quello che, molto lodevolmente, era stato fatto, prima del terremoto, tanto a Messina che nella provincia.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Bianchini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se non creda conveniente disporre che, in caso di rinvenimento, per scavi od altro, di oggetti pregevoli dal punto di vista archeologico ed artistico, gli oggetti medesimi siano conservati nel comune ove avvenne la scoperta od almeno nel maggior centro più vicino ove si abbiano garanzie di buona custodia del materiale e che questo sia sempre a disposizione degli studiosi »;

Bianchini, ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia e dei culti. « per sapere se non stimino giunta l'ora di regolare la materia delle spese pei culti con la legge annunciata dalla legge comunale e provinciale del 1865 nell'articolo 237 (diventato ora articolo 320 del vigente testo unico della legge comunale predetta), o almeno di provvedere comunque affinchè i comuni vengano, dopo 45 anni, esonerati dall'obbligo della conservazione degli edifici servienti al culto pubblico »;

Rampoldi, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere le cause che fanno tanto ritardare le promozioni per merito agli insegnanti delle scuole medie a tenore della legge 8 aprile 1906 ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Gesualdo Libertini, al ministro dell'istruzione pubblica, « sull'inqualificabile ritardo col quale vengono rimborsate ai comuni le spese anticipate per l'istruzione primaria ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica ha facoltà di rispondere.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Non ripeterò all'onorevole

Libertini quanto sul medesimo argomento ho detto in una analoga e recente occasione, rispondendo a una interrogazione dell'onorevole Indri.

Mi limiterò solo a rilevare che il ritardo nel pagamento ai comuni dei concorsi e dei rimborsi per gli aumenti di stipendio dei maestri, per effetto delle leggi del 1888, del 1904 e del 1906, è dovuto alla enorme mole di lavoro, accumulatosi nei primi anni dopo l'applicazione della legge del 1904 e al lavoro preparatorio, che dovè compiere l'ufficio speciale istituito nel 1905.

Questo lavoro è stato enorme, trattandosi di esaminare, una per una, le condizioni di 60 mila maestri.

Nei primi tempi occorre risolvere numerose questioni di massima, rispondere a una quantità straordinaria di quesiti, rinviare con opportune istruzioni innumerevoli documenti inesatti o incompleti. Come ben comprende l'onorevole Libertini, il ritardo era inevitabile, ed era pure inevitabile che il Ministero si trovasse poi dinanzi un lavoro arretrato non indifferente.

Ad ogni modo l'ufficio ha compiute a tutto maggio nientemeno che 90 mila liquidazioni per più di 63 milioni di lire di contributi ai comuni; ed ora sta occupandosi dei rimborsi relativi al 1909. Continuando, come fa, assiduamente nel suo lavoro, si può essere sicuri che prima della fine di agosto saranno compiute anche le liquidazioni del 1909.

Con questo avrei risposto adeguatamente all'onorevole Libertini, che nella sua interrogazione fa una questione di massima.

Ma, poichè l'onorevole collega aveva certamente presenti le condizioni dei comuni della sua provincia, debbo assicurargli che oramai i concorsi per i comuni della provincia di Catania sono quasi tutti definiti, e i relativi mandati, o sono già ammessi a riscossione, o si trovano dinnanzi alla Corte dei conti.

Per quanto riguarda poi un comune che particolarmente deve stare a cuore all'onorevole Libertini, il comune di Caltagirone, devo osservare che si tratta d'un caso specialissimo.

Il comune di Caltagirone sostiene che i contributi liquidati in passato a suo favore sono insufficienti, e allega un diritto ad altri contributi per il periodo dal 1886 al 1891.

Contro l'esame in merito di questa domanda la Corte dei conti ha eccepito la pregiudiziale della prescrizione, a norma del diritto comune.

La questione è stata dibattuta in sede giudiziaria, e non è stata ancora risolta in tutti i gradi di giurisdizione. Essa risorge ora in sede amministrativa.

Il Ministero ne ha provocato l'esame da parte dei Corpi consultivi, e farà il possibile perchè possa essere decisa con la desiderabile rapidità; sebbene, trattandosi di controversia che si agita in via contenziosa, non sia in facoltà del Governo di solleccitarne, se non entro certi limiti, la risoluzione.

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

LIBERTINI GESUALDO. Ringrazio innanzi tutto l'egregio sottosegretario di Stato della pubblica istruzione, per la dettagliata spiegazione che mi ha dato; essa però non è esauriente, perchè debbo correggere qualche dato di fatto in rapporto appunto a quei comuni, ai quali egli ha accennato.

Devo riconoscere con lui che la mole del lavoro da espletare per definire le non poche pendenze sul riguardo coi diversi comuni era così grande, che occorreva molto tempo ed anche molta attività da parte dell'ufficio competente. Ciò non toglie però che si sarebbe potuto procedere con maggiore speditezza.

In quanto poi all'affermazione dell'onorevole sottosegretario di Stato, cioè che i comuni tutti della mia provincia sono stati accontentati, debbo ricordare che non più tardi di un mese fa, circa, ebbi a dirgergli una lettera, con la quale l'avvertivo che un piccolo comune del mio collegio, che ha crediti verso lo Stato...

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Qual'è?

LIBERTINI GESUALDO. San Michele di Ganzeria... e che non può esigerli, e per questa ragione non può provvedere al disimpegno dei servizi locali più impellenti e non può pagare nemmeno gli impiegati comunali. E questa situazione si riproduce purtroppo anche in altri comuni della provincia di Catania, come in altri della Sicilia e del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda Caltagirone, è forse vero che qualcuno dei crediti di quel comune è in contestazione, ma la maggior parte di questi sono liquidi, consistono in rimborsi dovuti a norma delle leggi del 1884, del 1904 e del 1906, e non è stato possibile averne neanche la liquidazione.

Intanto avviene che quel comune, il quale, come purtroppo tutti i comuni del Regno d'Italia e specialmente i meridionali, ha debiti, e, tra gli altri, qualcuno verso lo Stato, per altre causali, mentre non può esigere i suoi crediti, deve anche corrispondere allo Stato, come prescrive la legge, gli interessi per quei debiti che non può pagare, appunto perchè il suo debitore non fa onore ai suoi impegni.

Come vedesi, questo è un circolo vizioso che si risolve in una grande ingiustizia a danno dei poveri comuni, già così bersagliati; cosicchè noi abbiamo il dovere di vigilare perchè non si perpetui con grave loro danno. L'onorevole sottosegretario di Stato ha promesso che entro il mese di agosto prossimo tutte le partite saranno al corrente, ed io ho fiducia che tali promesse saranno mantenute, mentre in caso diverso sarei obbligato tornare sull'argomento.

Colgo questa occasione anche per fare una raccomandazione che, lo comprendo, non può esser diretta al Ministero dell'istruzione pubblica, ma che riguarda sempre il Governo. Intendo parlare della estrema lentezza, colla quale la Corte dei conti registra i decreti che autorizzano il pagamento ai comuni, ciò che è di inciampo grave alla liquidazione di tutti questi conti; alcune volte sono rimandati indietro tali decreti anche per inezie, e così gli interessati hanno tempo di morir d'inedia.

Si provveda anche a questo, e si provveda sollecitamente per non fare aumentare le cause del ritardo lamentato, e che certe volte riesce addirittura rovinoso per gli enti interessati.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Posso assicurare l'onorevole Libertini che le informazioni che egli aveva un mese fa, riguardo ai due comuni da lui citati di Caltagirone e di San Michele di Ganzeria, corrispondevano alla realtà dei fatti allora, ma ora, e sono lieto di dirglielo, non vi corrispondono più. Per ciò che si riferisce al comune di Caltagirone, i contributi per il 1908 e 1909 sono stati già liquidati e forse a quest'ora sono anche riscossi; per ciò che concerne il comune di San Michele di Ganzeria i mandati si trovano alla Corte dei conti.

Riguardo poi ai ritardi che spesso subiscono i decreti di pagamento per compilazione dei prospetti da parte dei comuni,

possiamo confidare che d'ora innanzi questo inconveniente si avveri assai più raramente che nel passato, avendo il Ministero disposto che siano preparati speciali moduli, da mandarsi ai comuni, i quali non avranno che la cura di riempirli. Così avranno corso più pronto anche alla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gesualdo Libertini, al ministro della marina, « sul mancato invio di una squadra navale a Buenos-Ayres nell'occasione dell'esposizione colà inaugurata ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina ha facoltà di rispondere.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Il Governo decise di partecipare alle feste centenarie della Repubblica Argentina in armonia con quanto avrebbero fatto le altre potenze europee. Si chiesero quindi notizie, col mezzo dei regi agenti diplomatici accreditati presso le diverse potenze, e si venne a sapere che la maggior parte delle potenze di Europa avrebbero mandato a Buenos-Ayres una nave ciascuna: pochissime ne avrebbero mandate due.

Il Governo determinò quindi di mandare a Buenos-Ayres due navi, l'*Etruria* e il *Pisa*.

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

LIBERTINI GESUALDO. La risposta favoritami dall'onorevole sottosegretario di Stato alla marina, per la parte che lo riguarda è certamente esauriente, perchè assicura che l'Italia in questa occasione si è regolata come e di accordo colle altre potenze. Debbo però ricordare all'onorevole sottosegretario di Stato che, allorquando si trattò di determinare il numero delle navi che s'intendeva di mandare a Buenos-Ayres per l'esposizione, un comunicato quasi ufficiale annunciò che vi si sarebbe inviata una squadra di almeno tre navi, e ciò in considerazione della importantissima posizione che l'Italia ha, nei rapporti delle sue colonie, in quella regione.

In seguito apparve in qualche giornale altra notizia, dalla quale si rilevava non essere possibile l'invio delle tre navi, perchè pel momento non ve ne erano tante in ordine da poterle mandare all'estero.

Purtroppo l'incidente, chiamiamolo pure così, non era nuovo, perchè in altra occasione, e precisamente quando si inaugurò a New-York il monumento di un italiano,

mentre si era assicurato che si sarebbe mandata colà una rappresentanza degna dell'Italia, si mandò invece solo una piccola nave...

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Due navi.

LIBERTINI GESUALDO. ...fatto questo che fu deplorato da tutti ed a ragione. Non bisogna difatti dimenticare che l'Italia ha in America, sia nel Nord che nel Sud, interessi molto più gravi di quelli delle altre nazioni, e quindi la necessità di avervi maggior prestigio.

Io so con quale ansia i nostri concittadini di laggiù attendevano in questa occasione un provvedimento imponente da parte della madre patria che li avesse quasi fatti insuperbire di fronte ai rappresentanti delle altre nazioni ed avesse dato una idea molto elevata della importanza e della potenza dell'Italia nostra. E si è perciò che avrei desiderato che il nostro paese in questa occasione fosse stato rappresentato a Buenos Ayres con maggior prestigio di cose e di persone.

L'onorevole sottosegretario di Stato assicura che noi non abbiamo fatto meno di quello che hanno fatto le altre potenze, ed egli con ciò ha soddisfatto al suo compito, ed io lo ringrazio; ma spettava a chi di ragione provvedere diversamente e molto più opportunamente.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gesualdo Libertini, al ministro dei lavori pubblici, « sulle continue manomissioni che avvengono nelle merci di ogni genere trasportate dalle ferrovie dello Stato, pur dopo consegnate alle agenzie di città per quelle a domicilio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono legittime le lagnanze dell'onorevole Gesualdo Libertini per quanto riguarda la sottrazione e la manomissione di merci negli uffici delle ferrovie.

A questo grave inconveniente, deplorabilissimo, l'Amministrazione delle ferrovie di Stato ha cercato di porre riparo, e, tra i tanti mezzi escogitati per combatterlo, il più utile è stato quello dell'istituzione dei commissariati compartimentali di pubblica sicurezza, in seguito alla quale le manomissioni, che prima raggiungevano cifre straordinarie, sono ora limitate in modo che non si hanno reclami che in ragione dell'uno per mille trasporti.

Spero che l'onorevole Gesualdo Libertini non sia uno dei mille.

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

LIBERTINI GESUALDO. Prendo atto intanto che l'onorevole sottosegretario di Stato ha riconosciuto che questi fatti di manomissione si verificano con molta frequenza nell'azienda ferroviaria.

Debbo poi confermare che, anche per triste e ripetuta esperienza fattane personalmente, queste manomissioni e questi furti sono all'ordine del giorno. Non esagero dicendo che oggimai, quando si fa una spedizione, bisogna rimettersi alla sorte, augurandosi che l'oggetto spedito arrivi a destinazione. E non solo, ma debbo anche richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario di Stato e del Governo su quello che avviene nelle agenzie di città che sono in amorosa corrispondenza cogli uffici ferroviari, sicchè quando le manomissioni non avvengono per parte di questi, avvengono per parte di quelle. Si può proprio dire: *Quod non fecerunt barbari fecerunt Barberini*.

Onorevole sottosegretario di Stato, tutto ciò non depone a decoro nostro, specialmente agli occhi dei forestieri che vengono in Italia, e ritornano ai loro paesi scandalizzati addirittura per questi fatti deplorabilissimi. E tutto ciò oltre l'assoluta deficienza nel servizio dei trasporti, donde ritardi che peggiorano sempre più la condizione delle cose.

Voglio sperare che i provvedimenti presi potranno portare un miglioramento; però credo che non siano i soli che potranno evitare le birbonate che vengono commesse a danno del pubblico. Mi è stato riferito da alcuni funzionari delle ferrovie, che coloro i quali si danno a questo sport delle manomissioni appartengono specialmente ad una categoria del basso personale, il quale, essendo mal retribuito, si dice che per poter vivere è obbligato a rubare.

Non so quanto ci sia di vero in questa affermazione; ma comprenderà, onorevole sottosegretario di Stato, che la cosa sarebbe talmente grave da portare per conseguenza il discredito ad un intero paese. Provvedimenti ci vogliono dunque, pronti ed energici perchè cessi questa specie di brigantaggio ferroviario qualunque ne siano gli autori. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Turco, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se e come si intenda

provvedere a riparare la stazione di Sibari e le vic circostanti dai danni e dai pericoli dei frequenti allagamenti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La causa degli allagamenti cui è esposta la stazione di Sibari, specialmente dopo le piogge abbondanti, allagamenti che non consentono nemmeno il passaggio da un punto all'altro della ferrovia, è da attribuirsi esclusivamente alle piene del torrente Raganello, che oltre alle acque porta anche materiali che contribuiscono ad elevare il piano delle campagne circostanti alla stazione. Nè i ponticelli nè i manufatti che sono presso la ferrovia sono sufficienti a smaltire quelle acque.

Ora, per riparare a tutto ciò, occorrerebbero mezzi adeguati; e siccome non esiste alcun progetto al riguardo, il Ministero l'otto maggio ultimo scorso scrisse alla Direzione generale delle ferrovie prendendo atto delle comunicazioni fatte, ed intanto dispose che l'ufficio idraulico della provincia di Cosenza visitasse la località e facesse proposte concrete, indicando la spesa per un progetto di massima.

Prima però di compilare un progetto, occorre studiare seriamente il sistema da adottare per la sistemazione di quel torrente; esaminando specialmente se debba consolidarsi la parte montana prima e la valliva poi, o viceversa. Non conosco la località, ma da informazioni pervenutemi, credo che bisogna esaminare con grande attenzione questo problema prima di eseguire le opere necessarie per difendere la plaga in cui si trova la stazione di Sibari.

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

TURCO. L'onorevole sottosegretario di Stato comprenderà che non posso dichiararmi soddisfatto che di una cosa soltanto, cioè della sua cortesia nel rispondermi, e specialmente della sua franchezza nella constatazione di una disastrosa condizione di fatto, nella quale, mi permetta, la responsabilità del Dicastero che egli così notevolmente rappresenta è impegnata in doppio modo, gravissimamente.

L'onorevole sottosegretario di Stato conosce meglio di me che Sibari, oltre ad essere un centro ferroviario importantissimo, è centro di una zona agricola che potrebbe dare tesori di derrate. Viceversa non vi sono che i funesti effetti della malaria in tutta quella regione.

Il ministro dei lavori pubblici avrebbe

dovuto, per forza di legge, da molti anni provvedere alla bonifica di quella zona nella quale irrompono anarchicamente molti torrenti, e non soltanto il Raganello, che l'onorevole sottosegretario di Stato ha ricordato. Viceversa la questione della bonifica, sulla quale mi ero permesso di richiamare con apposita interpellanza l'attenzione dell'onorevole ministro Sacchi, come è risultato dalla recente inchiesta sulle condizioni delle provincie meridionali, è stata completamente abbandonata.

Ora l'onorevole sottosegretario di Stato dovrebbe dirmi se il Ministero dei lavori pubblici intenda riparare con energia all'abbandono completo dell'adempimento di un dovere così urgente, e dovrebbe d'altra parte dirmi che cosa le ferrovie intendano fare, non per risolvere il problema della bonifica, che spetta allo Stato, ma per difendere la stazione di Sibari, che è permanentemente minacciata dagli allagamenti durante l'inverno. Difendere almeno l'abitato prossimo alla stazione, e il tracciato ferroviario è uno degli obblighi più urgenti dell'amministrazione ferroviaria; quindi abbiamo il diritto di conoscere che cosa essa intenda di fare.

Onorevole sottosegretario di Stato, noi fidiamo molto sull'opera sua e sulla conoscenza personale che ella ha di quei luoghi disagiati; ed abbiamo fiducia che con nuovo e maggior vigore ella vorrà esaminare tutto il problema e provvedere con mezzi veramente adeguati, in modo che abbia a finire questo stato di cose che, lo creda, non può più tollerarsi.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Fusinato al ministro dell'interno, « per sapere se intenda provvedere alla trasformazione degli attuali Commissariati distrettuali in sotto-prefetture ».

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. D'accordo con l'onorevole Fusinato chiedo che questa interrogazione sia rimessa a giovedì.

PRESIDENTE. Sta bene.

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno d'oggi.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge dei deputati Da Como e Frugoni per aggrega-

zione del Mandamento di Montichiari al tribunale di Brescia.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario*, legge: (V. *Tornata del 25 novembre 1909*).

PRESIDENTE. L'onorevole Frugoni ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

FRUGONI. Invoco per pochi minuti la vostra benevola attenzione per spiegarvi le ragioni dalle quali io e l'onorevole Da Como siamo stati indotti a presentarvi l'attuale proposta di legge. Il mandamento di Montichiari ha sempre fatto, e fa, parte della provincia di Brescia e, sino al 1862, appartenne anche alla giurisdizione del tribunale di Brescia. Nel luglio 1862, in virtù dell'organizzazione e circoscrizione giudiziaria tuttora vigente, passò dalla giurisdizione di detto tribunale a quella del tribunale di Castiglione delle Stiviere, di nuova istituzione, e che raccoglieva le terre mantovane rese libere dalla dominazione straniera.

E so, dopo l'annessione di Mantova al Regno d'Italia, venne nel 1868 ricostituita l'antica provincia di Mantova, e il mandamento di Montichiari restituito alla provincia di Brescia, sopravvisse cionondimeno il tribunale di Castiglione e, per tale fatto, durò e dura tuttavia quello stato di cose singolarmente anormale, per cui il mandamento di Montichiari è nell'ibrida condizione di appartenere amministrativamente a Brescia, da cui dipende anche per la conservatoria delle ipoteche, per l'archivio notarile, ecc., e giudiziariamente a Mantova a cui è tuttora soggetto il capoluogo sede del tribunale.

Ora con istanza 1° giugno 1908 in esecuzione delle deliberazioni dei rispettivi Consigli, i sindaci dei comuni di Montichiari, Calvisano, Isorella, Visano, Calcinato, Remedello Sopra e Remedello Sotto chiesero che il Consiglio provinciale di Brescia avesse ad esprimere voto affinché il mandamento di Montichiari, cui detti comuni appartengono, venisse aggregato al tribunale di Brescia.

E il Consiglio provinciale, su relazione della Deputazione, riconfermando una precedente sua deliberazione 21 ottobre 1880, in seduta 10 agosto 1908 nuovamente deliberava di esprimere voto favorevole affinché, « in forza di provvedimento legislativo la pretura del mandamento di Montichiari appartenente alla giurisdizione del tribunale di Castiglione delle Stiviere, sia aggregata alla circoscrizione giudiziaria del tribunale di Brescia ».

Giova al riguardo prevenire una obiezione, essere cioè il mandamento di Montichiari, tra i quattro che compongono la circoscrizione del tribunale di Castiglione, quello che dà maggior copia di lavoro. Ma è questo argomento per toglierlo da un tribunale dove trova difficile esplicazione la giustizia per difetto del personale necessario, specie nelle cause dei poveri nelle quali il presidente della Commissione pel gratuito patrocinio non può far parte del consesso giudicante.

E se per la sottrazione del mandamento di Montichiari si ritenesse di soverchio ridotto il tribunale di Castiglione, che pure non è tra gli ultimi per numero di sentenze civili e penali, e dovesse quel tribunale venir soppresso, aggregando al tribunale di Mantova i tre mandamenti di Castiglione, Asola e Volta, sarebbe con ciò appagato un voto espresso sino dal 1871 dal Consiglio provinciale di Mantova, sostanzialmente riconfermato in seduta 17 giugno 1881, e che trova rispondenza, in tema più generale, nei consigli sporti dalla Commissione di finanza del Senato nella relazione, stesa dall'onorevole Rossi, sul bilancio di grazia e giustizia per l'esercizio 1909-10.

Un provvedimento al riguardo si fa vie più urgente perchè sviluppandosi sempre più i molteplici rapporti d'indole amministrativa e la corrente incessante del commercio, delle industrie, delle consuetudini e degli interessi richiamanti all'antico centro la popolazione del mandamento di Montichiari, miglioravano anche, com'era naturale, le vie di comunicazione di Brescia con quella plaga, facendo più acuto il desiderio del ristabilimento dell'antica unione anche sotto il rapporto giudiziario.

Infatti, mentre i comuni di quel mandamento avente una popolazione di 28,881 abitanti e una superficie di kmq. 234,15 mancano interamente (salvo Acquafredda e Carpenedolo) di facili e rapidi mezzi di comunicazione con Castiglione, sono per lo contrario congiunti a Brescia per mezzo della tramvia Brescia-Mantova, della ferrovia Brescia-Parma o di quella Milano-Venezia.

Per tali evidenti considerazioni, confido che vi piaccia prendere in considerazione la proposta di legge presentata da me e dal collega Da Como, interpreti dei desideri di quelle popolazioni facenti parte dei collegi che qui rappresentiamo.

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

FANI, *ministro di grazia e giustizia e culti*. Con ogni prudente e doverosa riserva, il Governo consente che la Camera prenda in considerazione la proposta di legge svolta testè dall'onorevole Frugoni.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge degli onorevoli Frugoni e Da Como si alzano.

(È presa in considerazione).

Approvazione del disegno di legge: Specialisti tecnici civili da assumersi temporaneamente in servizio dell'amministrazione militare per la lavorazione nelle costruzioni di artiglieria e del genio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Specialisti tecnici civili da assumersi temporaneamente in servizio dall'amministrazione militare per la lavorazione nelle costruzioni di artiglieria e del genio.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario, legge*: (V. Stampato n. 340-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

L'amministrazione militare ha facoltà di valersi temporaneamente della collaborazione tecnico-scientifica di professionisti civili di particolare competenza per speciali lavorazioni nelle costruzioni di artiglieria e del genio, ed eventualmente di affidare loro la direzione tecnica delle lavorazioni stesse.

(È approvato).

Art. 2.

Tali professionisti saranno assunti in servizio quali *specialisti tecnici*, mediante contratti di prestazione d'opera, stabilendo di volta in volta le condizioni di durata e di compenso per l'opera richiesta e tutte le altre che concernono gli obblighi di servizio di ogni singolo professionista.

(È approvato).

Art. 3.

L'amministrazione militare ha facoltà di tenere contemporaneamente in servizio quel numero di specialisti tecnici di cui abbisognano, purchè la spesa annua complessiva sia contenuta entro il limite massimo di lire 80 mila.

(È approvato).

Si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 15 gennaio 1910, n. 73, col quale sono considerati come maestri rurali, fino a contraria disposizione, agli effetti dell'indennità di disagiata residenza, di cui all'articolo 67 della legge 15 luglio 1906, n. 383, tutti i maestri dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 13 gennaio 1910, n. 73, col quale sono considerati come maestri rurali, fino a contraria disposizione, agli effetti dell'indennità di disagiata residenza, di cui all'articolo 67 della legge 15 luglio 1906, n. 383, tutti i maestri dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario, legge*: (V. Stampato n. 442-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura:

«È convertito in legge il regio decreto 13 gennaio 1910, n. 73, col quale sono considerati maestri rurali, fino a contraria disposizione, agli effetti dell'indennità di disagiata residenza, di cui all'articolo 67 della legge 15 luglio 1906, n. 383, tutti i maestri dei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Correzione di un errore di stampa incorso nella tabella B, annessa alla legge 5 luglio 1908, n. 400, che approvò i ruoli organici del personale dei laboratori chimici delle gabelle.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Correzione di un errore di stampa incorso nella tabella B annessa alla legge 5 luglio 1908, n. 400, che approvò i ruoli organici del personale dei laboratori chimici delle gabelle.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 451-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« Lo stipendio individuale degli operai di terza classe dei laboratori chimici delle gabelle, esposto nella tabella B annessa alla legge del 5 luglio 1908, n. 400, nella cifra di lire milleduecento, è corretto in quella di lire milletrecento.

« La correzione, per tutte le conseguenze di legge, avrà effetto a datare dal giorno nel quale andò in vigore la legge 5 luglio 1908, n. 400 ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni al capitolo 143 del bilancio delle poste e dei telegrafi (parte straordinaria) per l'esercizio 1909-10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni al capitolo 143 del bilancio delle poste e dei telegrafi (parte straordinaria) per l'esercizio 1909-10.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 468-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« L'assegnazione al capitolo n. 143 del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1909-10 « Spese dipendenti dal riscatto delle linee e reti telefoniche esercitate dall'industria privata e spese per l'azienda dei telefoni dello Stato » è aumentata di lire 1,020,622.50 ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 30 gennaio 1910, n. 80, per l'istituzione di borse di studio nelle Università ed Istituti rispettivi per i giovani appartenenti a famiglie danneggiate dal terremoto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 30 gennaio 1910, n. 80, per l'istituzione di borse di studio nelle Università ed Istituti rispettivi per i giovani appartenenti a famiglie danneggiate dal terremoto.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 514-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« Il regio decreto 30 gennaio 1910, n. 80, è convertito in legge ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Giuramenti.

PRESIDENTE. Essendo presenti gli onorevoli Ottorino Nava e Santamaria, li invito a giurare.

(Legge la formula).

NAVA OTTORINO. Giuro.

SANTAMARIA. Giuro.

Presentazione di una relazione.

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

FERRARIS CARLO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno

di legge: Modificazioni alla tassa sulla fabbricazione dello zucchero indigeno.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta sui disegni di legge:

Modificazioni al piano regolatore della Zona monumentale di Roma stabilito con le leggi 18 dicembre 1898, n. 509, e 11 luglio 1907, n. 502.

Aggregazione di alcune zone del territorio del comune di Fiesole al comune di Firenze.

Procederemo contemporaneamente alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge, testè discussi:

Specialisti tecnici civili da assumersi temporaneamente in servizio dell'Amministrazione militare per lavorazioni nelle costruzioni di artiglieria e del genio.

Conversione in legge del regio decreto 13 gennaio 1910, n. 73, col quale sono considerati come maestri rurali, fino a contraria disposizione, agli effetti dell'indennità di disagiata residenza, di cui all'articolo 67 della legge 15 luglio 1906, n. 383, tutti i maestri dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Si faccia la chiama.

DI ROVASENDA, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1910-11.

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, la discussione si potrebbe dire esaurita, ed anzi quasi consunta, dopo gli splendidi, patriottici, calorosi e competenti discorsi, che noi abbiamo ascoltato; ed io potrei dispensarmi... (*Conversazioni animate*). Le conversazioni sorpassano la mia voce.

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli colleghi. L'onorevole Cavagnari giustamente si lagna che le conversazioni gli impediscano di farsi ascoltare.

CAVAGNARI. Io potrei anche dispensarmi dall'aggiungere parole, tanto più che in queste circostanze io non potrei neanche dire che la giunta valga la derrata. Ma lasciate, anche in omaggio alla mia età, che io dica in pochissime parole il mio pensiero.

Anzitutto sento il dovere di rivolgere una parola di ringraziamento (e se fosse presente, lo farei anche più volentieri) al mio amico e collega Canepa, il quale in occasione di questa discussione, ha voluto farmi una visita cortese nel collegio. (*ilarità*).

Gliene sono grato; e, per quanto non mi occupi di cose locali, sono tenuto a lui di aver ricordato alla Camera le condizioni eccezionali di favore nelle quali si trova la città di Santa Margherita Ligure; talchè è il richiamo, nelle diverse stagioni, di tutti coloro che vogliono trovar conforto e riposo.

A proposito del monumento che si è colà innalzato alla memoria del Re, pio e buono, dirò al collega Canepa che non intendo di entrare nel merito della questione; e m'auguro con lui che si trovi una soluzione la quale, da una parte sodisfi i desideri e le aspirazioni della classe marinara, e, dall'altra, corrisponda alle deliberazioni ed ai provvedimenti presi da quel Consiglio comunale.

Debbo aggiungere che i forestieri i quali colà riparano, hanno occasione non solo di gustare la mitezza, la dolcezza del clima; ma anche di riscontrare quale squisito sentimento di patriottismo alberghi in mezzo a quell'operosa popolazione; imperocchè quella città ha innalzato monumenti a tutti i grandi fattori della ricostituzione della patria nostra; e così non dimenticò Mazzini e Garibaldi, come non dimenticò Cavour. E non dimenticò neppure il grande navigatore genovese, il quale divinava nuovi mondi oltre i mari. Sicchè coloro che dai diversi paesi convengono in quel mite e temperato clima ove la provvidenza fu così larga dei suoi tesori, sentono, in mezzo a quei profumi, il profumo più bello, il profumo dell'ideale della patria che ci unisce nei più squisiti sentimenti. (*Approvazioni*).

Ed ora dovrei sdebitarmi ancora d'un altro obbligo che sento: e questo è verso l'ottimo relatore.

Della sua relazione non posso dire tanto bene quanto basti, non solo per fare eco a

tutti gli oratori che m'hanno preceduto, ma per un motivo speciale, che già ravvisai e lodai nella relazione presentata dall'illustre suo predecessore.

Questo sistema di specificare e rendere pratici i problemi che si agitano intorno al Ministero della marina, creando, per così dire, una sequela di domande e di risposte, costituisce un avviamento ad una cognizione pratica, reale e vera delle cose, come si svolgono al Ministero della marina, e dà anche ai profani, come me, una notizia meno imprecisa dell'andamento delle cose. E se noi non vediamo più in questo avvicinarsi di nuove relazioni rotolare periodi gonfi, non vediamo più delle descrizioni che possono soddisfare il palato letterario e scientifico; (*Si ridò*) vediamo invece dei problemi posti e risolti uno per uno, alla spicciolata, e di questo dobbiamo compiacerci, ed io sinceramente me ne congratulo, perchè la relazione lascia in noi una efficace impronta, mentre che nelle relazioni precedenti, una volta lette e sgonfiate di quei periodi altisonanti, nulla restava.

Questo per sdebitarmi, all'inizio del mio dire; ed avrei aggiungere ancora una qualche considerazione, perchè, onorevoli colleghi, non vi crediate di avere da me un discorso: sarà più l'esordio che la predica.

Io mi dispenserò, dopo i discorsi che abbiamo sentiti, dall'entrare in particolari, specie dopo l'ultimo discorso così competente pronunziato dall'onorevole Bettolo. Egli ha detto che in ordine specialmente ai servizi logistici e alle basi di rifornimento delle operazioni navali noi non dovevamo domandare nulla, perchè nulla si poteva dire; ed è appunto questo che mi fa tacere, perchè capisco che problemi siffatti debbono essere consegnati e rimanere, dirò così, nell'animo e nell'intelletto di coloro che presiedono alla difesa dello Stato e non possono essere portati in discussione.

Si è per questo che io non farò nemmeno tesoro di quanto io andava leggendo in questi giorni nel pregevole opuscolo intitolato: *L'Austria et l'Italie* di un capitano francese, il Duruy, il quale a proposito dell'Adriatico dopo aver riconosciuto che l'amministrazione Bettolo aveva provveduto alla difesa di Venezia, così si esprimeva:

« Da parte degli italiani per la mancanza dei punti d'appoggio fu provveduto a scavare Comacchio, a scavare Taranto ed ancora a trasformare la baia di Manfredonia. E se anche codesti lavori non furono

eseguiti rimane la convinzione della loro necessità ».

Ma io di questo non farò parola, perchè ho dichiarato che su questa materia, per la delicatezza dell'argomento, noi abbiamo la massima fiducia nelle persone che sono preposte alla difesa navale.

Ma se sopra questo punto noi non possiamo intrattenerci senza indagare segreti che non gioverebbero, noi possiamo però fare qualche altra considerazione. Che cioè, per coloro che se ne intendono, lo sviluppo della nostra frontiera marittima impone lo stretto dovere di mantenere un'armata che possa garantirne l'indipendenza e la sicurezza, coprire le isole e dominare il mare. Non so se nelle condizioni in cui ci troviamo potremo aspirare alle finalità espresse in questa specie di assioma.

Son certo che sarà difficile (per quanto si volesse andare in diversa sentenza) poter attingere all'esperienza di quanto ieri espose il collega Pala, che ha fatto sentire che non di rado, anzi frequentemente la minoranza ha avuto il vantaggio dal lato marittimo sulla maggioranza. Ma purtroppo la regola va a conclusioni contrarie, e i ricordi, siano pure venerati e venerabili per antichità, comincino pure dal fatto di Salamina della Grecia contro la Persia, non ci potranno far deviare da quella che è la normale dei criteri che governano la materia, perchè ognuno sa che la maggioranza in media, anzi per quattro quinti ha sempre vinto la minoranza, e noi non ci troviamo per riguardo alla nostra flotta in condizioni tali che possano affidarci. E a Dio piaccia che noi possiamo in un giorno vicino, o anche lontano, diventare padroni del mare. Ma sarà assai se potremo difenderci.

Però questa condizione di cose ci porta ad un'altra considerazione.

Noi, per mettere la flotta in condizioni tali che possa bastare a sè stessa e dalla sua potenzialità trarre il maggiore profitto, noi abbiamo un altro bisogno, un'altra necessità, constatata ovunque, che deve richiamare seriamente l'attenzione del ministro della marina e del ministro della guerra.

È una specie di politica anfibia, direi quasi coccodrillica (*Oh! oh! oh!*) tanto in mare che in terra, ma è una necessità di cose alla quale non si può venir meno.

Considerate, onorevoli colleghi, che noi abbiamo una frontiera di coste, la quale, solo per quanto concerne la penisola nostra

raggiunge quasi gli 8 mila chilometri, e comprese le isole arriva ad 11 mila chilometri e più. Ora, io vi domando, è egli possibile che una flotta, durante una guerra guerreggiata, possa assistere tutto questo lungo percorso delle nostre coste?

Questo non è possibile, come tutti dichiarano, come tutti ci dimostrano, perchè, per non valermi della mia parola, mi varrò dell'autorità di coloro che possono dar valore al mio dire, vi leggerò quanto ha scritto un pregevolissimo autore sulla materia.

Dice così uno scrittore autorevolissimo:
Voci. Chi è? Chi è?

CAVAGNARI. « La grande estensione delle nostre coste produce una nocevole dispersione di forze ».

E più in giù:

« L'interruzione delle vie litoranee può ritardare od impedire la mobilitazione dell'esercito ».

E soggiunge che una ben intesa difesa marittima deve avere per necessario complemento una bene intesa difesa costiera. E su questo stesso tono va trattando la materia un egregio capitano di vascello, Bravetti, che credo sia ben noto per la sua competenza; ma se anche questo nome vi apparisse nuovo, posso citarvi l'opinione dell'illustre generale Perrucchetti, il quale dice che la difesa marittima ha una decisiva influenza sulla difesa peninsulare ed insulare e tratta diffusamente la questione.

Quale è dunque la missione di coloro che sono preposti alla difesa del paese? Quella di procurare che tutte le forze della flotta possano essere unite e possano mirare, senza dispersioni al fine di attaccare o menomare il nemico e di impedire che eventualmente possa recar danni ed operare sbarchi sulle nostre coste.

Ma per far questo, tanto gli egregi autori che vi ho citati, quanto anche altri, dimostrano a chiare note come si debbano mettere le nostre coste in condizioni tali da poter essere difese ed occupate dal nostro esercito per il caso che uno sbarco si tentasse.

Se questo non bastasse ancora potrei citarvi l'autorità di un altro uomo ben noto alla Camera (parlo dell'illustre senatore Pedotti), il quale in una lettera diretta in questi giorni al non meno illustre senatore Fabrizi fa queste osservazioni che mi permetto sottoporre alla saviezza vostra:

Egli si riferisce alle ultime grandi ma-

novre navali fatte di concerto coll'esercito e dice:

« Dalla citazione di questi episodi delle manovre del 1908 appariscono chiaramente, se male non mi appongo, tutti gli elementi di superiorità che dal mare si possono spiegare a danno delle comunicazioni costiere e del limitato valore dei mezzi che da terra è fattibile contrapporre ». Ed aggiunge: « Più efficaci mezzi per garantirsi contro la eventualità di piccoli temporanei sbarchi, potrebbero essere le nostre forze navali; ma siccome le nostre forze navali possono essere disperse e distrutte, così non giova farsi illusioni e val meglio riconoscere che il più savio e più sicuro mezzo sarà sempre quello di internare le comunicazioni dovunque si possa e specialmente sulla linea Roma-Civitavecchia-Pisa-Spezia-Genova, che in troppi punti è a ridosso del mare ».

Queste sono le considerazioni che vengono avvalorate dall'autorità di tutti i Comitati di difesa dello Stato che si sono occupati della materia; questi sono i risultati degli studi, i quali non possono non ottenere il responso favorevole, non solo di tutti quelli, i quali hanno nella materia una competenza indiscussa, ma anche di tutti quelli, i quali non sono destituiti, dirò così, di quel senso comune, che è necessario avere per trattare una qualsiasi materia.

Sicchè, onorevole ministro, io vorrei permettermi di rivolgere una domanda alla vostra cortesia.

Poichè questa è materia d'ordine, dirò così, complesso, sulla quale non sarete solo a decidere, ma dovrete consultare i vostri colleghi, io vi domando: pensate voi di seguire la politica dei vostri predecessori in quella comunità di intenti e di affiatamento, di questo non ne dubito, per cui il Ministero della marina e il Ministero della guerra debbono essere concordi ed uniti?

E, venendo ad una domanda più concreta, pensate voi di dare alle esercitazioni di mare una portata, dirò così, cumulativa, per modo che l'esercito e la marina siano combinati in una azione comune per vedere di escogitare quali difese si possano oggi o domani mettere in pratica per impedire un eventuale sbarco?

Lo stesso generale Perrucchetti, da me ricordato, cita come punto facile per uno sbarco, la foce dell'Arno, e fa osservare che se in quel punto un corpo nemico riuscisse a fare uno sbarco potrebbe occupare, essendo in quel punto la nostra penisola relativamente stretta, l'Appennino ed in-

tercettare completamente le comunicazioni non solo tra il versante Tirreno e il versante Adriatico, ma anche tra il Nord e il Sud d'Italia. Ebbene, onorevole ministro, crede lei che le esercitazioni navali combinate gioveranno alla tesi, che noi sosteniamo?

Ma un'altra domanda mi permetto di rivolgerle: se noi abbiamo il dovere di proteggere il nostro territorio, specialmente nei punti più facilmente accessibili al nemico per uno sbarco, maggiore e più sentito, come osservò benissimo l'egregio collega Pala, deve essere per noi il bisogno di munire di difesa quei punti, che formano le basi del nostro rifornimento durante una guerra. Che cosa mi dite, ad esempio, delle condizioni, in cui si trova Spezia? Permettete mi che unisca alla mia voce quella più autorevole dell'ottimo rappresentante di Spezia, collega D'Oria, per chiedervi come furono definite le questioni dell'arsenale e del golfo di Spezia, dove in tempo di guerra abbiamo un sicuro rifugio, sia per quanto riguarda i raddobbi, sia per quanto riguarda i rifornimenti.

Meditate bene su ciò, che si dice dell'arsenale e delle condizioni di difesa della Spezia, e pensate come si vada lamentando da ogni parte, che la Spezia sia, data la eventualità di una guerra, *quod Deus avertat*, nella condizione di essere assolutamente isolata; perchè, tanto dalla parte che guarda verso Genova, quanto dalla parte che guarda verso la Toscana, la linea litoranea è così esposta, che poco ci vuole ad una flotta nemica, con un semplice sbarco di pochi uomini, e questo lo hanno dimostrato luminosamente le ultime grandi manovre, per mettere questo punto importantissimo di rifornimento in condizioni da non poter giovare a lungo.

In quanto alla Parma-Spezia, e non mi dilungo perchè non voglio annoiare la Camera, lo stesso generale Pedotti, nella sua lettera al senatore Fabrizi, dice che la Parma-Spezia non può soddisfare, e non raggiungerebbe i fini che si sono prefissi, ed egli, per confortare questa sua tesi, va patrocinando vivamente, e molto competentemente, il compimento della linea Lucca-Aulla, che deve appunto proseguire e formare quella linea interna che deve garantire il movimento dei nostri eserciti da un punto all'altro della penisola, per vedere di evitare prontamente gli eventuali sbarchi che si potessero fare.

Perchè non ho bisogno di ricorrere alla

storia, ma voi ricordate che sbarchi si sono fatti nell'Adriatico; non ricordo se di sbarchi se ne siano fatti nel Tirreno, ma quello dell'Adriatico lo ricordo perchè porta la data dei primi anni del secolo scorso, e non so di quali altri.

E ricordo ancora, a proposito dell'affiatamento di cui parlavo poc'anzi, che la mancanza di affiatamento tra marina ed esercito non fu ultima causa del disastroso esito della infausta campagna del 1866.

E chiudo questa parentesi per ritornare alla situazione delle nostre linee litoranee, le quali hanno bisogno, secondo il suggerimento di illustri competenti, di essere internate, per non patire gli insulti del mare e del nemico.

Sicchè, onorevole ministro, noi dobbiamo cercare di dar mano ed opera perchè la nostra flotta si trovi nelle migliori condizioni possibili, ma, siccome le condizioni del nostro bilancio, lo specchio d'acqua che noi avremo a tutelare, e la lunga distesa delle coste che dovremo difendere, sono sproporzionate alle condizioni in cui si trova la nostra marina, io non ho che a rivolgervi una viva parola di raccomandazione, perchè alla nostra flotta, in ciò che essa non può fare venga in aiuto la nostra forza di terra, nel senso di difendere attivamente tutto il nostro territorio e di proteggere quelle coste che sono destinate, da una parte a far sì che la nostra squadra possa muoversi liberamente e dall'altra a tutelare quello che, in ultima analisi, costituisce il nostro maggior prestigio, la nostra maggior garanzia, e che è il nostro territorio.

Queste sono le brevi considerazioni che, senza pretesa ed alla buona, ho creduto di rassegnare, onorevole ministro, al vostro esame. E se dovessi ancora fare una piccola aggiunta per quanto riguarda la Spezia, io potrei anche leggervi ciò che dice uno di quegli uomini competenti ai quali ho ricorso fin qui: « da essa la nostra azione difensiva deve non solo estendersi sul mare, ma irradiarsi per terra verso la Liguria, verso l'Emilia e verso la Toscana, togliendo ad un invasore la possibilità di spostarsi dall'una all'altra di dette provincie ».

Dunque, vedete che la questione del litorale, la questione delle nostre coste, diventa una questione importantissima; ed io non aggiungo parole. Come conclusione, onorevole ministro, io vorrei aggiungere la mia parola a quella di uno degli oratori che hanno trattato della materia per ricordare che la nostra flotta naviga pochino.

Mi è parso di aver sentito parlare di 77 giornate di navigazione.

Veramente io me ne intendo poco (*Ilarità*) perchè navigo in acque dolci (*Siride*) e non ho niente affatto attitudini marinare; ma se mi fosse permesso di rivolgermi una raccomandazione, la raccomandazione sarebbe questa: sarebbe desiderabile che per ciò che riguarda l'allenamento e per tanti altri motivi, la nostra flotta navigasse un po' di più e uscisse anche un po' fuori dai nostri specchi.

Sarebbe desiderabile che uscisse un po' fuori da Suez, da Gibilterra. Io credo che alle nostre navi, sia pur militari, sarebbe acconcio il detto che si applica alle navi mercantili: *Navigare necesse est*.

Facciamola navigare la nostra flotta, onorevole ministro, perchè questo deve essere il nostro scopo. E per un'altra considerazione, mi permetterei di rivolgermi una preghiera; ed è che se le nostre navi e la nostra flotta, come diceva ieri l'onorevole Pala, devono essere il segnacolo della nostra potenza all'estero e devono anche giovare al progressivo sviluppo delle nostre condizioni economiche, è bene che la nostra flotta di tanto in tanto si faccia, per mezzo dei suoi rappresentanti minori, se non potete mandare le navi maggiori, si faccia vedere in ogni porto del mondo, sia per dimostrazione della potenza nostra, sia per la tutela dei nostri emigranti.

Ed anche perchè, onorevole ministro, se noi dovessimo prendere esempio dalla Germania, la quale ha finito col conquistare il mondo col suo commercio, noi dovremmo imitarla anche nel concetto che la spinse a mettere sulle navi militari dei commissari commerciali i quali andassero nelle lontane regioni a studiare le condizioni economiche ed i mezzi per avviare dei traffici con quei paesi.

Questa dovrebbe essere anche una delle finalità della nostra flotta, della nostra squadra, senza irrigidirla esclusivamente nel Mediterraneo. Per l'attitudine di guerra bisogna profittare di tutte le forze, anche di quelle che concernono la parte economica, perchè il risorgimento della economia del paese è un grande coefficiente per l'avvenire della forza militare, perchè se noi non abbiamo danari la guerra non la possiamo fare! (*Ilarità*).

Io chiudo, onorevole ministro, esprimendo la mia fiducia in quanto concerne la vostra amministrazione. Io spero che dalla vostra amministrazione, come già da

quella del vostro predecessore, noi trarremo buoni profitti e che sarà assicurata non solo la difesa dello Stato, ma che lo Stato, la nazione tutta, vedrà con simpatia e con affetto questo glorioso principio della nostra difesa, questa che è l'espressione più bella, la più simpatica della nostra patria. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Come ultimo degli oratori iscritti, ha ora facoltà di parlare l'onorevole Carboni.

CARBONI. Io non ho da rivolgere alla cortesia dell'onorevole ministro che brevi parole: una viva raccomandazione, una calda preghiera alla quale mi ha dato occasione il rilievo esattissimo che ho inteso enunciare durante questa nobilissima ed elevata discussione, rilievo rinfrescato ora dall'onorevole Cavagnari alla fine del suo discorso ed enunciato nella discussione, se non erro per primo dall'onorevole Bianchini, che le nostre navi navighino meno di quel che sarebbe necessario, ed è opportuno che viceversa navighino secondo la necessità lo consigli.

E allora, questa osservazione, che risponde con esattezza al fondamento della nostra marineria, mi ha consigliato di pregarvi, onorevole ministro, acciocchè vogliate, secondando questo giusto proposito, aggiungere un'altra notevole utilità all'interesse della nostra patria; vale a dire che alla maggiore navigazione desiderata dai nostri colleghi, voi vogliate accoppiare il fatto che le nostre unità, le nostre corazzate tocchino frequentemente, e lungamente dimorino nei porti stranieri, specialmente in quelli del bacino orientale del Mediterraneo.

Imperocchè questo assunto, onorevole ministro, porta con sè un giovamento inesauribile, materiale e morale, per la forza e autorità della nostra patria.

Io ho seguito con interesse vero e sincero di italiano la crociera recente fatta in quei mari da tre delle unità più importanti, dalla *Regina Elena*, dalla *Vittorio Emanuele* e dalla *Roma*; allorchando leggevo che queste unità si apparecchiavano a navigare in quei mari orientali, io altamente me ne compiacevo, perchè non è chi non veda la grande utilità e l'effetto che produce simile visita sotto un doppio riguardo, sia di fronte all'elemento straniero, sia di fronte alle colonie italiane, numerosissime, che in quei mari risiedono. L'elemento straniero, voi comprendete bene, di fronte alle nostre navi e corazzate vede il segno tangibile

dell'importanza della nazione; esso si fa un concetto della autorità nostra a seconda di quelle che io chiamerò parti della nostra patria, naviganti nell'infinito dei mari.

In quanto all'elemento patrio, ai nostri concittadini, ai nostri connazionali sparsi nelle colonie lontane, comprenderete agevolmente come lo spingere con frequenza e lunga dimora le nostre unità, le nostre navi di fronte a quelle colonie, sostituisca quasi la patria, rinsaldi e rinnovelli i legami di queste lontane colonie con la madre patria. Oltre di che ciò impedisce, secondo il mio giudizio, quel lento lavoro di evoluzione per cui il cittadino italiano man mano scolora della sua nazionalità, adattandosi alla nazionalità diversa e novella; in una parola, impedisce quel lavoro di assorbimento per cui la nuova patria, sia per mezzo della lingua, sia per mezzo dei traffici, sia per mezzo della vita corrente e quotidiana, finisce col conquistare e far proprio il cittadino italiano che abbia abbandonato la sua patria.

Ora, se questo è vero, si spiega come i nostri connazionali, allorquando una corazzata, una nave della propria patria compare sul lido della nazione lontana, immediatamente si rechino a rendere omaggio ai propri concittadini arrivati. Oltre di che quelle visite hanno un effetto di grande importanza, effetto che si ripercuote sulla economia, sulla condizione materiale anche dei nostri concittadini, perchè voi comprendete bene come per quel mezzo si svolgano traffici maggiori, scambi maggiori, e più intense relazioni industriali e commerciali.

E sapete bene che il Governo spesso si avvantaggia di questa maggior frequenza di visite delle nostre corazzate all'estero, perchè i nostri militari, che sembra abbiano innato ed istintivo un fine intuito diplomatico, valgono ad avvalorare il lavoro degli agenti consolari per informare poi il Governo delle vere condizioni delle nostre colonie all'estero.

È per questo, onorevole ministro, che mi compiaccevo quando tenevo dietro alla crociera che si preparava a compiere la divisione formata dalla *Vittorio Emanuele*, dalla *Regina Elena* e dalla *Roma*. Ma quando ho veduto il modo come questa crociera veniva eseguita, la mia soddisfazione fu in parte diminuita perchè i porti toccati da questa Divisione sono stati parecchi, se non erro il porto del Pireo, di Laurium, di Salonicco, di Smirne, di Tenedos, di Syra.

Ora comprendo come le nostre tre unità abbiano avuto una brevissima sosta a Laurium per quanto dimorino là numerosissimi operai italiani operanti e impiegati in quelle miniere di piombo argentifero, i quali appena scorta la bandiera italiana, si sono precipitati, abbandonando gli strumenti del loro lavoro, a visitare i loro connazionali. Mi spiego la brevissima sosta fatta a Tenedos, perchè non doveva dar luogo ad altro che alla opportunità che l'ammiraglio si imbarcasse sul *Coatit* e rendesse collo stato maggiore omaggio al Sultano. Ma per centri più importanti di questi sarebbe stata necessaria una dimora ben più lunga per preparare quelli effetti che tutti quanti si ripromettono dall'azione delle unità della nostra flotta.

Per esempio, sette giorni di dimora nel Pireo che resta sempre il porto di Atene, là dove voi sapete bene quanti nostri connazionali spendono la propria attività a profitto del proprio nome e del proprio paese, sette giorni in quel porto mi paiono pochi.

Voi sapete, onorevole ministro, che non più di una settimana ha dimorato la nostra flotta a Salonicco, benchè ivi si trovi una colonia italiana importantissima per numero e la prima per censo, e non più di una settimana ha dimorato a Smirne, gettando le ancore dinanzi al quartiere turco che è il più lontano, mentre gli eccellenti fondali permettevano l'ancoraggio sul *quai* di Smirne ove si trovano tutte le colonie europee, compresa l'italiana.

Eppure nonostante questa difficoltà ed il tempo pessimo dei primi giorni, è stata continua la processione di visite dei nostri connazionali ai soldati ed ufficiali italiani e al momento della rapida partenza delle nostre tre unità, quella colonia (lo so per esperienza personale), è rimasta addoloratissima di non aver potuto rendere un ulteriore tributo di omaggio ai propri connazionali ed aver la soddisfazione di respirare ancora per breve tempo, sia pure per un'ora, l'aria della patria lontana.

Così pure a Sira non vi è stata che una dimora di un giorno e mezzo, benchè, commercialmente parlando, sia uno dei centri più importanti del bacino orientale del Mediterraneo.

Ed io, onorevole ministro, dopo ciò, non debbo rivolgermi che una semplice raccomandazione e preghiera, quella che le nostre navi visitino più frequentemente i porti stranieri e vi dimorino più a lungo, perchè niente più che le navi da guerra può con-

ferire al prestigio morale e materiale dell'Italia.

Nè si dica che questa più lunga dimora e continua navigazione sia causa di maggiore spesa troppo rilevante, perchè la mia preghiera è che queste navi restino ferme più a lungo nei porti, così che il consumo del carbone si riduce a ben poco, e ad ogni modo, anche se la spesa dovesse lievemente aumentare, essa è nulla di fronte al prestigio del nome della patria italiana seriamente conteso da altre nazionalità, che hanno più ferma energia e maggiore iniziativa.

Questo, onorevole ministro, è quanto volevo sottoporre alla vostra benevola attenzione, ed io che so che presiedete alle cose della nostra marina con vivissimo zelo spero che vorrete accogliere la mia preghiera. Perchè non va dimenticato che furono i nostri antichi marinai genovesi e veneziani che seminarono in quei mari d'Oriente la gloria italiana e noi dobbiam mostrare che non si è spenta in noi la virtù dell'insegnamento, e che in questo nuovo momento storico, la nostra marina prosegue ad indicare che, lungo il tempo, il sentimento dell'Italia non si è infiacchito, ma in quei mari di Oriente ha eretto più alta la bandiera della sua gloria marinara. (*Bravo!*)

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina. (Segni d'attenzione)*. Onorevoli signori! La presente discussione conferma ancora una volta l'interesse grandissimo che la Camera prende alle questioni che riguardano la nostra marina. Ciò è confortante ed io, a nome della marina, ringrazio tutti gli oratori, che hanno dimostrato di seguire con tanto amore i problemi che al progresso della marina si collegano, e l'onorevole relatore, che nessun argomento ha trascurato nella sua diligente relazione. Un particolare ringraziamento devo anche a coloro che mi hanno personalmente rivolte parole oltremodo cortesi.

Poichè il bilancio che esaminiamo non fu da me preparato, e nel breve tempo da che sono in carica non si è ancora presentata l'opportunità, io coglierò questa occasione per esporvi i miei propositi in ordine alle più importanti questioni, che ritengo meritino un sollecito esame.

Nel tempo stesso, risponderò brevemente alle osservazioni dei vari oratori.

Questo bilancio, preparato e presentato dal compianto ministro Mirabello, non dif-

ferisce da quello del precedente esercizio, se non per gli effetti della legge 27 giugno 1909, n. 384, che provvedeva all'esecuzione di un complesso programma di lavori e di spese, consistente in costruzione ed acquisti di navi e materiali per la marina da guerra, per la difesa costiera, per miglioramento di stabilimenti militari marittimi, per aumento delle dotazioni di combustibile e materiale di consumo e di corredi per la mobilitazione.

Tale legge, pur entrando in vigore col 1° luglio 1909, non autorizzava alcun maggiore stanziamento per l'esercizio 1909-10 sui capitoli 75 e 84, destinati a far fronte alle spese ora indicate, i quali pertanto conservavano complessivamente lo stanziamento di lire 52,369,720, già proposto con lo stato di previsione relativo.

La citata legge stabiliva che il detto stanziamento sarebbe stato portato nell'esercizio 1910-11 a lire 60,000,000 e successivamente, negli esercizi 1911-12, 1912-13, a 70,000,000, e negli esercizi dal 1913-14 al 1915-16, a lire 80,000,000.

Da ciò deriva che la somma complessiva di spese effettive consolidate, stabilita per l'esercizio 1909-10 dalla legge 2 giugno 1905 e dalle successive leggi che vi apportarono modificazioni in L. 163,427,491.32 sarebbe salita nell'esercizio

1910-11 a 171,058,221.32

con aumento della somma consolidata di L. 7,630,221. »

Pertanto lo stato di previsione per l'esercizio 1910-11 presentato alla Camera nella seduta del 30 novembre 1909, stabilisce esattamente l'ammontare complessivo delle spese effettive nella somma sopraindicata di lire 171,058,221.32, cifra che viene mantenuta del pari esattamente con la nota di variazione presentata recentemente alla Camera, fatta astrazione degli stanziamenti relativi ai servizi postali e commerciali marittimi, che con la detta nota vengono trasportati dal bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi a quello della marina, in conformità della legge 2 gennaio 1910, n. 2, sul concentramento dei servizi marittimi.

Con decreto reale essendosi stabilito che il servizio della navigazione di Stato continui a far parte dell'amministrazione ferroviaria, rimangono ancora da fissare le modalità per il passaggio del servizio della pesca dal Ministero dell'agricoltura, industria e commercio, e di quello dei fari e fanali dal Ministero dei lavori pubblici, per i quali

saranno presi fra breve, definitivi accordi, e per questi le conseguenti modificazioni al bilancio dell'esercizio 1910-911 saranno apportate con decreto reale e comprese nell'assottamento del bilancio. Del pari saranno introdotte mediante decreto del Ministero del tesoro, nel bilancio dell'esercizio 1910-911, le modificazioni indispensabili per mettere gli stanziamenti relativi ai servizi postali e marittimi in relazione alla legge testè votata circa le nuove convenzioni.

Dopo questo breve accenno sulla finonomia generale del bilancio reputo doveroso mettere in evidenza le incidenze e le reciproche ripercussioni che sul bilancio esercitano le norme vigenti sul consolidamento e quelle relative al programma navale approvato con legge, e ciò non solo in relazione ai reali bisogni di tutti gli svariati servizi della marina, ma principalmente allo scopo di contribuire alla sincerità ed alla chiarezza del bilancio.

Il principio del consolidamento del bilancio, introdotto con la legge 13 giugno 1901, n. 258, e quindi confermato attraverso a modificazioni di forma e di misura dalle successive leggi, fu ispirato al concetto di favorire il fondo delle costruzioni navali, in guisa che potesse giovare delle eventuali economie degli altri capitoli del bilancio. Tuttavia il principio stesso ammette che il fondo per le costruzioni navali debba sopportare la conseguenza degli accrescimenti automatici di spese, per i quali non sia autorizzato il corrispondente aumento della cifra consolidata.

In sostanza, il capitolo delle costruzioni navali viene così ad avere una disponibilità non esattamente determinata, e a subire l'alea degli indispensabili incrementi di spesa di altri servizi e specialmente del sempre crescente carico del debito vitalizio.

Un esatto confronto fra i risultati delle due funzioni che compie in tal modo il capitolo 75 e che costituiscono l'attivo ed il passivo del fondo per le costruzioni navali, a cominciare dal 1° luglio 1900, dimostra che le diminuzioni portate dalle annuali leggi di storni furono esuberantemente coperte dalle somme economizzate e reintegrate; ma non così avviene se si aggiungono a tali diminuzioni, che hanno effetto per un solo esercizio, quelle derivanti da reali diminuzioni di stanziamento proposte con i singoli stati di previsione, le quali hanno azione continuativa e si ripercuotono sul fondo delle costruzioni per tutta la durata del periodo consolidato.

Infatti, gli stanziamenti ricordati non potrebbero integralmente essere iscritti nei singoli stati di previsione, ove alle impellenti necessità dei vari servizi non facesse fronte un aumento nella misura della somma consolidata, tale da lasciare inalterate le disponibilità del capitolo delle costruzioni navali.

Questo fatto è dimostrato dal bilancio in discussione, nel quale non è stato possibile mantenere inalterato lo stanziamento sopra ricordato di 60,000,000, ma si è invece impostata una somma di 59,080,160, inferiore cioè di 920,000, le quali, per 400,000 lire sono rappresentate dallo incremento del debito vitalizio e per la rimanenza sono rappresentate dal fondo di riserva creato dall'articolo 7 della legge in discussione per provvedere alle eventuali deficienze dei capitoli riguardanti le spese del Corpo reali equipaggi.

È una grave questione sulla quale, fin da quando ho assunto l'ufficio, portai la mia attenzione e che evidentemente reclama provvedimenti per garantire la integrità del fondo di competenza delle costruzioni navali. Su questo argomento, d'accordo col collega del Tesoro, mi riservo di presentare un apposito disegno di legge, alla ripresa dei lavori parlamentari, per assicurare il regolare funzionamento della legge 27 giugno 1909.

In tale occasione presenterò altresì provvedimenti diretti a sistemare altri servizi della marina ed a preparare gli equipaggi occorrenti, perchè all'entrata in servizio delle nuove unità la forza numerica complessiva del Corpo sia portata a 32,000 uomini, cifra giudicata indispensabile per le esigenze dei servizi di bordo e di quelli di terra; onde sarà opportuno che la forza stessa possa salire gradatamente da 26,000 nello esercizio 1910-11 a 32,000 nell'esercizio 1913-914.

Traendo partito dall'aumentato rendimento della leva marittima, verificatosi in conseguenza delle diminuite esenzioni, sono già quasi ultimati gli studi per introdurre al più presto una ferma più breve, con tutte le cautele necessarie per assicurare il numero indispensabile di specialisti che non è possibile improvvisare, data la crescente complicazione dei congegni di bordo.

Evidentemente, il graduale aumento di potenzialità della flotta, che si verificherà in conseguenza della esecuzione del programma del 1909, esigerà un aumento proporzionale di tutte le spese che hanno re-

lazione col suo esercizio e col suo armamento ed anche a questo è mio intendimento provvedere di concerto col collega del Tesoro, affinché dette spese non si traducano nello impoverimento dei fondi delle costruzioni navali e per conseguenza nella menomazione del programma autorizzato dalla Camera e che fu giudicato indispensabile per la sicurezza ed il prestigio del paese.

Ed ora procediamo oltre nello esame delle questioni che allo svolgimento di tutta l'attività del Ministero della marina si connettono.

Dopo le esaurienti discussioni avvenute nel breve periodo dal 1905 al 1909 intorno a tutta la materia delle costruzioni navali e delle provviste del materiale da guerra, e mentre si lavora intensamente per tradurre in atto il programma del 1909, a me sembra per lo meno prematura ogni nuova discussione al riguardo, tanto più perchè credo che miglior partito sarebbe quello di imporsi il più prudente riserbo in questa materia.

In ogni modo, poichè l'onorevole Di Palma ha svolte numerose considerazioni sui programmi navali delle principali nazioni, io, pur facendo le più ampie riserve sulle conclusioni alle quali egli è arrivato, non esito a formulare precise dichiarazioni.

Giova innanzi tutto ricordare che un programma navale noi l'abbiamo ed è quello in corso di esecuzione, approvato dal Parlamento dopo un lungo dibattito, in cui venne riconosciuta la opportunità di non avere programmi navali a lunga scadenza, ma di tradurre in atto quanto per noi è strettamente necessario in correlazione con le risorse finanziarie disponibili.

D'altra parte, un programma navale è la risultante di numerosi e complessi elementi, quali le condizioni economiche e finanziarie del Paese, la politica che questo intende seguire, gli interessi che deve eventualmente difendere.

Tenendo conto appunto di tali elementi, non è fuor di luogo ricordare che noi seguiamo un indirizzo di politica estera che è assolutamente alieno da qualsiasi velleità di conquista e da qualunque recondito pensiero di aggressione verso chicchessia.

Stabilita tale premessa, è mio convincimento che, con l'attuazione del programma navale in corso e con la sostituzione in avvenire di nuove unità a quelle che gradatamente dovranno essere radiate, noi avremo convenientemente provveduto alla difesa

del Paese, proporzionando i nostri armamenti alla necessità di conservare la nostra posizione nel concerto degli Stati e di tutelare i vari e molteplici interessi che abbiamo nelle diverse parti del mondo e che comprendono il Tirreno quanto l'Adriatico, i possedimenti oltre il Canale di Suez, le numerose colonie nelle due Americhe, ecc.

Nel momento l'importante si è che le non disprezzabili forze di cui disponiamo siano saldamente organizzate, poichè, ove avesse a riconoscersi l'urgenza di provvedimenti eccezionali per aumentare la nostra potenzialità navale, sia sicura la Camera che il Governo non esiterebbe a fare il suo dovere, con la certezza che il Paese non rifiuterebbe un nuovo sacrificio. (*Benissimo!*)

Quanto ai criteri cui deve informarsi il futuro programma costruttivo, io penso che prima di mettere alle studio i progetti delle nuove navi destinate a sostituire quelle che si devono man mano eliminare, sia indispensabile meditare se convenga fare una sosta od anche continuare nella via delle grandi costruzioni, che presentano difficoltà d'ordine finanziario, tecnico, e di altra natura, oppure se non sia possibile conseguire una grande potenzialità offensiva con altro tipo di nave, poichè se è vero che grandi progressi si sono ottenuti nella offesa, nella protezione contro le artiglierie e nella velocità, è pur vero che non corrispondenti sono quelli conseguiti nella protezione contro le armi subacquee, le quali vanno continuamente perfezionandosi e che per i loro effetti disastrosi costituiscono sempre la più grave minaccia alla esistenza dei colossi.

E veniamo a parlare del nostro naviglio.

Il programma del 1905 essendo quasi completamente eseguito, esaminerò quello del 1909, in corso di attuazione.

La *Dante Alighieri*, la prima « Dreadnought » della nostra marina, iniziata a Castellamare nel giugno 1909, si varerà nell'agosto prossimo. La costruzione del suo scafo ha proceduto con grande sollecitudine, essendosi raggiunta un'attività di montaggio pari alla proporzione elevatissima di 500 tonnellate mensili.

Sono anche in gran parte consegnate le corazze, e l'apparato motore è pressochè ultimato, cosicchè se non sorgeranno difficoltà imprevedibili la nave sarà ultimata verso la metà del 1912.

Per le altre grandi unità il Ministero adottò un tipo di maggiore dislocamento e di più potente armamento e, per lo studio

e la preparazione dei disegni relativi, trascorse un anno, cosicchè solo nel settembre 1909 il Ministero iniziò l'invio dei disegni alla Direzione delle costruzioni navali di Spezia ed alle ditte Ansaldo ed Odero, ciascuna assuntrice della costruzione di una di queste navi.

I lavori sono stati iniziati col 1° gennaio ultimo scorso e la *Giulio Cesare* e la *Leonardo da Vinci*, affidate alla industria privata, secondo il contratto dovrebbero essere presentate al collaudo, pronte a combattere, non oltre il 31 dicembre 1912.

Si prevede però qualche ritardo, poichè la consegna delle corazze da parte della regia marina, che dovrebbe compiersi nel giugno 1912, si protrarrà di qualche mese, essendo stato solo ora reso esecutorio il contratto già stipulato con la Terni, a causa dello svolgersi delle pratiche amministrative, le quali importarono già un lungo periodo di tempo prima che si potesse addivenire alla stipulazione del contratto ed ora sono espletate per le ultime esigenze dei corpi consultivi e di controllo.

Sicchè è da presumersi che, in luogo del 31 dicembre 1912, le due navi *Giulio Cesare* e *Leonardo da Vinci* potranno ritardare di pochi mesi soltanto dopo quella data. La *Conte di Cavour* che si costruisce nel regio arsenale di Spezia, riceverà le proprie corazze ed artiglierie successivamente a quelle delle due navi similari, poichè l'ordine della consegna di questo materiale venne stabilito dando la precedenza di circa un anno a quello destinato alle navi da costruirsi presso l'industria privata, ma con tutto ciò si fa conto di avere quella nave nei primi mesi del 1914, purchè non avvengano ritardi nella consegna delle corazze.

Dei tre esploratori, il *Quarto*, già iniziato nel regio arsenale di Venezia, sarà pronto ai primi mesi del 1912. Pel *Marsala* ed il *Nino Bixio* vennero iniziati i lavori nel regio cantiere di Castellammare e si può affermare che al principio del 1912 entrambi saranno in condizione da entrare in servizio. Tralascio di parlare del naviglio torpediniero e sussidiario, del quale la maggior parte è già in corso di costruzione.

Eguali assicurazioni posso fornire alla Camera in ordine al normale svolgimento delle altre parti del programma 1909 e cioè alla provvista dei materiali da guerra ed alla esecuzione di opere di fortificazioni, di ampliamenti, di impianti già esistenti, di costruzioni di bacini, reti radiotelegrafiche e semaforiche, ecc.

Esposto così sommariamente lo stato delle cose, mi piace concludere dichiarando alla Camera, che conscio della grave responsabilità che mi incombe, vigilerò personalmente e nella maniera più rigorosa perchè, nei limiti del possibile, nessun ritardo abbia a verificarsi nell'esecuzione del vasto programma del 1909 e che per raggiungere tale scopo adotterò le più severe disposizioni e chiederò facoltà eccezionali per quei ritardi che dipendessero da complicati ingranaggi delle nostre leggi di contabilità. (*Approvazioni*).

Benchè nello scorso anno non abbiano avuto luogo vere manovre navali, la squadra del Mediterraneo dal giugno all'ottobre sviluppò una graduale serie di esercitazioni marinaresche, di sbarco, di condotta degli apparati motori ed evaporatori, di tiro e di lancio per navi e siluranti, tattiche e strategie.

Le esercitazioni tattiche tra partiti contrapposti si svolsero, sotto la direzione del comandante delle forze navali ed alla presenza del capo dello stato maggiore della marina, dall'11 al 26 settembre, in una ristretta zona per eliminare fortispostamenti ed ottenere una migliore utilizzazione del carbone.

I risultati raggiunti furono l'addestramento degli equipaggi, degli ufficiali e specialmente dei comandanti alle mansioni dell'alto comando navale ed una raccolta di dati sperimentali e di osservazioni, che hanno costituito la base di importanti studi tattici ed organici compiuti od in corso di compilazione per cura dell'Ufficio del capo di stato maggiore.

Alle gare di tiro navale presero parte 11 navi da battaglia, fra le quali per la prima volta la *Roma*, la *Pisa* e l'*Amalfi*.

Mi piace ricordare che mentre nella prima gara di punteria nell'anno 1905 si ebbe una percentuale media per tutte le navi del 9 % di colpi utili, nel 1906 fu del 40 %, nel 1907 del 59 % e nello scorso anno ha raggiunto il 68 %, con un massimo del 91 %, riportato dal *Ferruccio*.

Anche nelle gare di tiro migliorato e di divisione, le quali sono più difficili ed importanti, perchè non rivelano soltanto l'abilità dei puntatori, ma anche e specialmente la organizzazione della nave pel combattimento, l'abilità dei comandanti e dei direttori del tiro ed il grado di precisione degli strumenti misuratori delle distanze e di quelli di trasmissione degli ordini relativi al fuoco, l'esito è stato superiore a quello degli scorsi

anni sebbene si fosse aumentata la distanza.

Tali risultati, che rappresentano uno dei principali esponenti della preparazione della forza navale, sono dovuti al sistema per la formazione dei cannonieri e specialmente dei puntatori scelti, agli incoraggiamenti dati a questa categoria di personale ed alla diligenza colla quale tutti concordemente, la direzione generale di artiglieria, la nave-scuola di tiro, i comandi delle forze navali e delle navi e gli ufficiali destinati alle armi, hanno curato l'istruzione. In base a tali risultati posso affermare che nei riguardi del tiro navale la nostra marina trovasi ad un livello eguale se non superiore alle marine estere meglio allenate.

Nello scorso anno furono istituite e per la prima volta sperimentate le gare di lancio per le siluranti. Esse servono di sprone al personale e costituiscono del pari un controllo efficace del materiale subacqueo e del grado di istruzione raggiunto dagli uomini destinati ad impiegarlo.

Tali gare, alle quali Sua Maestà il Re si degnò assistere, ebbero svolgimento in Gaeta nel 27 settembre e vi presero parte 36 siluranti.

I risultati furono confortanti ed una gran copia di dati raccolti servirà a perfezionare vieppiù tali esercitazioni.

I sommergibili, riuniti in squadriglia in Venezia, si addestrano, eseguendo manovre di attacco, di cui tre recentemente contro la 1ª divisione della squadra diretta a quel porto ebbero esito brillante.

Quanto al movimento delle nostre navi all'estero, devo ricordare il *Ferruccio* sulle coste della Siria, l'*Iride*, la *Varese* a Candia, la *Aretusa* nel Mar Rosso, l'*Elba*, il *Piemonte*, ed il *Volturmo* nell'Oceano Indiano, il *Galileo* a Costantinopoli, la *Puglia* da poco reduce da un giro del mondo, la *Calabria* dall'America passata in Estremo Oriente, la *Sterope* in Mar Rosso, la *Pisa* e il *Bronte* a Buenos Ayres e recentemente la prima Divisione della squadra al Montenegro e la seconda Divisione in Oriente.

Tutte queste navi hanno degnamente rappresentato l'Italia all'estero.

La funzione che esse compiono riesce non solo molto utile dal punto di vista dell'istruzione e dello allenamento degli equipaggi, ma giova anche per conservare il nostro prestigio all'estero e stringere sempre più forti i vincoli delle colonie colla madre patria.

Anche questa volta, e con più efficacia delle precedenti, alcuni oratori hanno toc-

cato l'argomento della riduzione del numero degli arsenali.

È indiscutibile che per l'organico e sollecito sviluppo di tutti i lavori in relazione alla nostra potenzialità finanziaria noi abbiamo troppi arsenali e che, per le ragioni dette qui dentro e fuori, converrebbe nel mero interesse militare sopprimerne qualcuno. (*Benissimo!*)

Purtroppo però (*Oh! Oh!*) alcuni elementi estranei esercitano ancora la loro influenza e sono quelli stessi che vi hanno finora impedito di riordinare razionalmente le nostre circoscrizioni amministrative e giudiziarie e che ci richiamano alla recente origine del nostro Stato. (*Commenti*).

Per quanto riflette poi il riordinamento dei nostri arsenali, comunico alla Camera che, collegando in questo campo l'opera mia e quella dei miei predecessori, fra breve sarà emanato il regolamento per il servizio dei lavori e per la contabilità del materiale dei Regi arsenali e cantieri marittimi.

Esso è basato sui concetti seguenti:

1° Unificazione amministrativa degli arsenali, accentrandone le funzioni presso il solo ufficio di economato posto alla dipendenza del direttore generale e costituendo un solo magazzino suddiviso in sezioni;

2° Separazione delle funzioni tecniche da quelle amministrative;

3° Separazione delle funzioni amministrative da quelle di riscontro, costituendo per ogni arsenale un ufficio di ragioneria le cui scritture saranno collegate con quelle della ragioneria del Ministero;

4° Costituzione del riparto per l'economia e l'esercizio delle macchine;

5° Semplificazione e riduzione di tutte le formalità contabili a fine di ottenere la massima economia di tempo e di personale, aumentando la responsabilità dei dirigenti.

Salvaguardando così l'autonomia tecnica dei direttori dei lavori, migliorando il principio moderno della specializzazione delle funzioni tecniche mediante l'introduzione del riparto macchine, verrà assicurata negli arsenali di Stato la necessaria unità di direzione e di indirizzo, dando al contrammiraglio direttore generale i mezzi di esercitare effettivamente la sua funzione integratrice.

Tali riforme daranno agli arsenali di Stato un ordinamento più confacente al loro carattere industriale e più conforme a quello degli arsenali esteri più progrediti.

Ed eccoci alle questioni che ora destano un maggiore interesse.

Parecchie categorie di personale dipendente dal Ministero della marina, alcune militari, altre civili, domandano dei miglioramenti che consistono o nell'assicurare, per quanto è possibile, un trattamento più conforme alle esigenze della vita, o nel rinnovare ordinamenti non più consoni all'epoca nostra, o infine regolarizzare quelle carriere che procedono a sbalzi senza un progressivo e regolato sviluppo.

In questi ultimi anni molto si è fatto a riguardo, ma, data la ristrettezza dei mezzi di cui si poteva disporre, le singole provvidenze adottate, non avendo il carattere ed il contenuto di riforme organiche, hanno lasciato aperto l'adito a nuove richieste, a nuove complicazioni. Nè questo è tutto, perchè non sempre si seguì un ordine logico nel concedere miglioramenti alle varie classi di personale.

Nel momento presente, essendosi già provveduto, per quanto era consentito, al rinnovamento del naviglio e del materiale da guerra e, trovandosi già in corso gli svolgimenti di un ampio programma, credo che il primo ordine di problemi che s'imponga allo studio del Governo e del Parlamento, sia quello che ora vi ho esposto, avendo di mira di risolverli gradatamente ma armonicamente, cominciando dalle categorie più travagliate e sulla base della potenzialità delle risorse finanziarie delle quali è dato disporre, e con le economie che io mi propongo di introdurre nella misura maggiore che sarà possibile.

In dipendenza di questo problema, io ho già disposto e si stanno eseguendo gli studi opportuni, che sarà mia cura, appena completi, di tradurre in una serie di disegni di legge, che avrò l'onore di sottoporre al Parlamento, soprattutto allo scopo di potere esaurire una buona volta e per un lungo periodo l'intero argomento e di poter dire al personale che il limite massimo è raggiunto e che sarebbe vano concepire ulteriori speranze. (*Bene!*)

Operando in tal guisa la finanza dello Stato in definitiva se ne avvantaggerà, poichè penso che i piccoli e i periodici ritocchi a favore or dell'una or dell'altra classe finiscono con l'aggravare eccessivamente la finanza medesima, pur non dando un risultato utile proporzionato. (*Benissimo!*)

Io non mi dissimulo la gravità del problema, ma sono spinto ad affrontarlo dal convincimento che la soluzione di esso avrà un effetto benefico sull'andamento dei servizi, eliminando uno stato di malessere e

di sfiducia nel personale e che assume un aspetto di maggior gravità nei corpi militari, esercitando un'azione perniciosa sulla disciplina ch'è presidio di forza e che io voglio integra.

D'altra parte, ho la certezza che il patriottismo di tutte le categorie di personale saprà imporre agli stessi interessati quei limiti al di là dei quali nè voi nè io saremmo disposti a seguirli.

Premesse queste considerazioni generali, comincerò a manifestarvi il mio pensiero intorno alla crisi che travaglia la carriera degli ufficiali inferiori di vascello.

Essa è dovuta a due cause: la prima di carattere permanente e derivante dalla costituzione dei quadri; la seconda di carattere transitorio, dovuta alla scarsa eliminazione che avviene in questo momento in alto per effetto della legge sui limiti di età ed aggravata dal fatto delle saltuarie ammissioni, effettuate in passato, nella regia Accademia navale, di corsi eccessivamente numerosi e composti di elementi coetanei, nonchè dalla riforma avvenuta nel reclutamento.

In conseguenza di quest'ultima causa specialmente gli attuali ufficiali inferiori vengono a trovarsi in età pressochè eguale o con differenze minime, sproporzionate alla estensione di quadri ed alle differenze dei gradi.

Circa la costituzione dei quadri, la proporzione numerica dei vari gradi, che non differisce gran che da quella delle marine inglese, americana e francese, è quella che risponde alle attuali esigenze del servizio.

È pertanto assolutamente da escludersi ogni rimaneggiamento di organici, tanto più poi ove si consideri che, se anche si aumentasse sensibilmente il numero dei capitani di corvetta, il problema non sarebbe nemmeno avviato verso la soluzione, dato il numero di 420 tenenti di vascello tutti della stessa età o con piccola differenza di età.

Le altre marine, le quali pur hanno avuta la stessa crisi, hanno cercato di risolverla o, come fanno gli americani, con la eliminazione annuale obbligatoria di un numero determinato di ufficiali superiori, o, come fa l'Inghilterra, con la eliminazione periodica di quei tenenti di vascello che non riescano a passare al grado superiore ed ai quali si assicura un conveniente trattamento.

All'infuori dei due metodi ora accennati non mi pare possano esservene altri. Dei due sistemi però io devo assolutamente escludere quello americano, in quanto non

solo presenterebbe il pericolo di eliminare comandanti ottimi, sol perchè costretti a cedere il passo ad ufficiali inferiori, ma, quel che è peggio, trasferirebbe la crisi dalla categoria degli ufficiali inferiori a quella dei superiori, poichè questi ultimi, soggetti ad uno scrutinio annuale che li minaccia di essere messi fuori servizio, sfiduciati perderebbero quell'entusiasmo e quella serenità di spirito, che è il primo coefficiente di riuscita per chi è destinato ai comandi navali.

Non rimane adunque che il secondo sistema, e questo io intendo seguire con la legge che vi presenterò al più presto, colla quale vi proporrò di stabilire che la promozione da tenente di vascello a capitano di corvetta, per l'avvenire, venga concessa esclusivamente a coloro che avranno superato un esame, che annualmente verrà bandito per un certo numero di posti, escludendosi in ogni caso lo spostamento di anzianità fra i vincitori.

Studierò inoltre se è possibile procedere, anche per la promozione a capitano di vascello, in base ad una prova che assicuri il possesso della necessaria preparazione per gli alti comandi navali.

Per mettere i tenenti di vascello non promovibili in condizioni di lasciare il servizio, si adotteranno, con qualche ritocco, disposizioni analoghe già in vigore per l'esercito, in virtù delle quali un ufficiale può essere collocato, *a sua domanda*, in congedo provvisorio, in attesa del collocamento in posizione ausiliaria se escluso una volta dall'avanzamento, e può essere collocato in congedo provvisorio di autorità ogni qualvolta siano promossi ufficiali meno anziani di lui.

Un primo passo in questa via fu fatto con la legge 29 gennaio 1885, n. 2897, la quale prescrive che i tenenti di vascello debbono lasciare il servizio attivo, per essere collocati in posizione ausiliaria, quando abbiano raggiunto i 45 anni di età ed i 25 anni di servizio, ridotti del terzo della navigazione compiuta.

In forza di questa disposizione e di quelle del 1907 e del 1909, già spetta la pensione oscillante tra un minimo di 3,500 ed un massimo di 4,000 lire, ai tenenti di vascello che abbiano 40 anni di età e 15 di navigazione, o 41 anni di età con 12 di navigazione o finalmente 42 anni con 9 anni di navigazione.

A complemento di tale riforma infine si procederà ad una revisione rigorosa dei qua-

dri degli attuali ufficiali superiori, allo scopo di eliminare coloro che non fossero nel pieno possesso di tutti i requisiti.

Questi provvedimenti, che non possono sembrare eccessivi dato lo stato di fatto attuale e la impossibilità di modificare la composizione dei quadri, sono i soli che offrono il modo di risolvere l'ardua questione in armonia ai principi di giustizia e agli interessi della marina; sono necessari, giacchè oggidì nella nostra marina si avvanza quasi senza scelta, a differenza della marina inglese e di altre, nelle quali circa il 70 per cento degli ufficiali inferiori non raggiunge il grado di ufficiale superiore.

La questione che riguarda il personale di macchina, è ancora più grave per la sua complessità e per le conseguenze alle quali potrebbe dar luogo una soluzione che non tenesse il debito conto di tutti gli elementi.

L'onorevole Mirabello, preoccupato di ciò, nel maggio dello scorso anno, ebbe a nominare un'apposita Commissione presieduta dal capo di stato maggiore e composta di due ufficiali ammiragli, del generale macchinista, di un colonnello macchinista, e un tenente colonnello, affidandole il compito di studiare la riforma del corpo dei macchinisti.

Questa Commissione — della quale ebbi l'onore di essere componente — ha presentato nel dicembre ultimo scorso le proposte seguenti, adottate ad unanimità.

1° Che l'assetto organico da raggiungersi pel personale di macchina debba fondarsi sulla autonomia del Corpo dei macchinisti, sulla assegnazione delle funzioni direttive agli ufficiali del Corpo medesimo con l'abolizione del periodo di sottufficialato, sul reclutamento e sulla educazione per quanto è possibile comune con gli ufficiali di vascello, sulla possibilità di una conveniente carriera fino ai gradi elevati;

2° Che mezzo valevole a determinare una libera corrente di aspiranti verso la carriera degli ufficiali macchinisti sia quello di istituire una Scuola preparatoria allievi ufficiali macchinisti, seguita da un corso normale presso la regia Accademia navale e da un periodo di perfezionamento da compiersi nella qualità di aspirante, per un anno, di sottotenente, per tre anni, senza che a questi gradi sia concesso l'esercizio di funzioni direttive;

3° Che la funzione esecutiva debba affidarsi ad un personale inferiore ripartito in tre categorie distinte di meccanici, fuo-

chisti, artefici, reclutati attraverso la scuola meccanici e la nave-scuola fuochisti.

4. Che il passaggio dall'attuale al nuovo ordinamento debba avvenire attraverso un periodo transitorio non eccessivamente lungo, durante il quale siano da eliminare ed attenuare senza indugio alcune cause di disagio, ed a tal fine ha suggerito una serie di provvedimenti transitori alcuni di applicazione immediata, altri progressiva.

La Commissione non accolse il principio del Corpo unico degli ufficiali di vascello e degli ufficiali macchinisti.

ANCONA. Il suo presidente sì.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. La Commissione credette che certe riforme di carattere così radicale non dovessero attuarsi se non quando siano assolutamente indispensabili nello interesse del servizio, ciò che presso di noi non è, perchè nel periodo di oltre 50 anni, da quando nella marina si è sviluppato e generalizzato l'uso delle macchine, nessun inconveniente è avvenuto nel servizio delle macchine medesime, che valga a giustificare tale cambiamento nei nostri ordinamenti.

Nè è riuscito a modificare il suo convincimento il fatto che in altre marine sia stato già introdotto il reclutamento unico, perchè speciali circostanze, che per noi non esistono, possono averlo consigliato, e perchè in ogni caso conviene attendere che l'esperienza già iniziata presso altre marine si compia, per trarne quegli ammaestramenti che ci mettano in grado di provvedere con piena cognizione di causa. (*Benissimo!*)

Come ho detto, facevo parte della Commissione, e la Camera conosce il mio pensiero al riguardo; tuttavia, poichè l'onorevole Ancona ha tanto brillantemente sostenuto la tesi del corpo unico, mi sento in dovere di esporre i motivi del mio personale e maturato convincimento.

Bisogna anzitutto intenderci sulla portata della espressione: corpo unico.

Secondo me non può intendersi che in questo solo senso: i due corpi, quello degli ufficiali di vascello, e quello degli ufficiali macchinisti, che ora hanno provenienza diversa, abbiano invece una origine comune, giacchè è naturale che si debba cercare di amalgamare il più intensamente possibile i due corpi che sulla medesima nave debbono lavorare, vivere e combattere insieme.

Però i due corpi debbono essere distinti avendo funzioni completamente diverse. Il

direttore di macchina ha una funzione esecutiva, deve essere un uomo di grande capacità ed abilità tecnica, specializzato nella condotta ed economia delle macchine, e sul quale il comandante possa fare il massimo assegnamento; e questa specializzazione egli può raggiungerla nel modo più completo tralasciando lo scibile nautico militare, del quale non ha alcun bisogno, e che sarebbe per lui un bagaglio inutile.

Il comandante della nave ha invece una funzione eminentemente integratrice, giacchè deve sapere impiegare nel miglior modo la potenza della sua nave, e per diventar tale egli deve acquistare la scienza del governo, la sua educazione marinaiasca e militare deve essere curata nel modo più completo, e fin da giovine deve essere educato a comandi sempre più importanti.

La sua cultura deve essere eclettica, non può e non deve essere uno specialista; deve conoscere la nautica, l'artiglieria, le armi subacquee, ma non deve essere, perchè non avrebbe nemmeno il tempo di diventarlo, nè un idrografo, nè un artigliere, nè un macchinista, nello stretto senso della parola; e deve essere un perfetto manovratore, deve conoscere tutte le risorse dell'arte militare marittima, e possedere il segreto di utilizzare al massimo grado le energie morali e materiali racchiuse nella sua nave.

Per diventare un ottimo direttore di macchina occorrono parecchi anni di studi e molti di esperienza, ma per diventare un ottimo comandante, dato che si posseggano tutti i requisiti necessari, può darsi che tutta la vita sia insufficiente.

Fate un *referendum*, chiedendo a tutti i comandanti se la loro preparazione per gli alti comandi navali sia perfetta, e son sicuro che nessuno vi risponderà che nella sua cultura professionale non vi siano lacune importanti, alle quali egli, con tutta la buona volontà, non ha potuto rimediare.

Noi abbiamo ottimi comandanti, noi abbiamo ottimi direttori di macchina, e questo è stato ripetuto alla Camera.

Non è possibile in una sola persona riunire le cognizioni teoriche e pratiche e tutte le qualità intellettuali e morali che occorrono per disimpegnare promiscuamente l'uno o l'altro ufficio integrando due persone in una sola. Dovreste necessariamente dimezzarlo; avrete per risultato un mediocre comandante e un mediocre direttore di macchina.

Tutto ciò, considerando la questione da un punto di vista generale; perchè, riferendoci alla nostra marina, come la Commissione ha osservato, non si sente il bisogno di riformare il nostro ordinamento. Consentitemi in fine di riferirvi ciò che si pensa di tale questione nella marina austro-ungarica, che è una delle meglio organizzate e nella quale le attribuzioni di bordo sono distribuite come presso di noi, mentre l'indirizzo professionale si mantiene nella giusta misura, vale a dire non è nè troppo scientifico nè troppo pratico.

Leggerò alcuni brani di un articolo pubblicato dalla *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens* che è la rivista principale della marina austro-ungarica.

L'articolo è intitolato « The fighting engineer »: « il macchinista combattente ». Il titolo è inglese perchè viene dall' America, e l'articolista è un capitano di fregata.

Questo lo dico perchè si è osservato che solo gli ufficiali di marina parlano; ma poichè i soli ufficiali di marina hanno interloquito nella questione e i macchinisti non hanno interloquito, si deve ritenere che essi non accettano il corpo unico. (*Commenti*).

Del resto, nella Commissione di cui io facevo parte, erano i due ufficiali più elevati del corpo dei macchinisti, ed essi sono stati contrari al corpo unico. L'ammiraglio e il colonnello sono stati contrari, e le proposte della Commissione sono state votate ad unanimità.

Devo aggiungere ancora una cosa: che la Commissione ha sentito tutti coloro che volevano esser sentiti. Ciò vuol dire che essa ha tenuto conto, nei limiti del possibile naturalmente, dei giudizi degli altri; e fra gli altri è stato chiamato anche l'onorevole Salvatore Orlando. (*Ilarità*). Questo dico perchè egli non potrà lagnarsi di non aver detto tutte le ragioni, e di averle sostenute con quella efficacia, anzi dirò con quella tenacia che non sempre corrisponde alla bontà dei suoi argomenti. (*Si ride*).

In quello scritto: *The fighting engineer*, si dice questo: « Se vi è una cosa nella quale oggi regna l'incertezza e la instabilità, questa è certamente la cultura e il perfezionamento degli ufficiali di vascello. Un fattore ordinariamente accompagna tale periodo transitorio: è la mania di sputare sentenze e assioni con una quantità di vuoti paroloni su tutto; e uno di questi, coniato nuovo di zecca, è la teoria dell'ufficiale del corpo unico.

« L'America, il paese delle illimitate possi-

bilità, ha cominciato, come si sa, la ridda. Non si comprende punto come un paese eminentemente specialista, che deve tutto il suo sviluppo commerciale e industriale alla sua estesa specializzazione, abbia potuto fornire il terreno sul quale potè nascere, se non prosperare, l'ufficiale del corpo unico.

« Se poi si considera che questo è stato inventato non da persone di marina, ma da un professore, si è tentati di credere che il fatto sia dovuto ad un caso di suggestione collettiva. (*Ilarità - Commenti*). Anche l'Inghilterra non potè restare estranea alla nuova corrente; ma essa mitigò l'organizzazione americana in modo che, senza grandi difficoltà, essa ha conservato la possibilità di un ritorno al vecchio sistema. Come riuscirà la cosa in Inghilterra, non si può ancora dire: come è riuscita in America lo sa chiunque sa leggere fra le righe e non ha dei preconcetti.

« I risultati della tanto strombazzata crociera della flotta atlantica sono stati, nel miglior dei casi, mediocri, specialmente se si considera che le spese di riparazione, a viaggio finito, hanno raggiunto (e raggiungeranno ancora) tali cifre che daranno certamente da pensare.

« Io ho sentito dire che gli americani hanno anche preso a bordo del personale di macchina, dei macchinisti, non so se questa informazione sia giusta.

« Ma anche il più deciso fautore del corpo unico, non potrà negare che indubbiamente sarebbe stato meglio se le macchine fossero state condotte da un personale di manovra bene allenato.

« In una cosa però convengo senza restrizioni, cioè che l'ufficiale del corpo unico, comandato in servizio delle macchine, perdurando in tale servizio, è assolutamente perduto per tutto il resto e che il suo sviluppo in tutti gli altri rami del servizio è completamente interrotto. Basta questo per condannare il sistema.

Ad ogni modo tralascio altri brani dell'articolo che passerò all'onorevole Ancona, e chiuderò con questo acuto ragionamento dello stesso articolista:

« Ammesso e non concesso che fosse possibile di creare ufficiali del corpo unico, se ne dovrebbe ricavare la conseguenza logica che attualmente sussiste uno dei tre seguenti casi:

« 1° la somma delle qualità militari che caratterizzano un buon ufficiale di vascello è così minima, che egli può con indifferenze

accogliere anche quelle che caratterizzano un buon teorico di mare;

« 2° egli può con indifferenza conoscere anche tutte quelle di un buon ufficiale di vascello ;

« 3° la somma delle cognizioni necessarie ad ambo le parti è tanto piccola che può essere facilmente acquistata da un solo individuo.

« Di queste tre possibilità non una è vera ».

Voci. Si riposi! si riposi!

PRESIDENTE. Si riposi pure, onorevole ministro. Sospendo la seduta per alcuni minuti.

(La seduta, sospesa alle 17.5, è ripresa alle 17.15).

P resentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Pipitone, Borsarelli, Aguglia, Pozzi, Edoardo Giovanelli, Morelli-Gualtierotti, Del Balzo, Pais-Serra e Mazza a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

PIPITONE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: « Concorso dello Stato per un monumento ai Mille in Marsala ».

BORSARELLI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Acquisto, adattamento e arredamento di due edifici ad uso di sede delle regie Ambasciate a Pietroburgo e a Costantinopoli, e vendita dell'immobile demaniale in Pera adibito a residenza della regia Ambasciata a Costantinopoli ».

AGUGLIA. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 ».

POZZI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911 ».

GIOVANELLI EDOARDO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Vendita al comune di Savona di alcuni immobili demaniali militari ».

MORELLI-GUALTIEROTTI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Aumento di stanziamenti per l'erigenda manifattura dei tabacchi in Bari ».

DEL BALZO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni al capitolo 57 (Viveri a bordo ed a terra) dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-910 e per gli esercizi successivi ».

PAIS-SERRA. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Provvedimenti riguardanti i personali civili tecnici di artiglieria e del genio ».

MAZZA. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Riordinamento del casellario centrale giudiziario e degli uffici della statistica giudiziaria e notarile ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del bilancio della marina.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. In base alle conclusioni della Commissione preparerò un disegno di legge che presenterò in novembre, riserbandomi la libertà di tutte quelle modificazioni che mi sembreranno opportune.

Per avviare intanto questa poderosa riforma si è già iniziato il lavoro preparatorio, ed a tal fine tendono due disegni di legge, che già trovansi alla Camera, l'uno pel riordinamento dei Corpi militari della regia marina e l'altro per i provvedimenti a favore degli ufficiali e sottufficiali macchinisti.

Detti disegni di legge, presentati dal mio predecessore, sono stati da me mantenuti, salvo qualche variante od aggiunta già presentata, e saranno seguiti tra breve da altri provvedimenti coi quali verrà stabilita l'autonomia del servizio di macchina.

Io sono certo che attuati questi provvedimenti il benemerito personale di macchina non avrà più alcuna preoccupazione

circa il suo avvenire e, constatando che la funzione che esso compie è giustamente ed altamente apprezzata, il suo morale si eleverà nuovamente a quell'altezza che noi tutti desideriamo.

E parallelamente ancora alle dette riforme e sempre ad esse coordinate, si presenterà pure quella già in corso di preparazione pel riordinamento degli istituti destinati a preparare i futuri ufficiali dello stato maggiore generale e del Corpo dei macchinisti.

In questa materia io farò tesoro della mia personale esperienza per raggiungere lo scopo di avere ufficiali non sovraccarichi di eccessiva cultura teorica estranea alla funzione che sono chiamati a compiere, ma completi nella parte professionale ed abituati fin dalla tenera età alla disciplina ed alla vita del mare.

Mi permetta la Camera, a questo proposito, di leggere ancora un brano di questa relazione che si riferisce a questo argomento importantissimo e vitale:

« In tempi passati si riteneva di dover iniziare i giovani che si volevano addestrare alla vita del mare, fin dalla età puerile. Solo così si riteneva potersi raggiungere il necessario adattamento alle speciali condizioni della vita di mare e del servizio di bordo.

« Alcune marine sono rimasti fedeli a questo sistema, altre preferiscono di ammettere i giovani alla età media compiuta, dai 18 anni ai 19 anni. Io ritengo che il vecchio metodo sia l'unico buono e specialmente ora che, oltre l'adattamento marinaro, viene in questione quello tecnico. È doppiamente importante non perdere tempo e di cominciare quanto più presto è possibile.

« Per ciò che riguarda ora l'organizzazione delle scuole di marina e dell'Accademia, sarà bene mettersi decisamente dal punto di vista che si tratta di una pura scuola professionale, che non si può appoggiare al programma d'insegnamento di altre scuole, ma che deve avere il suo proprio speciale metodo.

« Tutti i tentativi che ogni tanto nascono di adattarsi ai programmi di una scuola governativa, di comparare gli esami finali a quelli di maturità, conducono ad un inutile sovraccaricamento e in conseguenza a un diverso.... Ne è da temere con ciò un abbassamento del livello di coltura, perchè, in primo luogo, fra due individui, generalmente è più colto colui che meglio sa assimilare la scienza e, in secondo luogo, si

deve riconoscere che la vera coltura, il vero sapere e specialmente il vero potere, si acquistano solo alla scuola della vita ».

Circa il corpo del genio navale, io credo che importi innanzi tutto superare la difficoltà nel reclutamento degli ufficiali.

Attualmente si provvede all'ammissione con concorsi fra i giovani laureati in ingegneria, i quali, appena entrati in servizio, col grado di tenente, vengono inviati presso i politecnici per specializzarsi nel ramo delle costruzioni navali; ma sia per la difficoltà del concorso, sia per la facilità con la quale i giovani laureati trovano a collocarsi a migliori condizioni *iniziali* nella industria privata, che nell'ultimo periodo ha avuto notevole svolgimento, in questi ultimi anni il numero dei concorrenti è stato scarso.

Dato l'ordinamento parallelo delle carriere, vigente presso di noi, non è possibile migliorare gli stipendi, tanto più che nel genio navale s'incomincia col grado di tenente ed i primi due anni si trascorrono presso i politecnici.

Credo pertanto che, per agevolare la entrata dei giovani laureati nel corpo del genio navale, converrebbe abolire il concorso per esami e convertirlo in concorso per titoli fra coloro che abbiano riportato negli esami speciali, sostenuti presso le Università e le scuole di applicazione, una media non inferiore agli otto decimi.

Lo stesso metodo ritengo dovrebbe seguirsi per il reclutamento dei tenenti medici, che finora ha presentato le medesime difficoltà, le quali erano aggravate dalla eccessiva lentezza della carriera.

Ora le condizioni di avanzamento saranno grandemente migliorate in forza del disegno di legge che trovasi innanzi al Senato, col quale si è dato un notevole sviluppo alla carriera del corpo sanitario, aumentandosi in proporzione rilevante il numero nei gradi superiori.

Di pari passo con i provvedimenti fin qui accennati sarà assolutamente necessario modificare la legge sull'avanzamento, la quale deve costituire come la spina dorsale della complessa funzione del governo del personale e quando - come nel caso nostro - è difettosa produce inconvenienti di eccezionale gravità.

La legge fondamentale del 6 marzo 1898 è stata più volte ritoccata, cosicchè nel corso di appena dodici anni il Parlamento ebbe ad approvare non meno di otto leggi recanti modificazioni ad essa.

Per questo frequente sovrapporsi di di-

sposizioni legislative, è venuto a mancare alla legge quel carattere organico e quella unità e stabilità di criteri che, in una materia come questa, sono requisiti essenziali.

Inoltre le prescrizioni tanto della legge fondamentale dianzi citata, quanto delle successive, in alcuni punti non sono bene determinate, in altri sono oscure, di dubbia interpretazione, così da sembrare qualche volta persino contraddittorie fra loro, e non contengono mai quelle norme procedurali che costituiscono la più salda garanzia in materia tanto delicata.

Come esempio del primo inconveniente accennerò all'avanzamento a scelta, in ordine al quale la legge si limita ad indicare i casi, nei quali ha luogo, ed a stabilire, per l'avanzamento misto a scelta e ad anzianità, la quota di promozioni riservate all'uno ed all'altro criterio, non determina il carattere, la estensione, la portata della scelta.

Come esempio del secondo valgano le norme sugli ufficiali specialisti direzionali, soprattutto per quanto riflette il loro avanzamento in confronto degli ufficiali naviganti.

Queste considerazioni mi hanno persuaso essere della massima urgenza presentare al Parlamento un nuovo disegno di legge che raccolga e coordini le varie norme sparse nelle molte leggi più sopra ricordate, le modifichi in alcuni punti essenziali ed elimini quelle che non si riferiscono all'avanzamento, in modo che la legislazione su tale materia venga tutta riunita in un solo provvedimento legislativo ed acquisti quel carattere di chiarezza, di complesso organico ed armonico di cui ora si lamenta la mancanza.

Tale progetto di legge già è in avanzata preparazione e contemporaneamente si sono anche iniziati gli studi per sostituire un nuovo regolamento di avanzamento a quello attuale, che per effetto di quindici regi decreti pure ha subito moltissime aggiunte e varianti ed in alcuni punti non è in perfetta armonia con la legge.

Appena assunti l'ufficio fu anche mia cura di studiare se e quali miglioramenti economici e morali potevano essere ancora concessi ai sottufficiali del Corpo reale equipaggi, a questa benemerita classe, cui è affidata l'importante opera educatrice ed istruttrice del contingente di leva — ogni quattro anni rinnovato — e che costituisce il nucleo più importante della compagine dell'armata.

E mentre una Commissione di ufficiali ammiragli e superiori, da me nominata, esamina le molteplici e complesse questioni organiche che si collegano al reclutamento, alla formazione ed alla carriera dei sottufficiali, posso fin d'ora manifestarvi che è mio proposito di portare intanto a compimento al più presto, alcuni miglioramenti di natura tutt'affatto morali ed alcuni vantaggi economici, che mi auguro incontreranno la vostra approvazione.

E poichè specialmente la carriera dei sottocapi e secondi capi (caporali maggiori e sergenti) non può essere sensibilmente migliorata con un maggior sviluppo organico nei gradi superiori, a causa delle esigenze tecniche e disciplinari del servizio di bordo, così sarà necessario addivenire ad un aumento, per quanto lieve, delle paghe percepite da tali graduati. (*Commenti*).

Alle categorie militari le quali del resto, esclusi i sottufficiali, richiedono piuttosto migliori ordinamenti che riforme implicant nuovi aggravii al bilancio dello Stato, devono aggiungersi alcune categorie di personale civile, sulle cui condizioni ho reputato doveroso di fermare particolarmente il mio esame ed alle quali, sempre nei limiti che ho dianzi accennati, credo sia da concedersi un più equo trattamento.

In ciò io applico il principio, che a me sembra fondamentale in ogni riforma che si proponga di recare miglioramenti, di cominciare dalle categorie che stanno male per poi passare alle altre, sia pure di ordine più elevato, che si trovano in condizioni migliori.

Mi propongo di provvedere innanzi tutto ad alcune classi di modestissimi stipendiati dell'Amministrazione, le quali per lo passato o non furono considerate addirittura o lo furono insufficientemente, che hanno avuto la virtù di attendere senza agitazioni e senza formulare richieste esagerate. (*Commenti*).

Intendo accennare alla categoria d'ordine del Ministero i cui applicati dopo ventotto o trent'anni di servizio, hanno ancora lo stipendio di lire 2,000, essendovi pervenuti attraverso non lauti aumenti di 200, 140 e perfino di lire 40 annue.

E lo stesso dicasi degli aiuto-contabili e dei disegnatori, specialmente quelli di terza classe, i quali, dopo 20, 25 e molti dopo 30 anni di servizio, trovansi sempre allo stipendio iniziale di lire 1,500 e con la certezza quasi assoluta di non poter raggiungere lo stipendio successivo di lire 2,000; e così pure

per gli ufficiali di scrittura, per i guardiani di magazzino, giunti pressochè al termine della loro carriera con le paghe di lire 1,400 e 1,600 annue, limite insormontabile posto dai rispettivi ruoli organici.

Per quasi tutte queste categorie di impiegati la necessità di provvedere deriva, oltrechè dalle considerazioni generali che già furono valutate ed ammesse per altre categorie similari, da cause speciali inerenti al modo di reclutamento ed alla costituzione dei ruoli organici, per cui individui relativamente giovani nei gradi alti ostacolano ai più vecchi e peggio retribuiti ogni possibilità di carriera.

Io spero che la spesa per sistemare queste umili classi possa cuoprirsi con altrettante economie da effettuarsi sulla spesa complessiva che attualmente si sopporta per tutte le categorie di personale; ma, se anche qualche nuovo aggravio avesse a risultarne, questo non potrebbe essere che di lievissima entità.

Infatti le riforme che ho in animo di attuare per il personale d'ordine dell'Amministrazione centrale non saranno disgiunte da una contemporanea diminuzione di personale comandato e, per quanto concerne gli aiuto-contabili, non lievi economie mi riprometto di trarre dall'applicazione dello articolo 9 della legge 27 giugno 1909, con la graduale riduzione del numero di questi impiegati e con la loro separazione in due distinti ruoli, uno di ragioneria e l'altro di ordine, ciò che viene già a segnare la direttiva da seguirsi per la esecuzione del regolamento, prossimo a promulgarsi per il servizio dei lavori e per la contabilità del materiale nei regi arsenali e cantieri marittimi, di cui vi parlerò di qui a poco.

Quanto agli operai borghesi della regia marina, che in questi ultimi giorni mi hanno presentato un memoriale — stante la brevità del tempo concessomi e per la rilevante portata finanziaria di qualsiasi provvedimento che riguardi una classe così numerosa — non mi è ancora possibile manifestare alcun proposito in ordine alle loro varie e complesse richieste, le quali hanno non solo un contenuto di carattere economico, ma investono in alcuni punti anche il funzionamento di quei complicati organismi che sono gli arsenali di Stato.

Quello che posso assicurare si è che sul detto memoriale porterò un esame esauriente, ispirato ai concetti della maggiore benevolenza e della più stretta giustizia, e poi adotterò quelle risoluzioni che l'armo-

nica valutazione di tutti gli elementi della intricata questione mi suggerirà.

Terrò anche conto allora del desiderio pure compreso nel memoriale di vedere affidati alcuni lavori agli operai costituiti in cooperative.

D'altra parte, gli operai devono riconoscere che per effetto di una serie di riforme compiutesi in questi ultimi anni, la loro condizione è notevolmente migliorata e non è certo paragonabile a quella delle altre categorie, che or ora vi ho nominate e alle quali è giusto provvedere al più presto.

Le riforme ricordate hanno fatto sì che, mentre gli operai si sono ridotti da 16,465 a 13,712, dal 1901 al 1909, cioè mentre essi sono diminuiti del 17 per cento, la spesa di mano d'opera che da lire 15,788,000 avrebbe dovuta ridursi a lire 13,104,000 è salita a lire 17,554,000.

Pertanto il miglioramento complessivo conseguito dagli operai nelle mercedi è stato di lire 4,450,000 e cioè del 28 per cento.

Ed ancora tale miglioramento e quindi l'onere per lo Stato è aumentato nell'esercizio corrente e più ancora crescerà in quello venturo per effetto delle promozioni eccezionali di equiparazione, che saranno concesse a decorrere dal 1° luglio prossimo venturo.

Ciò senza tener conto dell'onere progressivamente cresciuto del capitolo « Spese varie del personale lavorante » sul quale gravano tutte le altre somme (soprassoldi, indennità, sussidi, gratificazioni, ecc. ecc.) corrisposte agli operai indipendentemente dalle mercedi, somme che pure avrebbero dovuto diminuire in relazione al ridotto numero del personale lavorante.

Intanto sono lieto di comunicare che ai benefici già concessi a questa classe, un altro pure se ne aggiungerà col prossimo esercizio, e cioè il riconoscimento dell'applicabilità, con effetto retroattivo limitato, delle recenti disposizioni pel riordinamento degli operai, riconoscimento che pure recherà una nuova spesa annua di lire 320,000.

Gli operai avrebbero desiderato il riconoscimento completo, non limitato, di tutto il precedente periodo di servizio, a somiglianza di quanto hanno ottenuto i loro colleghi dipendenti dal Ministero della guerra, ma ad onta di tutto il buon volere, poichè, per il loro numero, il maggiore onere sarebbe salito a lire 1,500,000, non è stato possibile seguirli su questa via nelle presenti condizioni della finanza dello Stato, sulle quali negli scorsi giorni ebbe a richia-

mare la vostra attenzione in modo particolare l'onorevole presidente del Consiglio.

Imminente altresì è la emanazione di un decreto che agli effetti della pensione determina con larghezza di criteri i mestieri insalubri degli operai.

Con le leggi 20 e 27 giugno 1909, n. 365, 366, 374, corrispondendo ai voti ripetutamente espressi dall'onorevole Giunta generale del bilancio e dalla Commissione d'inchiesta, venne provveduto ad un più semplice e regolare assetto dei servizi amministrativi della regia marina, dando agli organi per mezzo dei quali si svolge e si esplica l'azione amministrativa una più logica ed ordinata costituzione.

Quelle riforme però non furono che un primo passo verso provvedimenti ulteriori. E così oltre alla ponderosa riforma che vi ho annunziata nell'ordinamento degli arsenali, altre ne sono state predisposte.

Continuando poi nello esplicamento del programma di assoggettare al sindacato del Parlamento ed agli organi a ciò destinati tutti i rami dell'amministrazione della marina, sarà mia cura di ripresentare, di accordo con gli altri ministri interessati e nel minor tempo possibile, il disegno di legge relativo ad alcune aziende autonome di Stato o vigilate dallo Stato, che, per quanto riflette il Ministero della marina, sarebbero gli ospedali dipartimentali, la regia accademia navale, la regia scuola macchinisti, l'Istituto idrografico, la *Rivista marittima*.

Un'altra questione che intendo disciplinare è quella relativa alle indennità di carica, soprassoldi ed altri assegni a terra degli ufficiali ed impiegati della regia marina.

Tali assegni sono determinati dalla legge 5 luglio 1882, la quale stabilisce che le indennità stesse possano variarsi annualmente in sede di bilancio di previsione.

Ora questa facoltà ha condotto a tali e tante modificazioni che attualmente si contano ben 57 regi decreti emanati sulla base della semplice iscrizione di sempre nuove indennità negli allegati del bilancio.

Ciò, oltre a rendere assai complicata, anzi accessibile a pochi tale materia, ha creato delle inesplicabili sperequazioni, che derivano dalla diversità dei criteri vigenti in epoche diverse e lontane fra loro.

Si rende quindi indispensabile di addivenire ad un opportuno e razionale assetto di tutta questa materia e regolarla, a similitudine del regio esercito, con una legge sugli assegni, nella quale sia sancito espli-

citamente il divieto assoluto che possano crearsi nuove indennità o variarsi quelle esistenti se non in forza di legge votata dal Parlamento.

Infine, per migliorare il funzionamento degli uffici amministrativi e contabili, mi propongo di raggruppare nel bilancio del venturo esercizio in unico capitolo tutti gli stanziamenti riferentisi alle paghe ed ai molteplici assegni di destinazione.

Con questo provvedimento si conseguiranno due risultati notevoli: il primo si è quello di mettere il Ministero e la Corte dei conti in grado di esercitare molto più facilmente il loro ufficio di controllo; il secondo si riassume nel risparmiare in ciascun anno oltre 39,000 ricapitolazioni contabili ed oltre 2,000 rendiconti.

Quanto alla marina mercantile posso assicurarvi che anche ad essa saranno rivolte le maggiori e più assidue cure, come a quella che è tanta parte della vita e prosperità del nostro paese.

Il compianto ministro Mirabello, nel discorso pronunciato il 16 giugno 1909, in occasione della discussione del bilancio per l'esercizio 1909-10, vi annunciò il suo intendimento di proporre al Parlamento varie riforme della nostra legislazione marittima.

Questo intendimento è da me fermamente condiviso, ed io confido di presentare alla ripresa dei lavori parlamentari, di concerto col mio collega per la grazia e giustizia, un primo disegno di riforma che faccia paghi i voti della nostra marineria mercantile e renda le nostre leggi pienamente conformi alle esigenze dell'odierna vita marinara.

Le proposte di riforme, che avrò l'onore di presentare al Parlamento, riguarderanno l'ordinamento dell'amministrazione centrale e locale della marina mercantile.

Nei riguardi poi dell'amministrazione locale, mi auguro che il Parlamento vorrà dare il suo suffragio alle proposte già annunciate dall'onorevole Mirabello, le quali avranno per iscopo una bene intesa autonomia dei servizi locali, mediante l'istituzione dei Consigli marittimi da costituirsi nei principali porti.

Questi Consigli gioveranno non solo al più rapido disbrigo degli affari, specialmente di quelli che interessano diverse amministrazioni, ma potranno pure coadiuvare efficacemente l'autorità marittima, nell'opera di pacificazione in occasione di controversie collettive fra capitale e lavoro, le quali devono essere rapidamente composte onde

la vita e l'attività di un porto non siano menomamente sospese.

Alle stesse autorità marittime è già affidato dalle leggi vigenti l'esercizio di una giurisdizione speciale che, antica di secoli, consente la rapida risoluzione di controversie insorgenti nella esecuzione del contratto di lavoro fra gli equipaggi mercantili e i capitani armatori. Ora io mi riservo di presentare proposte di ampliamento di tale giurisdizione, che con sollecita procedura gioverà a risolvere controversie marittime e di vario genere, le quali, per l'indole dei traffici non possono attendere il corso dei lunghi procedimenti ordinari.

Nei rapporti della brava nostra gente di mare, fra le proposte di riforme evvi pure quella che istituisce presso le capitanerie di porto degli uffici di collocamento destinati, salva sempre la facoltà di rifiuto, sia da parte del capitano sia da parte degli arruolandi, a designare i singoli componenti degli equipaggi delle navi mercantili, eliminando in tal guisa l'intervento dei sensali e di altri agenti che sottraggono parte del povero peculio alla gente di mare in cerca di imbarco.

È inoltre mio vivo desiderio presentare, di concerto col mio collega il guardasigilli, la proposta di abrogazione della regola, ispirata a criteri di secoli ormai remoti, secondo la quale è privato delle paghe l'equipaggio della nave naufragata, regola questa già scomparsa dalle leggi di tutti i paesi civili. (*Approvazioni*). Altre proposte tenderanno a tutelare l'igiene ed il trattamento in generale della gente di mare imbarcata ed alla riforma della legge sugli infortuni del lavoro per quanto riguarda i lavoratori del mare.

Se il Parlamento darà voto favorevole alle analoghe proposte, potrà essere disciplinato con criteri corrispondenti al carattere della legislazione moderna tutto quanto riguarda la tutela e l'uso del demanio marittimo, adottandosi forma più rapida specialmente nel servizio di concessione di tratti delle spiagge e di altri beni demaniali marittimi, ora ricercati per effetto dello sviluppo industriale d'Italia. In tal modo potranno essere anche esauditi alcuni voti manifestati nella presente discussione.

Mi riservo poi di completare le proposte di riforme con altri provvedimenti circa la costruzione delle navi, i gradi marittimi, le misure di sicurezza della navigazione le quali — giova spiarlo — riusciranno a dare alla nostra legislazione marittima carattere di mo-

dernità corrispondente alla importanza ormai assunta dal nostro naviglio mercantile ed alla necessità di salvaguardare con gelosa cura le numerose persone che si affidano alle nostre navi per lontani viaggi.

Il progresso generale e continuo del movimento marittimo italiano, le difficoltà sempre crescenti dell'amministrazione, la necessità di pronte decisioni in tutti i servizi che hanno attinenza con la navigazione, impongono pure che sia modificato l'organico del personale amministrativo d'ordine e di bassa forza delle capitanerie di porto.

Il personale amministrativo delle capitanerie di porto si compone oggi di 241 funzionari, mentre nel 1876 ne comprendeva 240. Ora basta considerare quali variazioni siano avvenute durante questo lungo periodo, 1876-1910, nella economia nazionale, e come siano profondamente mutate le condizioni del naviglio, il numero degli approdi, tutto il movimento marittimo nazionale, per rilevare come riesca inesplicabile che mentre l'attività marinara italiana si avviava verso nuovi destini, mentre aumentava anche in gran proporzione il numero delle navi straniere che convengono nei nostri porti, debba essere rimasto immutato nel numero il personale preposto appunto alla direzione dei servizi marittimi.

Nell'esame di queste proposte di riforme già l'amministrazione si ebbe la valida collaborazione della Commissione reale per la riforma del codice per la marina mercantile e del Consiglio superiore della marina mercantile.

Ed avrei finito se non sentissi il dovere di dare risposta ad alcuni quesiti, di natura speciale, che mi furono rivolti.

Agli onorevoli Arrivabene e Bianchini osserverò che è certo meritevole di ogni considerazione la proposta di procedere ad una larga radiazione del naviglio non più utile ai fini della guerra, perchè così si ottiene economia nella spesa, un migliore impiego degli uomini ed una semplificazione dei servizi.

Io quindi farò ogni sforzo in tale senso, ma è da ricordarsi che noi non siamo finora riusciti ad alienare quasi tutte le navi già radiate da qualche anno, come è da tenersi presente che quelle navi che hanno ancora una qualche efficienza guerresca riescono giovevoli sia come navi-scuole, sia come naviglio di riserva.

L'onorevole D'Oria poi mi ha invitato a procedere sempre d'accordo col Ministero della guerra nei provvedimenti che riflettono

le varie categorie di personale civile, e ciò allo scopo di evitare sperequazioni.

Bispondo subito per questa parte che i suggerimenti dell'onorevole D'Oria già si seguono da qualche anno, però non sempre, in pratica, si riesce ad una completa uniformità, perchè non sempre i singoli problemi hanno la stessa importanza e la stessa ampiezza per ambedue i Dicasteri.

Basterà citare il caso degli operai borghesi, ai quali, stante il numero limitato di quelli che da esso dipendono, il Ministero della guerra potè concedere quello che la marina non ha potuto dare ai suoi quattordicimila, per le difficoltà finanziarie insormontabili create dal numero.

Circa l'armamento principale delle nuove navi l'onorevole Bianchini ha osservato che noi non adoperiamo cannoni abbastanza lunghi. Io lo assicuro che ciò non avviene a caso e che la nostra marina, la quale segue accuratamente tutti gli studi al riguardo, ha dato la prevalenza al concetto di non eccedere nei grossi cannoni la lunghezza di 45 o 46 calibri, in seguito agli inconvenienti manifestatisi nella marina inglese coi cannoni da 50 calibri e ieri particolareggiatamente esposti dall'onorevole Bettolo.

L'onorevole Canepa muove censura all'Amministrazione di inosservanza delle disposizioni di legge relative all'integrità del demanio marittimo nazionale a proposito dell'occupazione dei tratti di spiaggia del litorale a levante di Genova.

A questo riguardo tengo a dichiarare esplicitamente all'onorevole Canepa che da parte dell'Amministrazione della marina non vi fu alcuna violazione di legge od oscitanza nell'applicazione di essa.

L'onorevole Canepa fonda tutto il suo ragionamento sulle disposizioni che mirano ad assicurare l'integrità del demanio marittimo.

Ora, nel caso di quei tratti del litorale di Genova, occupati dalla Società Aedes, non si trattava di beni demaniali, bensì di beni di privata proprietà o almeno di beni dei quali era dubbio il carattere di demanialità, siccome ebbe a riconoscere la Direzione generale del demanio e la regia Avvocatura generale erariale, le quali non ritennero che fosse conveniente affrontare una lite.

D'altra parte l'onorevole Canepa vorrà pure tener presente che Genova obbedisce alla legge fatale di espansione che ormai avvince tutti i grandi centri e che fa tra-

sformare in regioni abitate i tratti di spiaggia che prima non erano usufruiti.

Di più il proposito di trasformare in istrade e in rioni quel tratto di litorale fu oggetto di lunghi studi fatti dal municipio, i quali condussero ad un piano regolatore che si ebbe il favorevole parere del municipio stesso e di tutte le autorità che lo esaminarono. Piano regolatore, del resto, che si fondava, si ripete, sul principio della « non demanialità » o, per lo meno, della « dubbia demanialità » di quei tratti del litorale.

Quanto poi alla questione del monumento al compianto Re Umberto in Santa Margherita Ligure, io assumo impegno di studiarla personalmente e di adottare al più presto gli eventuali provvedimenti.

Assicuro anche l'onorevole Canepa che nell'annunziata riforma degli ordinamenti della nostra marina mercantile non si mancherà di tener conto dei voti della classe operaia per una più larga rappresentanza nel Consiglio superiore.

Ed all'onorevole Chimienti mi piace dare speciale affidamento che saranno eseguiti gli studi opportuni per i locali occorrenti a sistemare i vari uffici del Ministero, con l'intento di esaudire il desiderio della cittadinanza di Roma e di addivenire all'acquisto di suoli ed alla costruzione di apposito edificio.

Lo assicuro egualmente che dal 1º luglio prossimo venturo l'Ispettorato dei servizi marittimi sarà alla completa dipendenza del Ministero della marina.

L'onorevole Pala ha parlato del bacino della Maddalena. Ora non risulta che sia stato definitivamente compilato un qualsiasi progetto che rifletta la costruzione di tale bacino di carenaggio. Solo questo vi è, che in un discorso alla Camera l'onorevole Bettolo disse che dovendosi costruire un bacino galleggiante, questo avrebbe potuto convenientemente ormeggiarsi nelle acque della Maddalena, che sono profonde, tranquille e riparate. D'altra parte c'è anche da osservare che vi è una sproporzione notevole nei bacini di carenaggio fra le due coste dell'Adriatico e del Tirreno: nell'Adriatico non abbiamo che due soli bacini in funzione e due soli in costruzione; mentre nel Tirreno ne abbiamo sei, a Livorno, a Spezia e a Napoli, e poi ne abbiamo altri tre, a Genova, a Palermo e a Messina.

Dato questo notevole numero di bacini nel Tirreno è giusto che si sia dovuto pen-

sare prima alla costruzione dei bacini a Venezia e a Taranto. Poi si penserà a quello della Maddalena.

Gli onorevoli Queirolo e Molina si sono dichiarati sodisfatti dei recenti provvedimenti che sono stati approvati dal Parlamento, intesi a migliorare le condizioni del personale militare marittimo, ma invocano altre provvidenze che io intendo di studiare. E mi piace assicurare l'onorevole Molina e la Camera che il benemerito Corpo sanitario trae ulteriori profitti dall'approvazione del disegno di legge sulla emigrazione e che accogliendo il parere del compianto ministro Mirabello, sulle navi-scuola cannonieri e torpediniere, e sulle navi grandi da battaglia il servizio sanitario sarà assunto da ufficiali col grado di maggiore.

MOLINA. Benissimo, grazie!

LEONARDI-CATTOLICA ministro della marina. Così sarà in parte riparato agli inconvenienti lamentati dai due onorevoli oratori che con tanto amore si sono occupati di questo argomento.

L'onorevole Cavagnari ha parlato delle linee ferroviarie per la mobilitazione.

La questione è gravissima ed importantissima ed interessa tanto il Ministero della marina quanto quello della guerra; e siccome egli ha invocato anche l'accordo fra i due Ministeri, posso assicurarle che questo accordo non potrebbe essere né più intimo né più fraterno.

Gli onorevoli Cavagnari e Carboni hanno anche raccomandato un maggiore allenamento della squadra ed in modo particolare hanno chiesto che le nostre navi vadano più frequentemente all'estero.

Convengo pienamente in quest'idea, perchè trovo che i viaggi all'estero siano utilissimi sotto tutti i rapporti (ed ho avuto modo di constatarlo in occasione dell'ultima visita fatta dalle nostre navi ai porti esteri) e cioè sotto il rapporto dell'istruzione come anche sotto il rapporto della politica.

Cercherò dunque che, senza mancare ad altre esigenze, le navi destinate ai viaggi all'estero sieno nel maggior numero possibile.

Mi ha recato poi grande piacere che l'onorevole Carboni abbia parlato della crociera in Levante fatta dalla seconda divisione della squadra del Mediterraneo comandata dal contrammiraglio Amero, perchè questa squadra è stata d'apertutto festeggiatissima non solo dai cittadini delle nostre colonie ma anche dalle autorità locali; il che dimostra appunto da una parte l'affetto che

i nostri connazionali conservano per la madre-patria, sebbene lontani, e dall'altra gli eccellenti rapporti delle potenze con l'Italia.

Onorevoli signori! Credo di aver così fornite gran parte delle spiegazioni che mi sembravano indispensabili e che mi furono richieste sui vari e complessi problemi che in questo periodo interessano l'Amministrazione alla quale ho l'onore di presiedere, e nutro fiducia di aver tracciate le direttive del programma che ritengo debba avere immediata o prossima attuazione.

La brevità del tempo concessomi non mi ha consentito di fare di più, ma forse questo è un bene, perchè penso che ogni ulteriore sviluppo ed ogni progresso del nostro organismo navale debba avvenire con ordine e che ogni nuovo passo in avanti debba compiersi solo quando sian consolidati i risultati già conseguiti.

Spero pertanto di avervi consenzienti e vi assicuro che la vostra benevolenza sarà da me interpretata come un incitamento a perseverare nel lavoro per spingere la nostra marina verso quel grado di potenza che è nei voti del Parlamento e del paese, e che ha costituito l'aspirazione costante di tutta la mia vita! (*Vive approvazioni — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'onorevole ministro.*)

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale riservando la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

DEL BALZO, relatore. Onorevoli colleghi, sono veramente compiaciuto dell'importanza che ha assunto la presente discussione sul bilancio della marina e della obiettività e della serenità che hanno presieduto a tutto il corso di essa.

E ben a ragione il ministro della marina, nuovo in quest'ambiente, se n'è compiaciuto, perchè ciò dimostra di quale affetto sia circondata in questa Camera l'armata italiana. (*Benissimo!*)

Io debbo naturalmente cominciare col ringraziare i colleghi, i quali furono benevoli verso di me, ed ebbero parole gentili per il mio modesto lavoro, e specialmente debbo ringraziare gli onorevoli Di Palma, Bianchini, Ciccotti, Arrivabene, Chimienti, Ancona, Bettolo e Cavagnari.

Le loro parole mi sono state di grande conforto per quel poco d'opera, che ho potuto prestare per la discussione del bilancio. Purtroppo però io arrivo ultimo nel parlare. Il campo fu già completamente mietuto, sia per il numero degli oratori, sia per la loro valentia, sia per l'importanza

degli argomenti, sia infine, perchè io parlo dopo il ministro. È proprio il caso di dire « *quod superest date pauperibus* ».

Orbene, io mi limiterò a rispondere a quelle poche osservazioni, che i diversi oratori fecero al relatore. Non mi occuperò della parte, toccata dagli onorevoli D'Oria, Canepa e Musatti, riflettente gli operai e gli impiegati borghesi della marina, perchè su ciò ha dato esaurienti spiegazioni il ministro ed ha manifestato le sue intenzioni per l'avvenire.

Comincerò quindi col dire qualche cosa su quanto l'onorevole Musatti disse circa la futura riduzione della ferma per gli uomini di mare, alla quale riduzione indubbiamente bisognerà arrivare, come anche oggi ha asserito l'onorevole ministro. Io non so a quale limite di riduzione vorrà giungere il ministro, ma credo che per lo meno dovrà scendere ai tre anni. Io approvo questa riduzione, la quale oramai s'impone dopo la riduzione della ferma per la leva di terra.

Ma voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole Musatti e della Camera sulla grande importanza, che ha la riduzione della ferma di mare.

Oramai si può dire che a bordo di una corazzata tutto è specializzato, e che per avere degli specialisti occorre del tempo. Per conseguenza, se questi uomini specializzati fossero mandati via dopo tre anni, andrebbero via proprio nel momento in cui incominciano a conoscere il mestiere, e bisognerebbe ricominciare da capo.

Una prova di quanto io dico l'abbiamo in ciò; l'onorevole Musatti, che mi duole non veder presente, ha detto che in Francia la riduzione della ferma a due anni è già avvenuta. Ma occorre por mente a come è formata la classe degli uomini di mare nella marina francese.

La marina francese conta 55,476 uomini sotto le armi. Di questi 15,717 sono di leva. 22 mila volontari di prima ferma e 17,679 raffermati.

Noi invece, sopra una forza bilanciata di 31,150 uomini, poichè, tanti erano al 1° aprile 1910, ne abbiamo 21,589 di leva, 2,392 di prima ferma e 6,669 di raffermati.

Onde, per procedere alla riduzione della ferma bisogna indubbiamente aumentare i raffermati. Poichè, altrimenti, se oggi, al congedarsi di una classe, un certo perturbamento si verifica a bordo delle navi armate, e soprattutto della squadra del Mediterraneo, poichè ogni anno delle quattro

classi una va in congedo, e fra il congedo della classe e l'entrata in servizio dell'altra classe passa un periodo di circa due mesi, e quello che è peggio, siccome non è possibile distribuire a bordo delle navi ugualmente il numero delle quattro classi, si verifica spessissimo che a bordo di ogni nave, nel periodo del congedamento della classe, vi è una grande diminuzione di uomini, su alcune navi e meno del quarto su altre e se si riflette che tra i congedati ve ne sono parecchi di quelli specializzati, e che per portare gli altri nuovi allo stesso grado di istruzione ci vorranno altro che due mesi, ognuno comprende cosa avverrebbe se a bordo delle navi, invece di quattro classi ve ne fossero due o tre, e quindi ogni anno, nel periodo del congedamento, si riducesse la forza alla metà o al terzo della classe, e quale immane pericolo ci sovrasterebbe, se un nemico scegliesse quel momento propizio per assalirli.

Dico tutto ciò non per combattere la riduzione della ferma, della quale sono convinto fautore, ma perchè bisogna che questa riduzione sia accompagnata da tutte quelle cautele e da tutte quelle prudenze che facciano sì che non sia diminuita la efficienza delle nostre forze di mare.

E vi è ancora un'altra osservazione da fare. La Camera avrà letto nella mia relazione quanto costa il formare questi uomini specializzati, e le conseguenze se ne vedono subito. Da una spesa minima di lire 514.07 per formare un cannoniere scelto non puntatore a lire 1,573.22 per un puntatore ordinario a lire 2,300.22 per un puntatore scelto da 76, a lire 2,359.22 per un puntatore scelto da 120, a lire 2,575.22 per un puntatore scelto da 152, a lire 2,641.22 per un puntatore scelto da 190, a lire 2,615.22 per un puntatore scelto da 203 e a lire 3,000.22 per un puntatore scelto da 254 sino a lire 3,549.22 per un puntatore scelto da 305.

E siccome ormai con le grosse corazzate il cannone da 305 diventa l'armamento essenziale, gli onorevoli colleghi vedono come per ogni puntatore scelto che si congederà, occorreranno lire 3,549.22 per formarne uno nuovo; e ciò senza tener conto dei valori che si perdono coi congedamenti, senza poter provvedere la riuscita sicura dei nuovi.

Le stesse considerazioni può ognuno fare leggendo la risposta del Ministero pei cannonieri armatuoli provenienti dalla scuola specialisti: nonchè per i torpedinieri elettrici, provenienti di leva e provenienti dalla scuola specialisti, e pei siluristi, pro-

venienti di leva e provenienti dalla scuola specialisti.

Ora a noi pare, e sottoponiamo la questione ai nostri onorevoli colleghi ed al ministro, che con quello che annualmente si spende per formare le categorie di uomini specializzati sopra citati, si potrebbe aumentare il prezzo ed il numero delle rafferme, ottenendo il risultato di trattenerli sotto le armi senza maggiore aggravio del bilancio dello Stato.

Bisogna considerare che soprattutto per personale dei puntatori scelti non v'è cura o spesa che debba sembrare eccessiva, quando si riflette che i colpi di cannone bene assestati sono il coefficiente maggiore della vittoria.

L'onorevole Bianchini, nel suo diligente discorso, nel quale fu anche molto benevolo verso di me, mi accusa di essere stato in qualche parte troppo indulgente nell'accogliere le risposte del Ministero, e, per esempio, disse che per ciò che rifletteva il numero degli anni che gli ufficiali permangono in un grado prima di essere promossi al grado superiore mi ero contentato di una statistica del 1897. Ma io faccio riflettere all'onorevole Bianchini che io ho chiesto le statistiche, e mi son dovuto contentare di quelle che il Ministero aveva.

Se il Ministero non ne aveva una antecedente al 1897, non potevo certamente crearla io. Ma se egli avesse dato uno sguardo un po' più attento alla mia relazione, avrebbe veduto che anche il Ministero dava i dati della posizione presente. Difatti il Ministero diceva: tale permanenza media andrà però gradatamente aumentando per il fatto che, mentre nel 1897 la percentuale degli ufficiali superiori rispetto agli ufficiali inferiori, era 30.70, oggi essa è discesa a 24.8. Dunque, il Ministero, il dato della differenza statistica lo ha dato. Si hanno infatti, soggiunge il Ministero, attualmente sottotenenti di vascello con oltre cinque anni di grado ed otto di spalline e tenenti di vascello con circa quattordici anni di grado e diciannove di spalline, che dovranno, specie quest'ultimi, attendere ancora qualche anno per ottenere la promozione.

E poi vi è anche una piccola tabella la quale vi dà le percentuali e dice: ufficiali ingegneri nel 1897 40.6; oggi 42.2. Ufficiali macchinisti, nel 1897, 12.4, adesso 12.7. Corpo sanitario militare marittimo nel 1897, 23.7, ora 21.5. Corpo di commissariato militare marittimo nel 1897, 20.8, ora 27.2.

Si è anche occupato l'onorevole Bian-

chini della crisi dei tenenti di vascello; e su ciò ha anche detto la sua autorevole parola il ministro della marina. Ma la crisi dei tenenti di vascello che c'è nell'armata italiana avviene in tutte le armate, con la differenza che altrove hanno cercato di porvi rimedio. Ma poichè è questione sempre di danaro (*c'est toujours l'argent qui fait la guerre*), qui abbiamo finora parlato ma non abbiamo trovato il modo di risolvere la questione che è stata invece già risolta nella marina inglese, come poco fa notava anche l'onorevole ministro.

E chi abbia un poco la volontà di leggere l'ultimo articolo della *New Year's Promotions*, pubblicata a pagina 4 del periodico *Naval and Military Record*, del 5 gennaio ultimo, vedrà che nell'armata inglese si cerca di avere gli ufficiali i più giovani che sia possibile. E difatti in queste ultime promozioni l'età media dei capitani di vascello promossi contrammiragli, è di 45 anni.

Una sola notevole eccezione fa in queste recenti promozioni il capitano di vascello David Beatty, il quale, per merito eccezionale, raggiunse testè il grado di contrammiraglio nella giovane età di 38 anni.

Questo fatto trova nella storia della marina inglese solo riscontro nella promozione a contrammiraglio di Keppel a 37 anni, e di Rodney a 31 anni; cosicchè neppure Nelson quando fu promosso contrammiraglio, dopo la battaglia di San Vincenzo, era così giovane come il contrammiraglio Beatty.

Orbene, nell'organico della marina inglese i tenenti di vascello sono 1900. Credete voi che questi 1900 siano tutti promossi capitani di fregata? La statistica insegna che di questi 1900 il 70 per cento non raggiunge il grado di capitano di fregata.

Come avviene ciò? Avviene per una selezione, per una eliminazione per incapacità; e per aver modo di sfollare i tenenti di vascello, che cosa ha ideato la legge inglese? Essa ha stabilito che un tenente di vascello che ha trent'anni di età ed otto anni di servizio, possa lasciare il servizio percependo una pensione annua di sterline 150. Ciò si legge nella *New Year's Promotions*, pubblicata a pag. 4 del periodico *Naval and Military Record* del 5 gennaio prossimo passato.

Tali condizioni vengono migliorate a misura che aumentano gli anni di servizio e l'età. Ma ciò non basta: v'è un altro provvedimento recentissimo dell'Ammiragliato,

il quale prescrive che un tenente di vascello, che nel limite massimo di permanenza nel grado, di dodici anni e mezzo, non abbia raggiunto la promozione a capitano di fregata, debba abbandonare il servizio. Ecco il modo come nella marina inglese si cerca di sfollare i tenenti di vascello. Ma anche lì si verifica questo affollamento, anche lì si verifica il ristagno della carriera, ma si elimina facilitando l'uscita ai meno buoni, e mettendo un limite massimo, dopo il quale debbono andare a casa.

Naturalmente questa severa prescrizione è stata temperata da alcune modificazioni alla legge sulle pensioni, che sono riportate in *extenso* a pag. 682 del *Naval and Military Record*, sotto la rubrica: *Changes in the navy, The New Retirement Regulations*.

Comprendo che questa legislazione inglese costa milioni, ma in Inghilterra non si guarda a milioni, quando si tratta della difesa del paese. Finchè noi non esco- giteremo qualche cosa di simile per la nostra armata, ci troveremo sempre con l'inconveniente dei tenenti di vascello che hanno tredici o quattordici anni di servizio; e quindi vi sarà sempre il malcontento in quella classe.

L'onorevole Arrivabene, nel suo tecnico e competente discorso, disse che presentemente la forza dei reali equipaggi era in certo modo mal divisa, che un terzo fosse a bordo delle navi e due terzi a terra.

ARRIVABENE. Navi combattenti,

DEL BALZO, *relatore*. Ebbene, da questa statistica che mi ha fornito il Ministero apparisce che in data 1° aprile 1910 la forza era di 31,121 uomini, di questi erano imbarcati 21,338, nella difesa costiera 3,375, agli arsenali e servizi diversi, 6,408.

ARRIVABENE. Ventunmila compresi anche quelli imbarcati sulle navi non combattenti.

DEL BALZO, *relatore*. ...sono imbarcati, e del resto ha detto oggi l'onorevole ministro che nel 1913-14 si prevede una forza di 32 mila uomini, di cui 24 mila saranno imbarcati, per la difesa costiera saranno 5,327, per i servizi dipartimentali 2,390. Ora questa è la divisione che ha creduto di fare lo stato maggiore, e che si esegue.

Io non sono competente a dare un giudizio, del resto lo darei male, e siccome ho gran fede in chi dirige il servizio dello stato maggiore, debbo credere che questa divisione sia fatta perfettamente bene e non aggiungo altro.

L'onorevole Arrivabene ha parlato anche della stabilità degli equipaggi. Io credo che su questo tema molto si sia fatto nella nostra marina, e che una certa stabilità già vi sia; forse non possiamo arrivare alla stabilità della marina inglese la quale avendo dei marinai volontari, può tenerli per tutto il tempo della loro ferma, che è di dieci anni.

Ma per noi che abbiamo delle classi di leva di quattro anni, e che forse si ridurranno a due, il rinnovamento degli equipaggi diventa quasi una cosa necessaria a farsi. La stabilità dovrebbe essere più per i comandanti, in certo modo, finchè è possibile, che per gli equipaggi che mutano per la natura stessa delle cose.

L'onorevole Leonardi e moltissimi altri colleghi si sono occupati dei nostri arsenali. Io qui non entrerò a decidere la questione.

Questo è affare del ministro della marina e della Camera; ma io non posso non dire che oramai è opinione generale nella Camera e nel paese che così come si va; non si può andare e che una riforma radicale, *ab initio fundamentalis*, si impene per gli arsenali di Stato.

Gli arsenali di Stato sono troppi, costano molto e non danno il rendimento che dovrebbero dare per le somme che assorbono.

L'onorevole Chimienti, nel suo meditato discorso, mi ha rivolto anche delle parole cortesi ed io debbo dichiarare che per la parte sostanziale del suo discorso, sono perfettamente con lui. Mi associo con tutta l'anima a quanto egli ha detto e alle lodi che ha tributato agli onorevoli Mirabello e Bettolo per l'opera loro, veramente patriottica, prestata in questo ultimo quinquennio e per l'incremento morale e materiale dato alla nostra marina, soprattutto quando si pensi che questo periodo veniva dopo quello che si inaugurò verso il 1890, il famoso decennio che io chiamerò della narcosi marinara.

DI PALMA. Della tesi « marina e finanza ».

DEL BALZO, *relatore*. ...nella quale il paese anestetizzato dalla politica della lesina, si addormentò terza potenza navale e si risvegliò settima, dopo il decennio.

Mi riconfermo in questa opinione dell'onorevole Chimienti, alla quale mi sono associato e nella quale credo sia consenziente gran parte della Camera, quando veggo la stima che si ha all'estero della nostra marina.

Ho il numero 13, del 1° giugno corrente, del *Bullettin officiel de la marine française*, dove, a pagina 1045, si legge:

Cabinet du ministre. Arrête ministériel fixant les attributions des sections et des bureaux de l'Etat majeur de la marine.

Sapete voi che cosa è questo documento? È la copia tradotta del nostro regolamento dello stato maggiore della marina.

Sono anche d'accordo con l'onorevole Chimienti laddove ha parlato di Taranto. A me pare che ormai dopo cinquant'anni dalla risurrezione della patria, sia tempo che a Taranto si finisca di fare quello che si deve fare.

È uno spettacolo certamente deplorabile quello di vedere l'unica base navale che abbiamo nel Jonio e nell'Adriatico tutt'ora incompleta. Non solo Taranto deve essere posta in completa condizione di essere una base navale, per la sua postura geografica a cavaliere di due mari, ma deve avere il suo braccio di rifornimento a Brindisi, soprattutto per la escavazione di quella rada.

L'onorevole Chimienti mi fece un dolce richiamo, dicendo come io non mi fossi occupato nella relazione della marina mercantile. Ma ormai, da cinque o sei mesi, alla Camera non si fa che parlare della marina e a me sembrava di portar nottole ad Atene. (*Approvazioni — Commenti*).

Quindi ho creduto non parlarne e soprattutto poi non ne ho parlato perchè solo al momento in cui la mia relazione era alle stampe, ho avuto la variazione al bilancio con la quale si eseguiva la legge della unificazione dei servizi marittimi e si trasportavano le spese relative dal bilancio delle poste a quello della marina. (*Approvazioni*).

L'onorevole Queirolo ha parlato del servizio sanitario. Non dirò nulla, perchè l'onorevole ministro ha risposto esaurientemente. Però mi associo a quanto egli ha detto nel desiderio che si metta nelle Commissioni esaminatrici l'elemento universitario.

Io debbo credere che ciò debba far piacere agli stessi medici della marina, e potrebbe essere una garanzia per essi e pel pubblico, tanto più che questo ormai si fa in tutte le Commissioni esaminatrici, a cominciare dalla magistratura nelle cui Commissioni per gli esami dei futuri magistrati vi è anche l'elemento universitario.

L'onorevole Ancona che, come al solito, ha dato anche in questa occasione prova

della sua grande competenza ed eloquenza, si è occupato di varie e grosse questioni. Anzitutto del carbone.

L'onorevole ministro ha promesso oggi un disegno di legge. Io mi auguro ed ho fede che esso possa risolvere la questione che nessuno vorrà disconoscere: è di una gravità eccezionale.

Oggi abbiamo uno *stock* di carbone che è appena un terzo del necessario per la marina da guerra in caso di una mobilitazione e ciò secondo quanto crede l'ufficio di Stato maggiore per fabbisogno della marineria.

L'onorevole Ancona mi ha detto che io sono stato crudele nella mia pretesa che il ministro della marina debba provvedere al servizio di carbone per lo Stato, ma io non so chi altro potrebbe provvedervi qualora si pensi che il ministro della marina, in caso di guerra, può fare un sequestro di tutto il carbone esistente nello Stato in possesso delle ferrovie e degli opifici industriali. Ora in questo caso, la stasi ferroviaria e industriale, non provocherebbe una vera rivoluzione?

È il caso di prevedere e provvedere ed il provvedere è di una difficoltà eccezionale, giacchè, come ho dimostrato nella mia relazione, l'Italia ha bisogno di sei milioni di tonnellate di carbone all'anno e di 20 mila tonnellate per ogni giorno lavorativo, ciò che importa duemila vagoni discendenti carichi dalle Alpi e duemila vagoni vuoti ascendenti. Noi, in Italia, per carbone, viviamo a giornata e che cosa avverrà se, non provvedendo in tempo, saremo sorpresi in questa penuria di carbone da una possibile guerra?

Il ministro ha detto che si provvederà ai depositi di nafta e di petrolio ed io aggiungerò soltanto che questo ha una importanza grandissima, tanto più che il petrolio pesante può essere conservato in depositi sotterranei mentre il carbone deve essere tenuto all'aperto.

E veniamo ora ad un'altra questione di cui si sono occupati l'onorevole Ancona ed altri: la lentezza delle costruzioni navali. L'onorevole ministro ci ha fatto oggi delle comunicazioni confortanti sul tempo nel quale le quattro *Dreadnoughts* entreranno in squadra. Io non posso menomamente dubitare delle sue asserzioni, faccio atto di fede e spero che quanto ha detto si verifichi punto per punto, poichè è indubitato che la nostra marina in questo momento attraversa un periodo vitale, in quanto scenderà molto al di sotto della posizione

in cui si trova se per l'epoca stabilita i quattro *Dreadnoughts* non saranno pronti.

L'onorevole ministro, ripeto, ha fatto dichiarazioni esplicite, ha detto che si servirà di tutti i mezzi perchè i contratti siano eseguiti ed io spero che non si verifichi quello che si è verificato pel passato: la questione ultima della consegna delle corazze *Midwale* ci informi; dico solo al ministro: qui si parrà la tua abilità.

A questo proposito ho saputo che qualcuno ha male interpretato la frase della mia relazione, dove ho detto che si deve assolutamente evitare lo sconcio deplorabile avvenuto colla *Roma*, che trascinò le sue prove per oltre un anno di tempo e, per maggior quiete dell'animo mio, ho voluto consultare tutti i vocabolari, del Fanfani, del Rigutini, del Pedrocchi, non escluso il dizionario dei sinonimi del Tommaseo per vedere se la parola *sconcio*, implicasse qualche cosa di offensivo e tutti sono concordi nel dire che *sconcio* significa *inconveniente*. Ora domando io se non è inconveniente questo, quale sarà un inconveniente? (*Movimento dell'onorevole ministro della marina*).

Non mi riferisco a lei, onorevole ministro.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. No, anzi deploro anche io.

DEL BALZO, *relatore*. Non ho inteso punto di menomare la stima delle ditte costruttrici italiane, che sono ottime, che sono riuscite a sostenere vittoriosamente la concorrenza estera: ho voluto soltanto constatare un fatto e il fatto è indubbio. Mi permetta a questo proposito la Camera di fare una rapida storia delle prove della corazzata *Roma*.

La *Roma* fu posta sullo scalo nel 1903. Stette sullo scalo per quattro anni: fu varata nel 1907 e fu posta in squadra, sebbene non avesse fatto le ultime prove, nelle ultime manovre navali. Ma vediamo un po' come andarono le faccende della *Roma*.

In data 31 ottobre 1908, la ditta costruttrice avvisava il Governo che l'apparato motore era pronto al collaudo e il collaudo, da parte della regia marina, veniva iniziato colle prove sugli ormeggi il 19 novembre, prove dichiarate ufficiali dalla stessa Commissione per l'esito ben soddisfacente.

Seguiva il 17 dicembre successivo l'uscita a mare della nave per le prove ufficiali di massimo raggio d'azione e si fece la prova preliminare il 20 dicembre e successivamente il 14 febbraio 1909. In queste due prove si ebbero a constatare dei sensibili riscaldamenti nei cuscinetti nei banchi delle mac-

chine. Intanto la nave entrava in bacino per lavori allo scafo il 5 marzo e ne usciva il 19 aprile.

Qui debbo rilevare che nel momento in cui la ditta costruttrice domandava la visita dell'apparato motore, per il collaudo sulla nave, una quantità di cose non erano pronte. Non le leggerò perchè sono moltissime, ma ce ne erano delle importanti, come il montaggio dell'argano, costruzione della trasmissione pel timone; sistemazione dei condotti d'aria e così via discorrendo, fino all'istallazione della torre corazzata di comando e, questo, ripeto, dopo quattro anni di arsenale.

Una Commissione nominata per ordine del comando in capo del primo dipartimento in data 7 giugno 1909 (noti la Camera questa data) fu incaricata di procedere al collaudo per l'impianto elettrico generale della *Roma*, ciò che dimostra che quell'impianto, fino a quel giorno, non era pronto, chiuse i suoi lavori il primo novembre 1909 e si collaudarono i verricelli per imbarcagioni, i tonneggi elevatori delle munizioni, i verricelli per imbarco e via discorrendo.

L'impianto dei tubi lancia siluri avvenne soltanto tra gli ultimi giorni di maggio e i primi di giugno 1909 e i lanci effettivi, con nave in moto, ebbero luogo il nove settembre, essendosi dovuto ancora procedere ad una rettifica alle cucchieie dei tubi, sulla nave in bacino, dal 13 al 21 agosto.

Dopo ciò durante lo svolgersi di questi lavori si ripresero ancora le prove a mare con la data dell'8 giugno 1909.

Si ripeterono il 23 dello stesso mese ed il 9 e il 17 luglio successivo, ma con esito non troppo soddisfacente per improvvise avarie nei distributori di alta pressione. E così la nave, dopo fatte queste riparazioni, andò alle grandi manovre ed ebbe a bordo Sua Maestà il Re ed il capo dello stato maggiore ammiraglio Bettolo. Durante le manovre tutto andò bene, la nave rientrò dopo alla Spezia alla metà di ottobre, e rientrata in dipartimento partì subito per Genova per completare il lavoro del cambio di metallo bianco anche ai cuscinetti dei piedi di biella e reggispinta, per quanto il risultato delle prove fosse stato abbastanza soddisfacente. Ad esaurire infine il programma contrattuale dell'apparato motore si usciva con la nave il 2 dicembre 1909 per le prove a tutta forza ottenendo funzionamento ineccepibile, sviluppo 21,965 cavalli contro 20 mila stabiliti dal contratto. Dopo una successiva prova

avvenuta il 16 dicembre, nella quale fu riconosciuta l'utilità di cambiare il tubo delle fasce elastiche dei distributori di alta e media pressione per rendere più perfetto il loro funzionamento, la Roma esauriva nei giorni 7 e 8 febbraio 1910 anche la prova ufficiale delle 24 ore.

Dunque questa prova si è trascinata per più di un anno, dunque quello che io ho detto nella relazione non è che la verità.

E bisogna anche dire che in una delle prove si verificò un guasto nel distributore di alta pressione destro che obbligò per prudenza ad arrestare la macchina. Allo smontaggio si constatò la rottura del distributore prodotto da una chiave da dadi rimasta nell'interno del distributore. Fu dimenticanza oppure più attendibilmente fu *sabotage*?

E con ciò parmi di avere dimostrato, secondo il compito che mi ero assunto, che la nave è stata più di un anno nelle sue prove e che sono lente le costruzioni nei nostri cantieri. Certamente in questi ultimi tempi vi è stato un miglioramento. Ma una nave che dal varo all'allestimento impiega sei o sette anni non è un esempio da potersi commendare. L'onorevole Di Palma nel suo lucido discorso parlò di programma e di formula navale. E dirò anch'io poche parole sulla formula navale.

La formula navale per essere stabile dovrebbe provvedere a tutte le necessità della difesa di un paese. Però per ciò ci vogliono risorse finanziarie infinite. Pur troppo noi non siamo in queste condizioni e non potremo avere mai una formula navale stabile; ma ci dovremo contentare di una formula che sia in certo modo temperata alle nostre risorse finanziarie. E che ciò sia vero lo dimostra quello che avviene in Inghilterra la quale mantiene la sua nota formula navale: del *Two powers standard*; riunire le forze di due delle più potenti marine del mondo aumentate del dieci per cento.

Ebbene noi abbiamo avuto in quella grande nazione in questi ultimi tempi uno spettacolo veramente edificante, abbiamo veduto che, a dispetto di un corpo tecnico come l'ammiragliato; il popolo inglese non si è contentato né delle dichiarazioni dell'ammiragliato né di quelle di sir George Grey, ministro degli esteri, e nel memorabile comizio avvenuto il 1° aprile alla Guildhall nella City, dove intervennero tutte le più alte rappresentanze della banca, della industria e del commercio si decise di fare pressione sul Governo, perchè quattro *superdreadnoughts* fossero messi in cantiere.

E questo ottennero e i fatti hanno dato ragione più alle popolazioni, di quello che all'ammiragliato.

E quando si pensa che la squadra tedesca al 1912 avrà tredici *Dreadnoughts* e l'Inghilterra ne avrà ventisei, con navi le quali dal tipo *Bellorophon* di diciottomila tonnellate vanno fino al tipo *Lyon* di ventitremila tonnellate e quindi con una spesa media di 55 milioni, ognuno si farà il conto che l'Inghilterra per il 1912 avrà speso 1,400 milioni; alla quale, aggiungendo una metà di queste spese per siluranti, scouts, destroyers, incrociatori corazzati, si arriva alla cifra di 2,100 milioni.

E che cosa avverrà dopo se dovrà verificarsi il periodo nuovo della squadra tedesca, cioè che debba portare le sue corazzate a trentacinque e quindi l'Inghilterra dovrà seguirla?

Allora in un periodo che ancora non è noto, perchè è nella mente dell'imperatore tedesco, l'Inghilterra dovrà spendere sei miliardi. Ora questo è tanto enorme che la cifra stessa spaventa. E lo stesso ministro degli esteri inglese, in una memoranda di discussione, dichiarò che le spese navali delle grandi potenze sono l'obbrobrio della moderna civiltà. Ma qui è il caso di dire: *video bona proboque, deteriora sequor*.

E l'Italia deve avere anch'essa la sua formula navale? Ma io credo che l'Italia abbia la sua formula navale, nel senso che deve mantenere il posto che ha attualmente. Essa occupa il settimo posto e non lo deve perdere. Mantenendo una forza navale doppia dell'ottesima potenza che la segue. Non deve giungere all'ottavo posto, perchè ciò segnerebbe la sua decadenza militare.

DI PALMA. È decadenza pure rimanere al settimo.

COTTAFAVI. Dovrebbe andare al sesto.

DEL BALZO, *relatore*. Io avrei qui finito il mio compito di relatore della Giunta generale del bilancio. Ma mi permetterà la Camera di dire qualche cosa per conto mio. Parlerò dell'Adriatico come deputato e non come relatore del bilancio della marina.

Dell'Adriatico si sono occupati tutti gli oratori che mi hanno preceduto. Ed io non potrei, senza decapitarmi, non dire la mia opinione. (*Commenti*).

L'onorevole Ciccotti nel suo discorso fece qui l'esame di un articolo della *Neue Freie Presse*, di una lettera aperta all'onorevole presidente del Consiglio. E la esaminò. Io mi sono fatto venire il testo autentico della *Neue Freie Presse* e l'ho voluto leggere tutto.

Comincio col dichiarare che quanto sto per dire è assolutamente obiettivo e non ha nessun sentimento di astio contro nessuno;

Io parlo per ver dire.

Non per odio d'altrui, nè per disprezzo.

(*Commenti*).

Io sono fautore della triplice alleanza, perchè è stata pegno di pace in Europa e perchè ha assicurato a noi quella lunga pace che ci ha dato campo di far fiorire le nostre industrie ed i nostri commerci. Ed io mi auguro che le relazioni dell'Italia con la vicina monarchia alleata diventino sempre più leali e sempre più cordiali. Ma io faccio queste osservazioni per constatare una posizione di fatto.

Dunque, diceva la *Neue Freie Presse* fra le altre cose, che la monarchia austro-ungarica costruisce tre *dreadnoughts*, e l'Italia le ha già costruite prima. Questo è il principio e dove sarà la fine?

Ora ciò è perfettamente inesatto. L'Austria aveva già cominciato ad anticipare parecchi milioni di fiorini allo stabilimento tecnico industriale di Trieste.

Ed io non farò che leggere un articolo (poche parole) della *Zeit*, in data 9 giugno. Come vedete è recente. Dice quest'articolo: « Dopo che in queste ultime settimane si raccolse il materiale necessario nel cantiere San Marco, dallo stabilimento tecnico fu impostata la chiglia della prima *dreadnought* che, per intanto, viene costruita per conto privato ». Noti la Camera: « per intanto, viene costruita per conto privato ».

« La chiglia della seconda *dreadnought* verrebbe impostata nel mese di settembre sul bacino attiguo. Si avrebbe intenzione d'approntare per il varo la prima, possibilmente per la metà di luglio o per l'agosto 1911; la seconda, nel febbraio 1912. La durata complessiva dei lavori (noti la Camera) per la costruzione di queste due navi, è preventivata in trenta mesi circa; e, se non subentreranno ritardi ed altri ostacoli, la prima nave potrà essere completamente allestita per l'ottobre 1912, e la seconda per marzo 1913 ».

Mentre ciò avveniva là, noi avevamo i fondi votati da parecchi mesi ed avevamo avanzi di bilancio degli anni precedenti; ma nessuna chiglia ancora in cantiere. Dunque tutta questa fretta non è vera. Noi, al massimo, costruiamo insieme. Del resto, ormai non è più possibile dubitare su quello che fa la vicina monarchia, per le navi da guerra.

Io non glie ne faccio colpa alcuna, essa difende i suoi interessi, come noi difendiamo i nostri, senza nessuna intenzione ostile da una parte e dall'altra.

Di fatti, nella seduta del 31 maggio ultimo scorso, il ministro austriaco delle finanze, von Biliuski, fece alla Commissione del bilancio dichiarazioni sul *deficit* dell'anno in corso, sui mezzi per ovviarvi e sulle spese militari; e può dirsi esser questa la prima volta che il Governo dia comunicazioni ufficiali circa la costruzione delle *dreadnoughts*. E poi soggiunse che « queste spese si aggireranno intorno a 300 milioni di corone »: ciò che vuol dire che saranno quattro *dreadnoughts*.

Dice, in seguito, la sopra notata lettera al ministro Luzzatti, che l'Austria non ha nessuna ragione d'aggre-dire l'Italia; che là, tedeschi, magiari, polacchi, sono tutti ben disposti verso di noi. Ed io non metto in dubbio questo. Ma nemmeno noi abbiamo intenzione d'aggre-dire chicchessia.

Però in Austria, noi conveniamo colla *Neue Freie Presse*, il più autorevole organo del partito liberale colà, che tutti i partiti illuminati ed il Governo, siano nostri amici: ma vi esiste pure un partito militarresco, un partito reazionario ed un partito clericale, i quali hanno il *leit motiv* di far credere sempre al pericolo italiano. *Le danger italien* è un opuscolo che fu pubblicato a Vienna nel 1908. Ma, non potendo dire che sono essi che hanno intenzione d'aggre-direci, dicono che l'Italia ha intenzione d'aggre-dire!... (*Interruzione del deputato Viuzzi*).

Aggiungerò che, nel momento che si pubblicava la lettera aperta sulla *Neue Freie Presse*, io leggevo nell'*italofoba Armee Zeitung* un articolo dell'ammiraglio austriaco Chiari, che ha nome e origine italiano, e che da poco tempo è fuori ruolo di quell'armata. Quest'articolo è commentato anche dalla *Reichspost* e dalla *Vaterland* (come vede la Camera tutti giornali clericali e reazionari), e fra le tante menzogne di questo articolo leggerò l'ultima, chè ne vale la pena. Esso dice: « Prima della visita dello Czar a Racconigi, si poteva sperare di vedere questa grande guerra, che risolverà una situazione insopportabile, rinviata di parecchi anni; ma ora la situazione è peggiorata e il *casus belli* può venire di sorpresa da un momento all'altro ». Io domando, se questo non è un caso di fobia o di mania di persecuzione, quale altro possa essere tale! Come? la visita dell'Imperatore di Russia a Racconigi

dovrebbe rappresentare un *casus belli* fra l'Italia e l'Austria?

Nè, onorevoli colleghi, avrete dimenticato il discorso che il Marine Kommandans austriaco, pronunziava nel 1908 nell'aula dell'Accademia navale di Fiume alla presenza dei deputati austriaci e czechi. *Memisse juvabit*.

Montecuccoli pronunziò queste testuali parole: « Per difendere commerci ed industrie occorre una forte marina da guerra. Una flotta potente costa, o signori, ma è indispensabile ad ogni nazione che ha il dovere di mantenere il suo posto nel novero delle grandi potenze ».

« Una flotta atta solo alla difensiva rappresenta (lo dico apertamente) niente altro che spreco di denaro. La flotta, per quanto grande, deve avere però tale forza da poter prendere all'occorrenza l'offensiva e colpire nei suoi più vitali interessi l'avversario. Non si possono plasmare le navi con le teorie, occorre denaro e tempo ecc. ».

Questo linguaggio è perfettamente sconosciuto agli ufficiali ed agli ammiragli del nostro esercito e della nostra marina, ed un colonnello che poco tempo fa, caso veramente sporadico, si permise di dire delle parole vivaci fu subito esonerato dal servizio ed era un valoroso. (*Commenti*).

Voce. Era un generale!

DEL BALZO, *relatore*. Ora si parla di irredentismo in Italia, ma dov'è questo irredentismo? Ormai è una parola vuota di senso: in altri tempi la rimozione di un colonnello, avvenuta per ragioni di questo genere, chissà quali esplosioni irredentistiche avrebbe provocato. Ebbene questo fatto passò completamente inavvertito. (*Interruzioni a sinistra*).

Del resto, poi, che noi abbiamo il diritto di fare quello che facciamo ce lo dice lo stesso ministro Aherenthal, il quale, il 31 gennaio, davanti alle Delegazioni austriache rispondendo a Kramar, capo dei giovani czechi ed a Pittoni delegato italiano socialista, disse testualmente così:

« Si è scritto di armamenti italiani. L'Italia arma e rinforza la sua flotta, ma noi non possiamo fargliene carico; la situazione geografica dell'Italia, la lunga distesa delle sue coste e l'influenza delle forti posizioni di altre Potenze mediterranee, spiegano tali armamenti. Ritengo però che l'Italia non abbia progetti aggressivi, tantopiù, inquantochè da parte nostra, nel rinforzo della flotta non seguiamo per nulla simile piano ». A questa dichiarazione mi sottoscrivo completamente.

Del resto, l'Austria nel 1893 aveva un terzo della flotta italiana, ne aveva due quinti nel 1907, nel 1910 ne ha quasi quattro quinti, per il 1912, se non provvederemo ai casi nostri, ci supererà.

L'Italia si era limitata ai tipi misti *Regina Elena* con due cannoni da 305 e con 12 da 203: l'Austria costruì i tipi *Radetzky* con 4 cannoni da 305 e con 8 cannoni da 240, e sono vere e proprie navi strategiche, alle quali presentemente noi non abbiamo nessuna nave simile da opporre fino a che non avremo in isquadra la *Dante Alighieri* e le sue tre compagne...

Una voce all'estrema sinistra. Ma siamo alleati.

DEL BALZO, *relatore*. Essa pure è alleata nostra, ed arma: se arma lei, dobbiamo armare anche noi. (*Bravo!*)

L'Austria dalla frontiera italiana a Montefalcone sino alla frontiera Montenegrina di Spitzza conta 800 chilometri di costa, e tra Pola e Ragusa, e sopra una distesa di 500 chilometri l'accesso alla costa dal mare è difeso da un numero infinito di isole e di isolette, ultime vestigia di un litorale scomparso, separate spesso da stretti passaggi. Una sessantina di porti coronano questa spiaggia e delle flottiglie di torpediniere e di siluranti possono da quei siti reconditi fare delle sorprese in alto mare.

All'estremità meridionale della Dalmazia vi è la magnifica rada fortificata di Cattaro, la quale offre un punto d'appoggio a degli incrociatori che vogliono operare nel basso Adriatico. Al nord della Dalmazia fra i grandi porti marittimi di Trieste e di Fiume, una austriaca e l'altra ungherese, vi è il porto di guerra di Pola che è la base della flotta Austro-Ungarica.

L'Austria ha un solo mare: l'Italia ha tre mari, una costiera tripla, le due più grandi isole del Mediterraneo, ed ha il dovere, *to show flag*, come dicono gl'Inglesi, di sventolare la sua bandiera per tutelare le sue colonie del Benadù e dell'Eritrea e i suoi emigranti che vanno oltre l'Oceano. (*Bravo!*)

La nostra costa adriatica è aperta unita indifesa, battuta dalla borrasenza alcuna base navale da Venezia a Taranto, e quest'ultima anche non completamente armata.

Onorevoli colleghi, io ho finito. Concludendo dico che ove lo si voglia fermamente a Vienna, sia anche possibile un'intesa sulle costruzioni navali, ed io non desidero niente di meglio.

Ma dall'altro canto sono intimamente

convinto che i nostri armamenti non debbano essere ritardati di un sol giorno. Ciò non per l'Austria, ma per la nostra esistenza nel Mediterraneo.

Pace dunque vogliamo, e soprattutto vogliamo la pace, ma sia pace onorevole e dignitosa.

Nessuno sospetti mai una nostra aggressione se anche fosse doppia la nostra forza militare, ma tutti riconoscano il nostro diritto a preparare la più strenua delle difese quando fosse violata la patria, questa nostra patria che i nostri padri rendessero col loro sangue e i nostri antenati illustrarono colla scienza, colla letteratura, colla civiltà, colle armi. (*Vivissime approvazioni. Molti deputati si recano a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro della marina, la invito ad esprimere il suo parere intorno agli ordini del giorno presentati dagli onorevoli Canepa e Queirolo.

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. Dopo le dichiarazioni da me fatte circa le condizioni dei disegnatori e del corpo sanitario, prego gli onorevoli firmatari degli ordini del giorno di volerli convertire in raccomandazioni, poiché credo di aver dato loro adeguati affidamenti in proposito.

PRESIDENTE. Onorevole Canepa, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

CANEPA. Ringrazio l'onorevole ministro della marina delle assicurazioni che mi ha date e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Queirolo...?

QUEIROLO. Ringrazio anch'io l'onorevole ministro e ritiro parimenti il mio ordine del giorno, prendendo atto delle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Si potrebbe ora procedere alla discussione dei capitoli. Su due di essi è iscritto per parlare l'onorevole Molina.

Voci. A domani! a domani!

MOLINA. Rinunzio a parlare. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Procediamo allora alla discussione dei capitoli: con la solita intesa che, ove nessuno chieda di parlare, i capitoli stessi s'intendano approvati con la semplice lettura.

Titolo I. — *Spesa ordinaria.* — Categoria I. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale (*Spese fisse*), lire 963.000.

Capitolo 2. Ministero - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 103.000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina - Comitato per l'esame dei progetti di navi - Ufficio tecnico (*Spese fisse*), lire 46.600.

Capitolo 4. Ministero - Spese varie d'ufficio, lire 94.300.

Capitolo 5. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e dei locali di proprietà privata adibiti ad usi di uffici in Roma - Canoni d'acqua e fitti relativi, lire 90.000.

Capitolo 6. Biblioteche della regia marina - Personale, lire 9.000.

Capitolo 7. Biblioteche della regia marina - Materiale, lire 17.500.

Capitolo 8. Telegrammi da spedirsi all'estero, lire 12.000.

Capitolo 9. Spese postali, lire 15.000.

Capitolo 10. Spese di stampa, lire 95.000.

Capitolo 11. Provvista di carta ed oggetti vari di cancelleria, lire 70.000.

Capitolo 12. Pubblicazioni ufficiali e periodiche, lire 47.000.

Capitolo 13. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari per militari ed impiegati (*Spesa d'ordine*), lire 1.000.

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

Capitolo 15. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 5.000.

Capitolo 16. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai gabinetti, lire 16.000.

Capitolo 17. Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio, lire 5.000.

Capitolo 18. Sussidi ad impiegati e militari invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie, lire 60.000.

Capitolo 19. Compensi per lavori straordinari eseguiti dal personale dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina militare, lire 75.000.

Capitolo 20. Spesa per trasferta e di missioni del personale militare e civile per i servizi della marina da guerra, lire 925.000.

Capitolo 21. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie, lire 94.000.

Capitolo 22. Distinzioni onorifiche (Soprassoldi per medaglie al valore, onorificenze dell'ordine militare di Savoia, acquisto di decorazioni, medaglie di benemerenzia), lire 8.900.

Capitolo 23. Spese casuali, lire 10.000.

Debito vitalizio. — Capitolo 24. Rimborsi al Ministero del tesoro della spesa per pen-

sioni ordinarie (Personale militari e civile), lire 6,077,000.

Capitolo 25. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per pensioni ordinarie (Personale lavorante), lire 1,963,000.

Capitolo 26. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per indennità per una sola volta invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti, lire 28,000.

Capitolo 27. Contributo dello Stato alla Cassa nazionale di previdenza per le pensioni agli operai del silurificio di San Bartolomeo e dei fattorini semaforici (legge 15 luglio 1906, n. 348), lire 7,500.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 28. Corpo delle capitanerie di Porto (Personale di concetto) (*Spese fisse*), lire 912,300.

Capitolo 28 bis. Personale dell'Ispettorato dei servizi marittimi (*Spese fisse*), lire 59,500.

Capitolo 29. Bassa forza della capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 423,000.

Capitolo 30. Personale d'ordine e personale avventizio delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 178,000.

Capitolo 30 bis. Consiglio superiore della marina mercantile — Comitato per i servizi marittimi — Commissione reale per la riforma del codice della marina mercantile, lire 40,000.

Capitolo 30-ter. Personale dell'Ispettorato dei servizi marittimi e delle capitanerie di porto — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 8,400.

Capitolo 30-quat. Spesa di trasferta e di missioni del personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 41,000.

Capitolo 31. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile, lire 65,000.

Capitolo 32. Fitto di locali ad uso della marina mercantile, lire 36,500.

Capitolo 32-bis. Telegrammi da spedirsi all'estero nell'interesse della marina mercantile, lire 2,000.

Capitolo 32-ter. Spese postali della marina mercantile, lire 3,000.

Capitolo 32-quat. Spese di stampati e pubblicazioni ufficiali per la marina mercantile, lire 18,000.

Capitolo 32-quinques. Acquisto di carta e di oggetti di cancelleria per la marina mercantile, lire 10,800.

Capitolo 33. Indennità speciali e spese di

ufficio al personale della marina mercantile, lire 69,700.

Capitolo 33-bis. Compensi per lavori straordinari eseguiti dal personale dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina mercantile, lire 16,000.

Capitolo 33-ter. Sussidi alla gente di mare, agli impiegati del basso personale della marina mercantile in attività di servizio, lire 6,000.

Capitolo 34. Arredamenti e spese varie della marina mercantile, lire 75,000.

Capitolo 35. Sovvenzioni alle Casse invalidi ed altri istituti della marina mercantile, lire 263,861.32.

Capitolo 36. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

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, legge 16 maggio 1901, numero 176, e legge 28 giugno 1906, n. 208 — Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (*Spesa obbligatoria*), lire 8,000,000.

Capitolo 37-bis. Compensi alla Società di navigazione generale italiana ed altre aziende esercenti servizi marittimi, per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (*Spesa obbligatoria*), lire 295,500.

Capitolo 37-ter. Sovvenzione alla Società di navigazione generale italiana per i servizi postali e commerciali marittimi, lire 9,431,786.

Capitolo 37-quat. Sovvenzione alla Società veneziana di navigazione a vapore per il servizio fra Venezia e Calcutta, lire 1,100,000.

Capitolo 37-quin. Sovvenzione alla Compagnia Neederland per il servizio fra Genova e Batavia, lire 70,000.

Capitolo 37-sex. Sovvenzione alla Società Puglia per il servizio dell'Adriatico, lire 654,000.

Capitolo 37-sept. Sovvenzione alla Società Napolitana di navigazione per i servizi dei golfi di Napoli e Gaeta, lire 100,000.

Capitolo 37-oct. Sovvenzione alla Società siciliana per il servizio delle Eolie — Sovvenzione alla Società « Francesco Lacava » pel servizio delle isole Alicudi, Filicudi e Vulcano, lire 147,770.

Capitolo 37-nov. Compensi alla Società di navigazione generale italiana per la riduzione dei noli sulla esportazione dalla Sardegna

di vino, olio, formaggio e bestiame. (Legge 29 giugno 1905, n. 298), lire 60,000.

Capitolo 37-*dec.* Compensi alla Società di navigazione generale italiana per la riduzione delle tariffe dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario fra il continente e la Sardegna, lire 85,000.

Capitolo 37-*und.* Sovvenzione alla Società di navigazione « La Veloce » per il servizio fra Genova e l'America centrale. (Legge 29 giugno 1905, n. 301), lire 550,000.

Capitolo 37-*duod.* Sovvenzione alla ditta « Successori di Sansone Forli di Ravenna » per il servizio fra Ravenna e Fiume, Ravenna e Trieste. (Legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 60,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 38. Stato maggiore generale, lire 4,500,000

Capitolo 39. Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti), lire 1,938,700.

Capitolo 40. Corpo sanitario — Personale militare e civile, lire 825,000.

Capitolo 41. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 969,800.

Capitolo 42. Ufficiali del Corpo reali equipaggi, lire 482,000.

Capitolo 43. Ufficiali in posizione ausiliaria (*Spese fisse*), lire 100,000.

Capitolo 44. Corpo reale equipaggi — Pagine alla bassa forza, lire 12,770,000.

Capitolo 45. Corpo reale equipaggi — Vestiario e spese generali, lire 1,849,500.

Capitolo 46. Corpo reale equipaggi — Soprassoldi e spese varie, lire 553,600.

Capitolo 47. Corpo reale equipaggi — Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 4,300,000.

Capitolo 48. Difese costiere — Personale (*Spese fisse*), lire 440,000.

Capitolo 49. Soprassoldi vari al personale militare addetto al servizio semaforico e radiotelegrafico — Fattorini e cantonieri, lire 375,000.

Capitolo 50. Pagine, indennità e soprassoldi ai carabinieri reali di servizio nei regi arsenali, lire 331,500.

Capitolo 51. Indennità e spese di ufficio per i personali militari della regia marina, lire 211,700.

Capitolo 52. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 220,000.

Capitolo 53. Fitto di locali e canoni di acqua per uso della marina militare, lire 65,600.

Capitolo 54. Armamenti navali — (Com-

petenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna), lire 7,601,000.

Capitolo 55. Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione, lire 6,500,000.

Capitolo 56. Materiali di consumo per le regie navi, lire 1,925,000.

Capitolo 57. Viveri a bordo ed a terra, lire 10,218,400.

Capitolo 58. Servizio ospedaliero per i militari del corpo reali equipaggi (giornate di cura, materiali d'ospedale, spese varie), lire 810,000.

Capitolo 59. Istituti di marina (Regia scuola navale di guerra — Regia accademia navale e Regia scuola macchinisti) — Spese generali — Professori militari — Concorso complementare — Spese varie, lire 339,700.

Capitolo 60. Istituti di marina (Regia accademia navale e Regia scuola macchinisti) — Stipendi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 104,000.

Capitolo 61. Servizio idrografico — Personale lavorante (impiegati civili aggiunti, artieri, operai permanenti e assistenti d'osservatorio), lire 125,000.

Capitolo 62. Servizio idrografico — Materiale e spese varie, lire 158,000.

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

• Capitolo 64. Esercizio delle stazioni radiotelegrafiche del Benadir e della Colonia Eritrea, lire 110,000.

Capitolo 65. Personale per il servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina, lire 183,000.

Capitolo 66. Personale dei contabili e dei guardiani di magazzino (*Spese fisse*), lire 1,658,000.

Capitolo 67. Personale civile tecnico (*Spese fisse*), lire 887,000.

Capitolo 68. Disegnatori della regia marina (*Spese fisse*), lire 643,000.

Capitolo 69. Indennità e spese d'ufficio ai personali civili della regia marina, lire 95,000.

Capitolo 70. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 33,600.

Capitolo 71. Spese per trasporti di materiali, lire 215,000.

Capitolo 72. Costruzione, manutenzione e miglicramento di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 2,543,000.

Capitolo 73. Acquisti ed impianti di macchinari, attrezzi, ecc., occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 1,750,000.

Capitolo 74. Energia elettrica, combustibili ed altri generi di consumo, spese generali per gli stabilimenti militari marittimi e spese per collaudo di materiali, lire 1,700,000.

Capitolo 75. Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti - scafi - motori, armi a bordo ed a terra, lire 53,780,160.

Capitolo 76. Spesa autorizzata con l'articolo 4 della legge 27 giugno 1909, n. 384, non riferentesi alle costruzioni navali, lire 5,000,000.

Capitolo 77. Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi, lire 17,320,000.

Capitolo 78. Spese varie per il personale lavorante, lire 1,200,000.

Capitolo 79. Acquisto di munizionamenti da guerra conservazione dei munizionamenti esistenti - Materiali per costruzione di bersagli, lire 3,120,000.

Capitolo 80. Spese di mano d'opera per lavori eseguiti negli stabilimenti militari marittimi con personale estraneo alla regia marina, lire 800,000.

Capitolo 81. 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.

Capitolo 82. Adattamento di piroscafi mercantili al servizio ausiliario, lire 100,000.

Capitolo 82-bis. Fondo di riserva per provvedere alle eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 500,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 83. Personale transitorio e in via di eliminazione (*Spese fisse*), lire 238,000.

Capitolo 84. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 50,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 85. Costruzione ed acquisto di navi e materiali per la regia marina da guerra. Legge 2 luglio 1905, n. 320 (*Spesa ripartita*).

Categoria IV. *Partite di giro*. — Capitolo 86. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,716,486.99.

Riassunto per titoli. — Titolo I. — *Spesa ordinaria*. — Categoria I. — *Spese effettive*. — Spese generali, lire 2,762,300.

Debito vitalizio, lire 8,075,500.

Spese per la marina mercantile, lire 22,802,117.32.

Spese per la marina militare, lire 149,816,260 lire.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 183,456,177.32.

Titolo II. — *Spesa straordinaria*. — Categoria I. — *Spese effettive*. — Spese generali, lire 288,000.

Spese per la marina militare, *Soppresso*.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 288,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 183,744,177.32

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 2,716,486.99.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — *Spese effettive* (parte ordinaria e straordinaria), lire 183,744,177.32.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 2,716,486.99.

Totale generale a cui ascende il bilancio della marina, lire 186,460,664.31.

La pongo a partito.

(È approvato).

Passiamo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge:

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 1910 al 30 giugno 1911, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Con i fondi assegnati ai capitoli n. 75 « Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti - Scafi, motori, armi a bordo ed a terra », n. 77 « Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi » e n. 80 « Spese di mano d'opera per lavori eseguiti negli stabilimenti militari marittimi con personale estraneo alla regia marina » dello stato di previsione annesso, il Governo del Re provvederà alla manutenzione del naviglio e delle atmi ed ai settonotati lavori di nuova costruzione:

1° Incrociatore *S. Marco* (allestimento);

2° Nave da battaglia di 1ª classe *Dante Alighieri*;

3° Nave da battaglia di 1ª classe *Conte di Cavour*;

4° Nave da battaglia di 1ª classe *Giulio Cesare*;

5° Nave da battaglia di 1ª classe *Leonardo da Vinci*;

6° Nave esploratrice *Quarto*;

7° Nave esploratrice *Marsala*;

8° Nave esploratrice *Nino Bixio*;

9° Nave bacino sommergibili;

10° Nave cisterna;

11° Rimorchiatore d'alto mare;

12° Naviglio sottile, torpediniere e sommergibili;

13° Navi di uso locale, palischermi a vapore e galleggianti.

(È approvato).

Art. 3

A termini della legge 20 giugno 1909, n. 366, per l'esercizio 1910-11, il Ministero del tesoro è autorizzato ad anticipare al Ministero della marina, in conto corrente, fondi fino al massimo di lire 7,000,000, per il servizio di cassa delle regie navi che non si trovano nella posizione amministrativa di disarmo.

Le delegazioni del tesoro sulle quali per l'esercizio predetto potranno essere rilasciati ordini di pagamento, a carico del conto corrente, sono quelle di Genova, Napoli, Lecce e Venezia.

(È approvato).

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato ad alienare il regio sambuco radiato *Gazzella*.

(È approvato).

Art. 5.

La facoltà concessa dagli articoli 3 e 5 della legge 5 luglio 1908, n. 367, è prorogata per un periodo di due anni.

(È approvato).

Art. 6.

La facoltà concessa al Governo dell'articolo 2 della legge 2 gennaio 1910, n. 2, per l'unificazione dei servizi marittimi, di avvalersi di decreti reali per trasportare nel bilancio della marina i fondi stanziati nell'esercizio 1909-10 per i servizi che saranno concentrati nel Ministero medesimo, è estesa all'esercizio 1910-11.

(È approvato).

Art. 7.

È istituito il nuovo capitolo n. 82-bis, con la denominazione: « Fondo di riserva per provvedere alle eventuali deficienze dei

capitoli relativi alle spese della marina militare ».

Le prelevazioni di somme dal capitolo n. 82-bis, e la loro iscrizione in aumento dei capitoli compresi nell'elenco annesso alla presente legge, saranno fatte per decreto del ministro del tesoro da registrarsi alla Corte dei conti.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Presentazione di una relazione.

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

TORRE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti per la istruzione elementare e popolare.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita ed iscritta nell'ordine del giorno.

Chiusura e risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni e proposta di legge:

« Modificazioni al piano regolatore della zona monumentale di Roma stabilito con le leggi 18 dicembre 1898, n. 509 e 11 luglio 1907, n. 502 »:

Presenti e votanti . . . 238

Maggioranza 120

Voti favorevoli . . . 216

Voti contrari 22

(La Camera approva).

« Aggregazione di alcune zone del territorio del comune di Fiesole al comune di Firenze »:

Presenti e votanti . . . 238

Maggioranza 120

Voti favorevoli . . . 203

Voti contrari 35

(La Camera approva).

« Conversione in legge del regio decreto 13 gennaio 1910, n. 73, col quale sono considerati come maestri rurali, fino a contra-

rie disposizioni, agli effetti della indennità di disagiata residenza, di cui all'articolo 67 della legge 15 luglio 1906, n. 383, tutti i maestri dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 »:

Presenti e votanti . . .	238
Maggioranza	120
Voti favorevoli . . .	216
Voti contrari	22

(La Camera approva).

« Specialisti tecnici civili da assumersi temporaneamente in servizio dell'amministrazione militare per lavorazioni nelle costruzioni di artiglieria e del genio »:

Presenti e votanti . . .	238
Maggioranza	120
Voti favorevoli . . .	206
Voti contrari	32

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Agnesi — Agnelli — Aguglia — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Amici Giovanni — Amici Vincenzo — Ancona — Arrivabene — Artom.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Badaloni — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battelli — Beltrami — Bentini — Berenini — Bergamasco — Berlingieri — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bignami — Bizzozero — Bonomi Ivanoe — Bonomi Paolo — Bonopera — Borsarelli — Brandolin — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caetani — Calissano — Calisse — Callaini — Camerini — Camerini — Canepa — Canevari — Cao-Pinna — Caputi — Carboni Vincenzo — Carcano — Cardani — Carmine — Casalini Giulio — Caso — Casolini Antonio — Cavagnari — Celli — Cermenati — Chiaradia — Chiesa Pietro — Chimienti — Chimirri — Ciappi Anselmo — Cicarelli — Ciccione — Cimorrelli — Ciocchi — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Confronti — Cornaggia — Cosentini — Cottafavi — Credaro — Crespi Silvio — Cutrufelli.

D'Alì — Dal Verme — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — Del Balzo — Dell'Arenella — De Marinis — De Nava — De Novellis — De Seta — Di Cambiano — Di Marzo — Di Palma — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Trabia — D'Oria.

Facta — Faelli — Falletti — Fani — Faranda — Fasce — Fazi — Ferraris Carlo

— Ferraris Maggiorino — Finocchiaro-Aprile — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari — Fusinato.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gargiulo — Gattorno — Gerini — Giaccone — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Girardini — Giuliani — Giusso.

Incontri.
Joele.

Lacava — La Lumia — Landucci — Larizza — La Via — Leali — Lembo — Leonardini — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Longinotti — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Manfredi Manfredino — Mango — Manna — Marangoni — Marazzi — Masciantonio — Masi Tullo — Materi — Mazza — Mazzitelli — Meda — Mendaia — Merlani — Mezzanotte — Miari — Milana — Molina — Montresor — Montù — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Mosca Tommaso — Murri.

Nava Cesare — Nava Ottorino — Negri de Salvi — Negrotto — Nitti — Nunziante — Nuvoloni.

Orlando Salvatore.

Padulli — Pais-Serra — Pala — Paniè — Pantano — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Patrizi — Pavia — Pellicchi — Pellerano — Perron — Pescetti — Pietravalle — Pipitone — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico — Prampolini.

Quaglino — Queirolo.

Raineri — Rasponi — Rava — Ravenna — Ricci Vincenzo — Richard — Ridola — Rienzi — Roberti — Rossi Eugenio — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Sanarelli — Sanjust — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scellingo — Schanzer — Scorcianini-Coppola — Sighieri — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Speranza — Squitti — Suardi.

Teso — Testasecca — Torre — Toscano — Trapanese — Turati.

Vaccaro — Valli Eugenio — Ventura — Venzi — Viazi — Vicini.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Battaglieri — Berti — Brunialti.
Calvi — Capaldo — Carugati — Cipriani-Marinelli — Corniani.

Falcioni.

Indri.

Loero — Lucchini.

Malcangi — Margaria — Marzotto — Masi Saverio — Messedaglia — Moschini.
Pastore — Pecoraro — Pilacci — Pini.

Rastelli — Rebaudengo — Rizzo — Rizzetti — Romussi — Ronchetti — Rossi Gaetano — Rota Attilio — Roth.
Scalini — Stoppato.

Sono ammalati:

Aubry.
Ciartoso.
Ginori-Conti.
Marsengo-Bastia — Matteucci — Medici — Mirabelli.
Tovini.

Assente per ufficio pubblico:

Martini.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

DE AMICIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni che hanno consigliato la soppressione di alcuni treni sul tronco Milano-Monza, con grave danno del traffico sempre crescente fra le due città.

« Nava ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica su alcuni abusi e su irregolarità che si commettono presso l'ufficio di spedizione in Roma di oggetti di arte e di antichità.

« De Marinis ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se intenda assicurare il riposo festivo, per mezzo del turno obbligatorio, ai rivenditori delle private.

« Giulio Casalini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per conoscere quali indagini abbia compiuto o intenda compiere per appurare se risponda al vero la notizia raccolta da alcuni giornali, che, nelle disgrazie giudiziarie di cui fu vittima un negoziante torinese, non sia stato estraneo lo intervento illegittimo di qualche magistrato.

« Giulio Casalini ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Governo sulle anormali condizioni della provincia di Porto Maurizio, e precisamente del circondario di San Remo, ed in ispecie:

a) circa la condotta di certe autorità locali intese - da una parte, a perseguire i socialisti, addebitando loro infondate ed assurde responsabilità per renderli ineligibili alle pubbliche cariche e fomentare iniqui sospetti - dall'altra, a favorire in ogni modo le Amministrazioni formatesi sotto tali auspici, approvandone, anche mediante imposizioni ai pubblici funzionari membri della Giunta provinciale, deliberazioni che provocarono accuse confermate di simonia;

b) sui provvedimenti necessari a ricondurre l'animo della popolazione verso la fiducia nella giustizia e nella eguaglianza di fronte alla legge, fiducia scossa dalle rivelazioni scaturite da diversi processi e dal recente trasloco del presidente del tribunale di San Remo, magistrato probo e fiero.

« Canepa, Morgari, Cabrini, Quaglino, Trapanese, Pescetti, Prampolini, Pietro Chiesa, Podrecca, Ivano Bonomi, Giulio Casalini, Merlani, Bentini, Beltrami, Turati, Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dell'interno, per conoscere se non creda conveniente, nell'interesse del servizio sanitario, di portare da sessantanove a settantacinque il numero dei medici provinciali, così come si è fatto pei consiglieri delegati di Prefettura.

« Pasqualino-Vassallo ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze qualora, entro il termine regolamentare, i ministri competenti non dichiarino di opporvisi.

Per l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno portava per oggi, ove fosse stato possibile, il seguito della discussione sul disegno di legge « Provvedimenti riguardanti l'emigrazione »; ma il tempo è ormai trascorso, e questa discussione continuerà nella seduta antimeridiana di venerdì.

MERLANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Debbo ricordare, per norma degli onorevoli deputati, che hanno proposte da fare per l'ordine del giorno, che per domani, in principio di seduta, dopo le interrogazioni, è già stabilito lo svolgimento di una proposta di legge dell'ono-

revole Vittorio Emanuele Orlando; e che sin da ieri è stata consentita dall'onorevole presidente del Consiglio la iscrizione nell'ordine del giorno di due disegni di legge: « Modificazione ad articoli della legge comunale e provinciale » e « Modificazione all'articolo 2 della legge 10 novembre 1907 sul lavoro delle donne e dei fanciulli ».

Dopo ciò ha facoltà di parlare l'onorevole Merlani.

MERLANI. Faccio istanza per la iscrizione nell'ordine del giorno di domani della proposta di legge per « Modificazione dell'articolo 656 del Codice di procedura penale ». Sono già d'accordo per questo con l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

PRESIDENTE. Vedremo in seguito, onorevole Merlani. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè.

PANIÈ. Chiedo che in una delle prossime tornate sia discusso il disegno di legge per « Modificazione alla circoscrizione territoriale delle preture della città di Torino ».

PRESIDENTE. Effettivamente questo disegno di legge ha una speciale importanza, perchè l'attuale circoscrizione scade col primo luglio. Domani o posdomani, poco importerà, dovrà discutersi; poichè è necessario provvedere in tempo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Callaini.

CALLAINI. Prego la Camera, e l'onorevole presidente del Consiglio di consentire che sia svolta la mozione mia e degli onorevoli Pilacci, Nofri e Viazzi a favore dei danneggiati dal terremoto dell'agosto 1909, nelle provincie di Siena e di Grosseto.

PRESIDENTE. Ma si tratta di una mozione!... Se ne parlerà poi, e si stabilirà una giornata per discuterla!

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io non potrei discuterla domani: sarà fra qualche giorno.

CALLAINI. Io insisto, anche a nome dei colleghi firmatari, perchè si stabilisca il giorno della discussione; e il più vicino che sia possibile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non mi rifiuto di sollecitare la discussione; ma prima debbo esaminare la questione: siamo afflitti da tanti terremoti, che bisogna avere delle notizie esatte.

CALLAINI. Noi chiediamo un trattamento uguale a quello fatto agli altri.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma bisogna anche vedere se la sventura è uguale. Perchè ogni terremoto ha un suo trattamento speciale, ed io desidero sapere quale sia stata l'intensità dei danni prodotti nelle due provincie di Siena e di Grosseto. Voglio il sollievo per i danneggiati, ma non la speculazione sul terremoto; e quindi è necessario prima esaminare a fondo come stanno le cose.

CALLAINI. Ma, onorevole presidente del Consiglio, non dica speculazione! Non c'entra affatto qui!...

PRESIDENTE. Onorevole Callaini, non facciamo disquisizioni! L'onorevole presidente del Consiglio si è limitato a dire che per il momento non può indicare il giorno della discussione, perchè naturalmente deve assumere prima le necessarie informazioni. Provvederemo adunque in seguito.

CALLAINI. Io però vorrei pregare di far presto; perchè i giorni passano, ed il bisogno incalza quelle povere popolazioni.

PRESIDENTE. La mozione fu letta l'11 maggio, e oggi, dopo più di un mese, lei si lamenta che i giorni passino; abbia ora la bontà di attendere un altro poco. (*Bene!*)

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Si tratta del terremoto dell'agosto 1909. Se si sono lasciati passare tanti mesi senza insistere, si consenta ora a me qualche giorno per esaminare le condizioni del disastro. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Debbo anche avvertire che il ministro di grazia e giustizia ha pure raccomandato la sollecita discussione del disegno di legge sulle ferie giudiziarie.

L'onorevole Pietravalle a sua volta chiederebbe di svolgere la sua proposta di legge per l'aggregazione del comune di Spineto alla pretura, all'ufficio del registro ed alla agenzia delle imposte di Bojano. Ma io vorrei, nell'interesse dei lavori parlamentari, pregare i colleghi di porzionare e dividere un po', anche con intese preventive fra loro, tutte queste richieste di discussioni. Perchè altrimenti col sottrarre ad ogni seduta dieci, quindici, o venti minuti, noi consumeremo un tempo prezioso, e arriveremo alla fine di giugno senza aver potuto discutere disegni di legge importantissimi, come quello sull'istruzione primaria, e tanti altri egualmente urgenti. (*Benissimo! Bravo!*)

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi sembra che per le prossime sedute ve ne sia abbastanza del lavoro.

CABRINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CABRINI. Non faccio una proposta per l'ordine del giorno di domani, ma rivolgo questa raccomandazione al capo del Governo: che, nel predisporre i lavori delle prossime sedute e soprattutto delle mattutine, voglia tener conto che, in seguito agli accordi raggiunti fra le associazioni industriali e quelle operaie e alle decisioni concordate prese dal Ministero Sonnino e confermate dal presente Gabinetto per la cassa di maternità, quel disegno di legge, che attende da sei o sette anni di esser condotto in porto, è ormai pronto per la discussione.

PRESIDENTE. Ma la relazione verrà distribuita soltanto stasera, intendiamoci bene!... (*Si ride*).

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'onorevole Cabrini, che ha viscere paterne per queste casse di maternità (*Si ride*), può esser certo che stanno a cuore anche a me.

La seduta termina alle 19.25.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Orlando Vittorio Emanuele per la concessione di una pensione agli eredi del professore Camillo Ghelli;

del deputato Pietravalle per aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed all'agenzia delle imposte di Bojano.

Discussione dei disegni di legge:

3. Modificazione agli articoli 225, 228 e 269 della legge comunale e provinciale 21 maggio 1908, n. 269, sulla composizione e le adunanze del Consiglio provinciale (425).

4. Modificazione dell'articolo 2 della legge (testo unico) 10 novembre 1907, n. 818, sul lavoro delle donne e dei fanciulli (554).

5. Modificazione alla circoscrizione territoriale delle preture della città di Torino (87).

6. Modificazione all'articolo 656 del Codice di procedura penale (383).

7. Disposizioni sulle ferie giudiziarie (225).

8. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Correzione di un errore di stampa incorso nella tabella B annessa alla legge 5 luglio 1908, n. 400, che approvò i ruoli organici del personale dei Laboratori chimici delle Gabelle. (451)

Maggiori assegnazioni al capitolo 143 del bilancio delle poste e dei telegrafi (parte straordinaria) per l'esercizio 1909-10 (468)

Conversione in legge del regio decreto 30 gennaio 1910, n. 80, per l'istituzione di borse di studio nelle Università ed istituti rispettivi per i giovani appartenenti a famiglie danneggiate dal terremoto. (514)

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1910 al 30 giugno 1911 (292, 292-bis e ter).

Discussione dei disegni di legge:

9. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1910 al 30 giugno 1911 (284, 284-bis).

10. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1910 al 30 giugno 1911 (283, 283-bis e ter).

11. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1910 al 30 giugno 1911 (286, 286-bis e ter).

12. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).

13. Modificazioni alla legge del 13 novembre 1887, n. 5028, sulla risoluzione delle controversie doganali (174).

14. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

15. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

16. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).

17. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agri-

cole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

18. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).

19. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).

20. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Maraini Emilio per contravvenzione (148).

22. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Brandolin per intervento come padrino in duello (112).

23. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Candiani per contravvenzione all'articolo 67 del regolamento di polizia stradale (235).

24. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Casalegno, per ingiurie e minacce continuate e per oltraggio a pubblico ufficiale (229).

25. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).

26. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).

27. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).

28. Aumento degli stipendi minimi agli agenti subalterni dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (251).

29. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di San Giovanni in Persiceto, Castelfranco d'Emilia, Crevalcore e del ricovero di Sant'Agata Bolognese (394).

30. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicità di Bertinoro Gatteo, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).

31. Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (404).

32. Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (405).

33. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano (409).

34. Provvedimenti per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani, per

le altre opere idrauliche e per le bonifiche (3, 3 bis).

35. Costituzione in comune della frazione di Bompensiere (Montedoro) (156).

36. Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299).

37. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta (419).

38. Tombola a favore degli ospedali riuniti di S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).

39. Tombola a favore del Laboratorio romano della Società nazionale « Margherita » di patronato per i ciechi (430).

40. Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e S. Marcello Pistoiese (432).

41. Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta (393).

42. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).

43. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il lago di Garda (219).

44. Modificazioni all'organico del personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (416).

45. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

46. Abolizione dei vincoli per la circolazione degli oli minerali nella zona doganale di vigilanza (356).

47. Tombola a beneficio dell'Ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa. (436).

48. Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (435).

49. Per gli studi di perfezionamento degli uditori giudiziari (354).

50. Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito (465).

51. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose (162).

52. Aumento di stanziamento per la completa applicazione della legge 8 luglio 1904, n. 407, contenente provvedimenti per la scuola e per i maestri elementari (469).

53. Aggregazione al mandamento di Albenga del comune di Casanova Lerone e di due frazioni del comune di Vellego (221).

54. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Riordinamento delle scuole italiane all'estero (240).

Discussione dei disegni di legge:

55. Disposizioni varie per la Cassa dei depositi e prestiti e le gestioni annesse (397).

56. Concorso dello Stato per l'iscrizione del personale sussidiario degli Uffici del registro e di quelli delle ipoteche alle Assicurazioni popolari istituite presso la Cassa nazionale di previdenza degli operai (454).

57. Avanzamento del personale civile tecnico della regia marina (378).

58. Costituzione in Comune autonomo della frazione di Chiuppano (163).

59. Concessione della carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato agli ex deputati che abbiano almeno cinque legislature (501).

60. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Rimini e di Montiano (Rimini) e del ricovero di mendicanti per vecchi di Verrucchio (Rimini) (503).

61. Amministrazione e contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari (464).

62. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).

63. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (347).

64. Modificazioni alle disposizioni di legge concernenti gli ufficiali giudiziari (459).

65. Istituzione di una Cassa di maternità (57).

66. Chiamate di controllo ed obblighi di servizio dei militari in congedo del regio esercito (463).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

67. Provvedimenti per le industrie marittime nei rapporti con la economia nazionale (336).

68. Modificazione all'articolo 88 della legge elettorale politica (387).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1910 - Tip. della Camera dei Deputati.