

DXXXII.

2ª TORNATA DI GIOVEDÌ 13 MARZO 1913

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>
Bilancio della marina (<i>Seguito e fine della discussione</i>)	24202	
ARLOTTA	24240-43-44	
CASSUTO	24236-38	
CELESIA	24233-37	
DEL BALZO, <i>relatore</i>	24219-43	
D'ORIA	24236-40-41	
DI SANT'ONOFRIO	24239	
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	24226-35-14	
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	24207-38 24239-41-42-43	
MACAGGI	24230-37	
ORLANDO SALVATORE	24202	
PALA	24241	
SALANDRA	24227-36	
Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	24248	
Interrogazioni:		
Esame d'igiene nei politecnici del Regno (RATTONE):		
VICINI, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	24198	
Commercio della conserva di pomodoro:		
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	24198	
PRESIDENTE	24200	
SAMOGGIA	24199	
Proposta di legge (<i>Svolgimento</i>):		
Vendita del timolo a conto dello Stato	24200	
CIMATI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24202	
PIERACCINI	24200	
Relazioni (<i>Presentazione</i>):		
Provvedimenti per i servizi pubblici a trazione meccanica concessi all'industria privata (POZZI)	24226	
Maggiore assegnazione di lire 25,000,000 nella parte straordinaria del bilancio della guerra per la sistemazione dei fabbricati militari (ED. GIOVANELLI)	24226-27	
Riordinamento dei Corpi militari della regia marina (ID.)	24227	
Cessione in permuta al comune di parte dei terreni costituenti la Piazza d'Armi di Porta Milano in Pavia (GIULIO ALESSIO)	24227	
Modificazioni alla legge per l'applicazione delle tasse sugli spiriti (ABIGNENTE)	24227	
Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze (POZZO)	24227	
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze (ID.)	24227	
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio (CAMERA)	24227	
Autorizzazione al Governo di concedere la piccola naturalità (A. BACCELLI)	24227	
Sospensione della seduta	24213	
Uffici (<i>Convocazione</i>)	24198	
Votazione segreta (<i>Risultamento</i>):		
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13	24218	
Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13	24218	
Assunzione di personale avventizio per gli uffici scolastici provinciali e altri provvedimenti per applicare la legge 4 giugno 1911, n. 487	24218	
Ordinamento degli istituti superiori d'istruzione commerciale	24218	
Conversione in legge del Regio decreto 28 marzo 1912, n. 283, che ha recato modificazioni ed aggiunte al repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali	24218	
Sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane	24218	

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia: l'onorevole Corniani, di giorni otto; l'onorevole Meda, di giorni tre.

(Sono conceduti).

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Alle 11 di sabato 15 marzo 1913, gli Uffici sono convocati col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di una proposta di legge del deputato Colonna di Cesarò.

Esame dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti pel riordinamento degli stabilimenti salifero-balneari di Salsomaggiore (1341).

Modificazioni alla legge sull'avanzamento del Regio esercito (*Approvato dal Senato*) (1342).

Provvedimenti relativi alla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai (1346).

Esame delle seguenti proposte di legge:

Distacco della frazione Granze dal comune di Vescovana e costituzione di essa in comune, del deputato Stoppato (1317).

Iscrizione obbligatoria degli operai del marmo alla Cassa Nazionale di previdenza, del deputato Eugenio Chiesa ed altri (1336).

Costituzione del comune di Rivarolo del Re e Uniti, del deputato Marazzi (1347).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto d'una petizione.

SCALINI, segretario, legge:

7144. Leopoldo Guidoni, Angiolo Marchetti ed altri fanno voti che nei tagli dei boschi sia abrogato l'obbligo di rilasciare le madricine.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica annuncia di aver data risposta scritta alla interrogazione presentata dall'onorevole Rattone « per sapere se non intenda di rendere obbligatorio l'esame di igiene in tutti i Politecnici del Regno ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il regolamento vigente per le scuole di applicazione per

gli ingegneri, approvato con Regio decreto 8 ottobre 1876, n. 3034, non fa cenno, fra le materie d'obbligo dei tre anni dell'insegnamento, dell'igiene.

« In seguito però fu emanato il Regio decreto 29 maggio 1898, n. 219, il quale all'articolo 6 prescrisse:

« Sarà istituito per gli allievi ingegneri delle scuole di applicazione un corso dimostrativo dei principii di igiene che hanno applicazione nei vari rami di ingegneria.

« A tale corso possono essere ammessi anche gli ingegneri laureati, ai quali si rilascerà un certificato comprovante gli studi fatti. Detto corso sarà impartito da persona abilitata all'insegnamento dell'igiene nella Facoltà medica.

« Il Consiglio superiore dell'istruzione pubblica nell'adunanza del 6 luglio 1912, riconobbe che la disposizione dell'articolo 6 su mentovato implicava l'aggiunta del corso d'igiene alle materie fondamentali del Regolamento del 1876.

« Attualmente l'insegnamento di tale disciplina è impartito nei politecnici e nelle scuole d'applicazione. Ne è obbligatorio l'esame soltanto nella Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Palermo e nel Regio politecnico di Torino.

« Questo lo stato di fatto; quanto ad eventuali riforme, il Ministero crede di dovere attendere gli studi e le conclusioni della Commissione Reale che sta attualmente occupandosi del riordinamento generale dell'istruzione superiore.

« Il sottosegretario di Stato

« VICINI ».

PRESIDENTE. L'unica interrogazione inscritta nell'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Samoggia, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « perchè dica se è suo intendimento di predisporre gli studi e le indagini atte a disciplinare e a porre su basi razionali il commercio sì interno che estero della conserva di pomodoro ».

L'onorevole sottosegretario per l'agricoltura, l'industria ed il commercio ha facoltà di rispondere.

CAPALDO, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. La fabbricazione della conserva di pomodoro ha assunto una grande importanza non solo per il largo consumo che se ne fa all'interno, ma anche per la sua forte esportazione, che è in continuo aumento.

Infatti, mentre nel 1910 si aveva una esportazione pel valore di 17 milioni e mezzo, e nel 1911 di oltre 28, nel 1912 ha raggiunto il valore di 34 milioni.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha sempre procurato di favorire la fabbricazione e il traffico di questo prodotto, cercando specialmente di ottenere in favore di esso le maggiori possibili agevolazioni doganali. E l'onorevole Samoggia sa che in questo punto la nostra opera è stata coronata da successo, perchè il dazio doganale, che era portato dalla tariffa tedesca a 75 marchi per quintale, ora si trova ridotta, pel trattato da noi stipulato con la Germania, soltanto a 30 marchi. Bisogna pur riconoscere, ed a questo si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Samoggia, che la mala fede o l'imperizia di alcuni produttori danneggia enormemente la nostra esportazione, in quanto che comincia a screditare il nostro prodotto specialmente nell'America del Nord, che riceve una metà quasi di tutta la quantità che esportiamo. Pertanto il Governo ha riconosciuto la necessità di impedire che siano commesse tali frodi, le quali danneggiano la buona fede dei produttori che danno buone qualità e per conseguenza danneggiano grandemente la nostra esportazione.

Sotto questo punto di vista il Ministero non ha mancato di richiamare l'attenzione dei fabbricanti perchè ottengano non solo una produzione genuina con materie di prima qualità, ben mature, e non mescolate con sostanze eterogenee, ma curino altresì la parte igienica, che è tanto necessaria nella preparazione delle conserve alimentari.

Queste pratiche sono state attuate mercè l'aiuto anche del Ministero dell'interno, il quale ha disposto verifiche, che si sono eseguite, per accertarsi che le regole dell'igiene fossero osservate.

Le nostre iniziative hanno avuto successo, perchè non solo le Camere di commercio delle località dove in maggiore quantità si fabbrica la conserva di pomodoro, ma gli stessi fabbricanti hanno riconosciuto la necessità di riunirsi per avvisare ai mezzi più opportuni, affinchè la buona fede dei produttori onesti non sia sopraffatta dalla mala fede di pochi disonesti.

Mi è grato annunziare che la Camera di commercio di Palermo ha preso la iniziativa per una riunione dei fabbricanti di conserva di pomodoro, affinchè si studi la necessità di analisi chimiche dei prodotti, che ven-

gono esportati, affinchè detti prodotti siano esportati muniti di certificati, atti a garantire la bontà della merce e la sua purezza, anche dal lato igienico.

Crediamo che questo mezzo, che è stato riconosciuto necessario, potrà produrre grande vantaggio, tale da impedire danni alla esportazione, argomento, a cui si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Samoggia.

Se questo non bastasse, il Governo è disposto a studiare qualche provvedimento legislativo che tuteli l'incremento della nostra esportazione.

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

SAMOGGIA. Potrei dichiararmi in gran parte soddisfatto di quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato perchè egli ha riconosciuto che da parte degli interessati qualche cosa si è fatto e che d'altra parte il Ministero sente il dovere di intervenire e di dar forza a quello, che i privati hanno fatto e di emanare anche quelle norme, che fossero necessarie per tutelare la pubblica salute ed il commercio. Ma la mia interrogazione è nata dal fatto che una grave crisi travaglia in questo momento l'industria della conserva di pomodoro, che non è industria di poco momento. La esportazione dice quale ne sia l'importanza, ma il consumo interno è non meno di cinque o sei volte superiore ai 34 milioni di esportazione. Un dato solo basterà a dimostrare l'importanza di questa industria. Nella provincia di Parma esistono settanta fabbriche di conserva di pomodoro e l'agricoltura di quelle campagne, come di altre zone d'Italia, è fondamentalmente poggiata sulla coltivazione del pomodoro. Questa forte crisi, che ha fatto ribassare di circa un quarto il valore della conserva, è determinata in parte anche dal cattivo nome, che sfortunatamente il nostro prodotto si va formando all'estero.

Mi diceva poco fa il collega Bertesi, esportatore di conserva di pomodoro per l'America del Sud, che, appena dopo la prima spedizione, sono giunti a lui reclami contro la non costanza dei tipi, la grande confusione, la impossibilità di poter contrattare un dato tipo, sul quale poter contare. Io chiedo con la mia interrogazione che il Governo, assecondando gli sforzi degli interessati, e adottando provvedimenti di sua iniziativa, metta disciplina ed ordine in questa produzione.

Come poter mettere disciplina ed ordine?

In un modo molto semplice. Cominciamo con lo stabilire quali debbano essere i tipi delle diverse conserve, quale debba essere, in fin dei conti, il contenuto in acqua.

Noi trattiamo questo prodotto importantissimo senza sapere ancora se abbia dentro il 20, il 30, il 50 per cento d'acqua, ed il valore dell'acqua è quasi nullo, e non abbiamo nessuna disposizione, nessuna consuetudine commerciale già formata, per sapere quale sia il tipo che corrisponde a quella data concentrazione.

Ma poi vi sono tutte le aggiunte lecite od illecite.

L'aggiunta del sale è indubbiamente lecita, ma vi sono fabbriche che ne aggiungono il 10, il 12 per cento; ora il sale non è conserva, e vale molto meno della conserva.

Cominciamo dunque a disciplinare l'aggiunta lecita delle sostanze che danno profumo, odore, che completano la conserva, e discipliniamo anche severamente le aggiunte illecite, perchè due anni or sono si è fatta una gran quantità di conserva di pomodoro con le barbabietole, con le carote, con la pasta di fichi d'India, tutta conserva di pomodoro, insomma, nella quale il pomodoro era la sostanza che entrava in minore quantità!

FAELLI. Eccetto però in provincia di Parma!

SAMOGGIA. L'onorevole Faelli interviene per fatto personale! (*ilarità*).

Ora, non dobbiamo noi tutelare il consumatore all'interno ed il buon nome, e la importanza della nostra esportazione all'estero? Indubbiamente. E quindi se gli interessati tarderanno a prendere tali provvedimenti, se la proposta della Camera di commercio di Palermo per stabilire un certificato, non soltanto di origine, ma anche di concentrazione, di aggiunte, di mescolanze, un certificato che comprovi la bontà della merce, non sarà così prontamente attuata, se si tarderà ad adottare questi mezzi, intervenga il Governo per tutelare noi consumatori e per mantenere alto il buon nome nostro all'estero.

Non combatto le mescolanze od aggiunte, che possono essere più o meno lecite: dico solo che il consumatore, sia dell'Italia che dell'estero, deve sapere, quando compra il barattolo di conserva, se compra dell'acqua, se compra dell'estratto di carote, se compra una sostanza eccessivamente salata, in una parola se compera una

sostanza che non è quella che intendeva comprare.

Chè se voi manterrete questi buoni propositi che avete manifestato, onorevole sottosegretario di Stato, e li manterrete con una relativa sollecitudine, non solo, forse, riuscirete a tener alta e ad accentuare l'ascesa della nostra importantissima esportazione della conserva di pomodoro, ma anche metterete un argine a queste sofisticazioni, alterazioni, frodi, che sono un disonore, non soltanto per la nostra industria, ma anche pel nostro paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'importante è che si possa ottenere quello che sarebbe sperabile, e che sarebbe coefficiente massimo del credito del nostro paese: e cioè la buona fede nel commercio! (*Vive approvazioni*). Perchè per i formaggi, per i vini, per tanti altri prodotti si crede di impedire le adulterazioni e sofisticazioni facendo regolamenti e leggi; e invece dopo si continua peggio di prima!

Questo è il malanno! (*Vivissime approvazioni*).

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Pieraccini per la vendita del timolo a conto dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Pieraccini per la vendita del timolo a conto dello Stato.

Se ne dia lettura.

SCALINI, segretario, legge: (*Vedi Tornata dell'8 marzo 1913*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pieraccini ha facoltà di svolgerla.

PIERACCINI. Onorevoli colleghi, in questi ultimi anni noi abbiamo fatto in Italia una constatazione dolorosa. Una malattia propria dei lavoratori della terra, dei risicoli, dei lavoratori del sottosuolo (minatori e lavoratori dei tunnel), l'anchilostomiasi, si è estesa in maniera spaventosa, tanto in superficie come in profondità.

Nel 1898 una inchiesta governativa stabiliva che il numero degli infetti in Sicilia — e mi fermo a considerare la Sicilia per quanto l'anchilostomiasi sia ormai diffusa in quasi tutte le provincie d'Italia — il numero degli infetti in Sicilia saliva al cinquanta per cento nella classe dei lavoratori delle solfare. E, quando dico infetti, intendo dire tanto i malati in atto, come i malati allo stato di potenzialità, vale a dire portatori

dell'anchilostoma senza che si abbia una apprezzabile sintomatologia morbosa.

Or bene, nel 1911 il professore Trambusti dell'Università di Palermo, per incarico del Sotto-comitato palermitano della Croce Rossa, faceva una nuova inchiesta; e quel numero dei lavoratori delle solfatare, che segnava nel 1898 il cinquanta per cento d'anchilostomiferi fra i solfatori, oggi, a tredici anni di distanza, è salito a più del settanta per cento, ed in alcuni centri zolfiferi si è riscontrato perfino il cento per cento.

Ora, l'anchilostomiasi è una malattia a lungo decorso, debilitante, anemizzante, cachettizzante e che, abbandonata a sè, determina anche la morte. È causa di miseria fisica, intellettuale e morale; non risparmia alcuna età; si ripercuote dannosamente anche sui figli degli anchilostomizzati.

Per questi caratteri, e per il danno che porta alla produzione e alla ricchezza nazionale, l'anchilostomiasi si può considerare come una vera e propria malattia sociale, oltre ad essere una malattia del lavoro. È come malattia sociale io credo che debba subire quel medesimo trattamento che ha subito un'altra malattia sociale che ha tanti rapporti di analogia con l'anchilostomiasi, voglio dire la malaria.

La scienza medica è fornita di vari rimedi terapeutici per combattere l'anchilostomiasi; ma il rimedio che è considerato come il migliore e per tolleranza e per efficacia (come ha dimostrato da tanto tempo una delle illustrazioni mediche italiane, il professore senatore Bozzolo dell'Università di Torino) è il timolo.

Il timolo è un prodotto che si ottiene dal timo (*tymus vulgaris*); è una piccola pianta legnosa che cresce in tutta Italia, ma specialmente nel Mezzogiorno. Se ne distilla un olio essenziale, da cui si ricava l'acido timico o timolo.

Ciò premesso, eccomi alla parte sostanziale della mia proposta di legge.

Proporrei, onorevoli colleghi, che lo Stato istituisse un'azienda per la fabbricazione e la vendita del timolo; nè più nè meno di quello che si fa per il chinino, perchè il timolo sta terapeuticamente all'anchilostomiasi come il chinino sta alla malaria.

Il timolo dovrebbe essere distribuito gratuitamente dallo Stato, dalle Amministrazioni comunali e provinciali, dai proprietari di fondi rustici, dai conducenti di miniere ed altri lavori che implichino il maneggio

della terra, dovrebbe distribuirsi gratuitamente, sopra ricetta del medico, a tutti quei lavoratori che eventualmente si siano infettati con l'anchilostoma.

Perchè, egregi colleghi, per proseguire il parallelo fra la legge vigente sul chinino e questa, che potrebbe essere la legge sul timolo si può dire che come il chinino ha azione curativa e profilattica contro la malaria, in quanto che guarendo il malarico fa sì che la zanzara malarigena non trasporti il contagio sui sani, ugualmente col timolo, curando e sanando i portatori del verme anchilostoma, si vengono a sopprimere le fonti di disseminazione delle uova di anchilostoma, le quali, subendo all'infuori del nostro organismo delle speciali trasformazioni, tornano poi allo stato di larve ad infettare gli individui sani.

E il parallelismo fra il timolo e il chinino è tanto stretto che, anche per quello che potrebbe essere la preparazione farmaceutica da adottarsi, si può istituire un'altra analogia, in quanto il timolo si può confezionare, come il chinino, in compresse, come sopra mio suggerimento è stato fatto dalla farmacia del Regio Ospedale di Santa Maria Nuova in Firenze. Faccio una parentesi: in questo che dico non c'è sotto una speculazione: intendiamoci bene!

L'Ospedale di Santa Maria Nuova ed io faremmo ben volentieri dono allo Stato di questa speciale preparazione del timolo, quando il nostro Governo accettasse la proposta che sto illustrando.

Io credo che quei grandi benefici che la legge sul chinino ha recato ai lavoratori della terra, allo Stato, all'Italia, nella lotta contro la malaria, si potrebbero raggiungere anche nel campo della lotta contro l'anchilostomiasi con l'attuazione della proposta di legge che ho l'onore di svolgere davanti a questa Assemblea.

E guardate, onorevoli colleghi, per quanto io riconosca che l'anchilostomia sia oggi un flagello gravissimo, ma certamente meno terribile della malaria, tuttavia non si deve dimenticare che l'anchilostomia è attualmente in via di continuo e rapido aumento in Italia.

Anzi il pericolo si fa ognora maggiore in quanto all'anchilostoma nostrano, a quello scoperto dal Dubini, viene oggi ad aggiungersi quello d'importazione americana, l'anchilostoma studiato dallo Stiles. Gli scambi sempre più attivi e frequenti di emigrazione e di rimpatrii fra l'Italia e gli

Stati del Centro e Sud America, hanno già trapiantato presso di noi il parassita americano, il quale trova nelle nostre condizioni climatiche un ottimo terreno di cultura. (*Vice approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Con le consuete riserve, non mi oppongo che sia presa in considerazione la proposta di legge svolta dall'onorevole Pieraccini.

PRESIDENTE. Non opponendovisi il Governo, metto a partito se debba prendersi in considerazione la proposta di legge, altamente benefica, dell'onorevole Pieraccini.

(*È presa in considerazione*).

Volazione segreta.

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

« Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-1913 »;

« Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 ».

Procederemo anche alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge approvati nella tornata antimeridiana di oggi:

« Sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane »;

« Assunzione di personale avventizio per gli uffici scolastici provinciali e altri provvedimenti per applicare la legge 4 giugno 1911, n. 487 »;

« Ordinamento degli Istituti superiori d'istruzione commerciale (*Modificazioni del Senato*) »;

« Conversione in legge del Regio decreto 28 marzo 1912, n. 283, che ha recato modificazioni e aggiunte al repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali ».

Si faccia la chiama.

DE AMICIS, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne.

Seguito della discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 ».

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

ORLANDO SALVATORE. La discussione del bilancio della marina quest'anno ha assunto una grande importanza per lo slancio entusiastico che viene a noi dal Paese, testimone delle splendide prove della marina, prove di resistenza e di eroismo dei nostri ufficiali e marinai lungo le coste della Libia e nell'Egeo.

Se vogliamo ricordare un altro momento in cui la discussione del bilancio della marina abbia assunto un carattere importante come quello odierno, occorre risalire molti anni addietro quando cioè il paese, dopo la disfatta di Lissa, volle ricostruire la sua flotta.

Allora nell'Aula parlamentare, nella stampa e nel paese ebbe luogo una larga ed anche vivacissima discussione sulle grandi e sulle piccole navi per determinare quale dei due sistemi fosse per noi il migliore.

Da quella discussione sorsero le direttive dei grandi calibri e delle altissime velocità, che, per vari anni, dettero alla marina italiana uno dei primi posti tra le flotte europee.

Oggi le condizioni sono cambiate in quanto che è intervenuta qui, come negli altri paesi, la necessità del segreto, cioè di quelle cautele che gli enti e gli uomini responsabili debbono prendere, per assicurare alla marina la prevalenza, per qualche anno almeno, sull'eventuale nemico, nell'utilizzazione di qualche nuova idea navale.

Credo tuttavia che in questa questione si sia un po' esagerato, perchè l'esplicazione di un progetto tecnico navale consta di due periodi: quello della genesi dell'idea, nel quale tutte le questioni possono essere trattate astrattamente, perchè nessun segreto si rivela, ed il periodo esecutivo, quello nel quale dall'idea si passa all'esecuzione, cioè al tracciato del progetto, periodo pel quale il segreto è necessario.

Fuori di qui, su questa materia, si discute molto di più nel primo periodo della concezione navale, inquantochè tutte le associazioni professionali di ingegneri navali in servizio o in ritiro o di ingegneri privati, di ammiragli intervengono nelle discussioni sulle cose di marina o sulla migliore applicazione di nuove scoperte alle costruzioni navali.

Facendo ciò, nessun segreto viene tradito, perchè lo Stato può raccogliere i voti di queste associazioni, ma nessuno deve conoscere le deliberazioni che prenderà. Aggiungo di più che, anche nel periodo esecutivo del progettamento della nave, all'estero e, specialmente in Inghilterra, si circonda questa seconda fase del progetto della nave anche di garanzie intese a dare al Paese la certezza che le somme che il Governo vota per queste necessità della difesa siano ben impiegate.

Ed allora nei Consigli deliberativi, della marina, per esempio nel Consiglio di assistenza ai disegni del Ministero della marina inglese istituito da Lord Selborne, si sono introdotti quegli elementi borghesi i quali portano su queste garanzie la loro veste di indipendenza assoluta dal ministro e quindi una maggiore indipendenza nel votare, ciò che non possono fare i consessi che risentono i freni della disciplina militare.

L'onorevole Del Balzo quest'anno è, nella sua pregevole relazione, entrato largamente nei concetti tecnici, ed io non credo che con ciò abbia avuto idea di tradire alcun segreto, poichè su questa questione del segreto navale ripeto, non si deve esagerare.

L'onorevole relatore ci dice, in alcuni punti (anche l'onorevole Bettolo vi ha accennato ieri) dei ritardi intorno la costruzione ed allestimento delle navi e ci indica quali sono le epoche previste per l'approntamento di queste navi, per renderle pronte all'azione guerresca. Ora se noi dobbiamo veramente attenerci al segreto navale, l'onorevole Del Balzo non avrebbe dovuto indicare questi dati, inquantochè essi possono rivelare all'eventuale nemico, quale sia il momento della nostra maggiore debolezza. Credo invece che l'onorevole Del Balzo abbia compiuto un dovere, come relatore, nell'additare quelle manchevolezze che possono nuocere allo sviluppo della forza nostra navale allo scopo di curarne i rimedi. Ma, ripeto ancora, il segreto navale avrebbe voluto che si fosse taciuto.

Ed ecco perchè questa questione del segreto navale è veramente un coltello a doppio taglio in quanto se ci garantisce di fronte all'estero non ci garantisce certamente per quelle che possono essere le responsabilità da colpire nei casi di errore.

Dobbiamo quindi essere cauti.

Del resto non comprendo quale sia la necessità del segreto navale qui dentro, dal momento che noi deputati, per esempio, nulla sappiamo delle decisioni del Ministero della marina.

La discussione che si fece molti anni addietro sulle navi piccole e sulle navi grandi, dovrebbe oggi trovare il suo contrapposto in una discussione ampia sull'avviamento relativo alla sempre più crescente importanza dei tonnellaggi delle navi per vedere se questa corsa disastrosa all'aumento delle costruzioni sia effettivamente giovevole per noi, così ai fini dell'efficienza navale come ai fini della nostra finanza.

E su questo punto chiedo alla Camera di permettermi di esporre alcune brevi considerazioni.

Ieri l'onorevole Bettolo nel suo smagliante discorso che la Camera ha ascoltato con tanta religiosa attenzione, ebbe a perorare in sostanza per le grandi navi, in quanto disse che egli era fautore di un accentramento dell'offesa, perchè questo accentramento di offesa delle artiglierie sopra una nave sola risolveva automaticamente la concezione tattica dell'accentramento del fuoco sopra la nave nemica.

L'onorevole Bettolo esponeva così i concetti che hanno condotto a questa sempre maggiore grandezza delle navi, ma contemporaneamente egli ci diceva che la difesa costiera poteva essere fatta efficacemente da gruppi di siluranti e di sottomarini (ed in ciò io pure, benchè tanto di lui meno competente, divido pienamente la sua opinione), purchè questi gruppi di siluranti e di sottomarini sieno appoggiati a delle basi, ossia a dei punti fortificati.

Questa questione toccata anche dall'onorevole Masi, è tale che, a mio parere, deve essere esaminata con la maggiore ponderazione in quanto la necessità di difendere le coste richiede evidentemente necessità di fortificazioni.

Abbiamo già provveduto a vari punti delle nostre coste, ma abbiamo ancora da pensare a molti altri, all'Adriatico specialmente e ad una parte del Tirreno, all'Isola d'Elba che deve essere fortemente munita per impedire che da parte del nemico si

possa farne una base navale e per farne invece punto di appoggio delle nostre siluranti.

Anche in Francia la difesa delle coste del nord, ora che la sua flotta è riunita nel Mediterraneo, è affidata completamente a siluranti e a sottomarini, come è constatato ufficialmente nella relazione del bilancio della marina francese.

Quindi l'onorevole Bettolo, il cui pensiero non ho] completamente compreso, se cioè egli sia fautore o no delle grandissime navi (*Interruzioni del deputato Bettolo*) fa questa affermazione, cioè che l'offesa sottomarina è tale che nessuna flotta oserà avvicinarsi alle nostre coste.

Ricordo che l'onorevole Bettolo in una riunione degli ingegneri fatta l'anno scorso, ebbe a constatare che undici navi nella guerra russo-giapponese erano state distrutte dalle mine e dalle torpedini; questo dunque è il tallone d'Achille delle nostre navi, così piccole come grandi o grandissime. Ricordo di avere udito a Londra, dopo la guerra russo-giapponese, l'ingegnere Motoki-Kondo capo dell'ingegneria navale giapponese esporre questo concetto: noi non abbiamo nulla appreso dalla guerra con la Russia, che non sapessimo; alle *dreadnoughts* si sarebbe giunti ugualmente; una cosa sola abbiamo appreso: il grave pericolo per le navi degli attacchi sottomarini.

E dall'altra parte, dalla parte russa, l'ingegnere Goulaf pochi anni dopo esprimeva lo stesso concetto, dicendo che il vero pericolo, il pericolo imminente per la nave è quello che viene dall'attacco subacqueo ed esponeva il concetto della costruzione di una nuova nave che fosse immune da questo pericolo e potesse sempre galleggiare dopo un attacco di un sottomarino.

Dunque questo è un punto importante per le nostre costruzioni. Dobbiamo porci un freno, io credo nella via in cui ci siamo messi (almeno una parte delle potenze marittime) di crescere sempre l'importanza ed il valore delle navi. Questo dubbio è posto innanzi anche dall'onorevole Del Balzo, poichè egli ci dà il disegno della torpediniera *Davis*.

Ora non voglio entrare nella discussione della torpedine *Davis*, ma l'aver posto sotto i nostri occhi questo perfezionamento dell'attacco sottomarino, e l'aver messo nella relazione anche un disegno, cosa nuova negli usi parlamentari, dimostra che l'onorevole Del Balzo ha voluto met-

tere davanti alla Camera un punto interrogativo sulla questione dell'aumento degli spostamenti delle navi.

E con questo io credo che anche l'onorevole Del Balzo non abbia torto. Certo noi siamo forse in un periodo nel quale un principio di reazione può avvenire. E se noi ci lanciassimo nella corsa degli spostamenti, ci potremmo forse trovare lanciati nel vuoto, inquantochè una marea indietrotto può intervenire.

Alle grandi navi si è giunti per effetto del progresso della metallurgia non solo, ma perchè gli ingegneri navali spinti da questa corrente, hanno assegnato alle varie parti componenti lo scafo dei cimenti unitari assai maggiori di quel che non si facesse prima. Siamo ora più coraggiosi, per quel che riguarda la resistenza e la sicurezza delle navi, di quel che non si era per il passato ed è così che si giunge per le navi militari ai 200 metri di lunghezza.

Di fronte a questo crescere così eccessivo della nave faccio una domanda: ma si crede che contemporaneamente alla metallurgia sia progredito anche l'organismo fisico di chi deve comandarla questa nave? Che il cervello dell'uomo destinato a condurre al fuoco una tanta parte della nostra difesa navale, un valore di oltre 100 milioni, sia in condizioni di serenità come sarebbe nel condurre una nave minore?

Questo dubbio esposi un giorno anche all'ammiraglio Bacon della marina inglese che è per l'ingegno e per la parola affascinatrice e per la sua entusiastica attività, dirò così, il Bettolo della marina inglese. Ora l'ammiraglio Bacon a questa mia domanda, rispose con una frase molto adatta per un'assemblea, ma debole nella sostanza. Egli disse: per la salute della patria noi faremo progredire anche il cervello degli inglesi.

Ora questa, ripeto, è una frase che può trovare la fortuna in un'Assemblea sempre disposta a votare le più grandi spese, quando si tratta della difesa della patria; ma non è una frase che porta ad alcun risultato pratico, quando si consideri quanto la responsabilità pesi sopra un comandante di una nave, durante una guerra navale, e non si dimentichi gli ammiragli sbarcati per malattia ed uno (benemerito) morto durante la nostra campagna libica. Quindi se si deve progredire nella dimensione delle navi, noi non dobbiamo dimenticare quello che è la parte vitale, cioè il comando, che non può progredire allo stesso modo, come progredire-

disce l'ingegneria navale e come progredisce la metallurgia.

In tutte le discussioni avvenute nei Congressi internazionali all'estero, si rileva questo fatto: la maggioranza degli ammiragli è contraria all'aumento delle dimensioni delle navi: mentre la maggioranza degli ingegneri è sempre in favore. E si comprende, perchè l'ammiraglio sente la propria impotenza fisica di mettersi all'altezza di queste grandi navi, mentre l'ingegnere trae dai risultati dei calcoli la sua persuasione.

Dalla discussione risulta sempre evidente la migliore utilizzazione del materiale, che la grande nave offre, in confronto della piccola; ma questa ostilità istintiva degli ammiragli deve tuttavia essere un monito grave per noi.

Del resto, non mancano anche degli ingegneri che sono contrari a questo continuo aumento delle dimensioni delle navi.

Comincio dal ricordare qui William White, il capo delle costruzioni navali inglesi fino all'avvento delle *Dreadnoughts*, il maestro di tutti coloro che si occupano di ingegneria navale, morto alcuni giorni fa, ed alla cui memoria io mando un reverente saluto.

William White fu sempre contrario all'eccessivo crescere delle dimensioni delle navi. E potrei citare altri ingegneri inglesi che sono di questo parere.

E lo stesso ammiraglio Bacon, quando si trattò di determinare il numero dei pezzi, che in sostanza è quello che porta all'aumento delle dimensioni della nave, disse: Non scendete troppo al disotto dei dieci.

Dunque anche in Inghilterra, nel mondo tecnico e nel mondo industriale, che poi ha tutto l'interesse che le navi crescano di dimensione, esiste una corrente contraria all'esagerazione degli spostamenti.

Vedremo dopo come l'Inghilterra tenga conto di queste voci che si manifestano in queste riunioni in cui non hanno paura di dire la verità, perchè non stretti da nessun legame disciplinare.

L'Inghilterra, nelle navi messe in cantiere l'anno scorso, non va al di là di 26,000 tonnellate per quelle di linea.

E se oltrepassa questa cifra, si è unicamente per ricercare la più alta velocità, cioè per quelle navi nelle quali la forza della macchina raggiunge la cifra veramente alta di 100,000 cavalli: la *Queen Elizabeth*, il *Lion* e l'*Warspite*.

In Francia l'ingegner Bertin, uno degli alti valori tecnici della Francia, capo della

Section technique al Ministero della marina, ora in ritiro, è contrario agli aumenti eccessivi delle navi.

Egli porta questo concetto: Per aumentare le navi voi non fate soprattutto che aumentare la lunghezza e la larghezza; perchè l'immersione della nave è costante per potere fruire dei fondali esistenti. Io aggiungo: nelle navi militari anche un'altra dimensione è costante: la parte emersa, la quale deve essere la più piccola possibile, onde diminuire il bersaglio.

Ora, se quest'altezza è costante, quando giungiamo alla lunghezza di 200 metri, occorre aumentare talmente le dimensioni delle varie parti, per dare alla nave la dovuta resistenza, che dobbiamo sopraccaricare la nave stessa a danno di altri elementi.

Il Bertin dimostra che le navi mercantili, quando dovessero giungere a 420 metri di lunghezza non potrebbero portare più nulla di mercanzia, essendo cariche di ferro, per dare ad esse la dovuta resistenza.

Ecco dunque un altro elemento tecnico, un ingegnere dei più eminenti, che è contrario all'eccessivo crescere delle dimensioni delle navi. E la Francia che è sempre alla testa di tutte le innovazioni, nel campo scientifico ed industriale, che è la madre dei sottomarini, degli aeroplani, delle automobili e via discorrendo, è il più prudente di tutti gli Stati, in questa materia.

Vi citerò qui le parole del relatore del bilancio della marina francese di quest'anno, che dice:

« Le danger le plus grave est l'accroissement possible du tonnage. Rien de plus ruineux que cet accroissement pour une nation qui, comme la nôtre, a à supporter les charges du passé et dont les ports sont, pour ainsi dire, centenaires. Aussi autant, pour ma part, après une étude approfondie de la question, je suis partisan de l'accroissement du calibre des canons, autant j'estime que la France doit se montrer prudente en ce qui concerne l'accroissement du tonnage des navires.

« Il faut qu'elle suive les autres nations très prudemment et en arrière, et le plus grand service qui pourrait être rendu à la marine serait quelque découverte ou quelque progrès qui mettrait un frein à l'accroissement des tonnages ».

La Francia infatti, nelle navi impostate l'anno scorso, non oltrepassa le 23,500 tonnellate; e, dopo questo bilancio, è evidente

che non si scosterà di troppo da questa cifra.

La Germania segue passo a passo l'Inghilterra. Essa ha le navi di linea da 26 e 27,000 tonnellate. Ora imposta anche essa navi di 100,000 cavalli, come l'Inghilterra, per avere i 30 nodi; ed allora, solo per queste navi che sono del tipo *Kaiserin Augusta*, si avvicina alle 30,000 tonnellate.

Dunque, gli altri paesi, anche quelli che sono più avanti di noi in fatto di costruzioni navali, non sono per mettersi sulla via dell'aumento eccessivo delle dimensioni delle navi di linea.

Due soli paesi hanno questa tendenza: Stati Uniti e Giappone. Ma, molto probabilmente, la mira di questi due paesi, in avvenire forse contendenti, è che le battaglie navali non si dovranno da essi combattere che negli Oceani; ed allora si comprende che essi tendano a far le navi di maggiori dimensioni.

Altri paesi che seguono il sistema dell'accrescimento straordinario delle dimensioni delle navi, sono i paesi secondari: per esempio, il Brasile, che costruisce il *Congo*, di 27 o 28,000 tonnellate, e l'Argentina che arriva fino alle 30,000 tonnellate colle sue *Rivadavia* e *Moreno*.

Ma bisogna considerare che le marine secondarie sono, per gli industriali, un campo spesso volte sperimentale; sono un campo nel quale ad essi è facile di tentare navi di nuovi tipi: perchè coloro che sono incaricati del contratto, forse non hanno la completa visione della tecnica navale, e si fermano di fronte alle luminose apparenze di ditte mondiali proponenti.

Gli altri paesi vanno con una misura prudenziale che mi auguro sia seguita dall'Italia.

Ora che cosa dobbiamo far noi in questo momento? Noi siamo di fronte all'aumento dei calibri. Questo aumento è una necessità ed una iniziativa industriale. Voi non troverete un Governo che ordini ad un fabbricante dei cannoni di un determinato calibro, maggiore di quelli già sperimentati.

Il calibro da 343 già adoperato dai paesi esteri non sarà seguito dall'Inghilterra dal calibro di 356, unicamente perchè nei *meeting* di Londra il capitano Noble della Ditta Armstrong, venne a dire che si stava costruendo un cannone da 356 e che fra pochi giorni avrebbe fatto gli esperimenti che sperava soddisfacenti.

Riusciti gli esperimenti e dimostrato buono il cannone, gli ordini vennero necessariamente perchè di fronte al nuovo calibro il vecchio restava in seconda linea ed ecco un largo campo di nuove commesse.

Questa è una necessità industriale che io non giudico nè biasimo, perchè la vedo riprodotta in tutte quante le industrie, come per esempio in quella degli automobili in tutto quello che è manifestazione industriale, per la necessità di mantenere viva la produzione e l'attività industriale, bollandosi di inferiorità i vecchi prodotti.

Perciò non discuto su questo argomento e se il Governo vorrà adottare il massimo calibro oggi provato, e cioè il 381, farà benissimo; ma siccome dal massimo calibro consegue poi l'aumento dello spostamento della nave, bisognerà ridurre il numero dei pezzi.

Mi pare che anche l'onorevole Bettolo ieri dicesse riduciamo i pezzi ad otto. Io aggiungo un'altra raccomandazione, ed è questa, che non si debba prendere la risoluzione di impianti trini di pezzi di così grande dimensione, se non dopo grande ponderazione e dopo lunghi studi ed esperimenti.

Gli impianti trini sono una gloria della nostra marina ed hanno dato dei buoni risultati. Però all'estero c'è questo concetto: la torre doppia tira otto colpi nello stesso tempo che la torre trina ne tira nove quindi quattro torri doppie tirano 32 colpi, mentre quattro torri trine ne sparano 36 colpi; la differenza non sarebbe grande se si tiene conto non solo del peso della bordata ma anche del numero dei colpi per unità di tempo.

Un altro requisito è la velocità. La velocità è stata sempre tradizionalmente la nostra mira, perchè la lunghezza delle coste ed anche il concetto di un paese, non debole, ma certamente meno forte, porta questa necessità.

In tutte le manifestazioni della vita dove manca la massa, bisogna sostituire la velocità. Ecco perchè noi abbiamo sempre avuto di mira la più alta velocità e credo che questo concetto debba essere mantenuto.

In Inghilterra per diminuire gli spostamenti si riduce la corazza e si tende a proteggere solamente le parti vitali della nave, abbandonando quelle che sono meno importanti. In questo modo si è potuto arrivare a questo tipo di 26 mila tonnellate con cannoni di 381 millimetri.

Io mi avvio alla fine: ho fatto queste osservazioni perchè le credevo opportune, ma non entro in altri argomenti, come, per esempio, su quello del ritardo della consegna delle costruzioni.

Questo è un argomento un poco difficile, perchè, se è facile difendere qui dentro gli arsenali, è difficile difendere l'industria privata molto più per me, quantunque non abbia alcun interesse in giuoco. Però non posso a meno di segnalare un fatto, che l'onorevole relatore ha dimenticato, ma che è stato accennato dall'onorevole Bettolo, quando ha rilevato che sopra circa 200 milioni di bilancio, abbiamo appena 80 milioni di costruzioni, mentre l'Austria ne ha 120. Di ciò bisogna anche dire la ragione, ed è che tutte le navi, costruite dalla marina austriaca, sono tutte costruite indistintamente dalla industria privata.

Certo possono esservi delle manchevolezze, degli errori nella nostra industria, ed io stesso ho parlato contro certi atteggiamenti finanziari, eccessivi, ma io credo che sia interesse del nostro paese di custodire questa, che è una delle nostre industrie maggiori. Se vi sono errori correggiamoli.

Nel chiudere le mie poche parole, debbo dichiarare che ho piena fiducia nel nostro corpo del Genio navale, il quale con la tutela e col sereno giudizio dell'onorevole ministro, è al caso di venire a determinazione di progetti, che rispondano alle nostre finalità militari non solo, ma anche alle nostre disponibilità finanziarie. Noi abbiamo uomini come Russo, Rota, Pecoraro, Guidoni e molti altri, i quali ci sono invidiati dall'estero, e i cui studi sono pubblicati in tutte le pubblicazioni tecniche estere. Noi possiamo fare con essi una politica tecnica navale, confacente ai nostri interessi. Raccomando questo corpo alla benevolenza dell'onorevole ministro, e, con l'augurio che la marina nostra segua nelle costruzioni una via sicura, risoluta, positiva, senza esagerazioni di nessun genere, non ho altro da dire. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina. (Segni di viva attenzione)*. Onorevoli deputati. La Camera, riprendendo, dopo la breve sosta prodotta dalla guerra, la ormai antica consuetudine di discutere ampiamente il bilancio della marina, ha confermato ancora una volta il suo grande interessamento per l'armata.

È così che la presente discussione ha as-

sunto una ampiezza di cui sono oltremodo lieto, perchè mi offre il destro di esaminare — per quanto il tecnicismo lo consente in quest'aula — i principali fra i numerosi problemi che hanno formato argomento dei discorsi in vario senso pronunziati.

Una grave questione, sollevata prima dall'onorevole relatore e poscia, in questa sede, dagli onorevoli Arlotta, Di Palma, D'Oria, Bettolo, Salvatore Orlando, Di Sant'Onofrio, è quella dei ritardi avvenuti nello allestimento delle navi comprese nel programma navale del 1909.

Si tratta di argomento di importanza capitale e però sento il dovere di fornire alla Camera le necessarie spiegazioni, esaminando il fenomeno nei rapporti delle cause che lo hanno determinato, sia per trarne conclusioni pratiche e tali da ammaestrarci per l'avvenire, sia per informarvi di ciò che l'Amministrazione ha fatto per ovviare nel miglior modo al grave inconveniente.

Il Ministero, rispondendo ai quesiti del relatore, ha, esaurientemente e con la maggiore esattezza ed obbiettività, esposto come si sono svolti i fatti, cosicchè per questa parte, trovandosi tutto riportato nella relazione, io non abuserò della pazienza della Camera.

Come avrete rilevato dal predetto documento, i ritardi che lamentiamo devono attribuirsi in grandissima parte alla mancata consegna, nei termini contrattuali, delle corazze e delle artiglierie, ciò che è la risultante di cause varie, alcune di natura iniziale e fondamentale, altre di carattere tecnico.

Ha importanza fondamentale e decisiva il fatto che presso di noi non si è mai proceduto con uniformità negli armamenti navali, cosicchè a lunghi periodi di sosta sono succedute epoche di intensa e febbrile attività per guadagnare il tempo perduto.

In questo stato di cose si ebbero fatalmente e saltuariamente periodi di enorme congestione di lavoro, alla quale l'industria non poteva evidentemente corrispondere non per la qualità ma per la quantità dei materiali che le si richiedevano.

Allorquando, nel 1909, la necessità si impose e si dovette ricorrere ad uno straordinario e non piccolo programma di costruzioni navali, noi uscivamo appunto da un lungo periodo di limitatissima attività, e fummo costretti a chiedere all'industria nazionale, alla quale esclusivamente, per ovvie ragioni, ci rivolgemmo, lo sforzo per tener fronte quasi contemporaneamente agli

armamenti di quattro navi di grande tonnellaggio.

Data l'urgenza con la quale si volle giustamente dar corso alla provvista di così eccezionale quantità di materiale, si dovettero subito impartire le ordinazioni per le forniture alle ditte, mentre queste non erano attrezzate e preparate in modo corrispondente alla straordinaria mole di lavoro richiesta, ciò che venne anche aggravato dalla circostanza che — sempre per la urgenza — si fu costretti ad imporre termini di consegna non molto larghi.

Il ministro del tempo, pur riconoscendo che all'atto delle ordinazioni le ditte assuntrici non erano ancora pronte alla lavorazione, dovette fare assegnamento sulle ampie e formali promesse che le ditte, per non lasciarsi sfuggire le ingenti ordinazioni, gli fecero, ma che poi o non mantennero o mantennero solo con gravi ritardi.

Basterebbe questa circostanza a spiegare da sola gli inconvenienti che oggi si manifestano, ma, volendo ricercare anche altri elementi del problema complesso, io dirò alla Camera che un errore da cui dovremo premunirci in avvenire è quello dell'eccessivo frazionamento di commesse e di contratti per la provvista del materiale.

Deriva infatti da quest'ultimo sistema che le responsabilità di ciascuno degli assuntori non riescono mai ad assumere forma netta e precisa e noi assistiamo a quel caratteristico palleggiamento di accuse e difese attraverso le quali non si arriva mai allo inoppugnabile accertamento della colpa ed a provvedimenti repressivi di sicuro risultato.

È perciò, che, oltre ad insistere nel concetto di assicurare un minimo costante di lavoro agli stabilimenti, ritengo condizione prima ed indispensabile, per ovviare agli inconvenienti dei quali discutiamo, che le ordinazioni alla industria privata debbano darsi per navi complete, niente escluso ed eccettuato, e ciò non solo per ottenere che la industria si sviluppi e si organizzi a sua volta, per quanto è possibile, completamente, ma anche all'effetto di stabilire la precisa ed unica responsabilità dell'assuntore in maniera che l'applicazione delle multe e delle altre misure di rigore riesca efficace.

Col sistema attuale infatti avviene che la mancata consegna dei materiali da parte di una ditta, mentre limita la facoltà del Governo ad applicare le multe nelle proporzioni dell'impegno dalla ditta medesima assunto, si ripercuote invece sull'approntamento della

intera nave, creando un danno incomparabilmente più grave di quello che la multa ha colpito ed il pericolo che le ditte si sottraggano al rigore dei termini di consegna mercè accordi in forza dei quali una sola di esse rendendosi inadempiente, procura alle altre, per le inevitabili ripercussioni, motivo di ritardi, con la sicurezza di eludere le responsabilità relative.

Un'altra manchevolezza, che pure si ritiene da molti eserciti la sua influenza e che vi accenno soltanto, salvo a dirvi in seguito come ho cercato di provvedere, è la difettosa organizzazione dei servizi tecnici dell'amministrazione della marina, la quale non consente che i piani delle navi siano definiti e completati assai prima che s'inizi la costruzione dello scafo, ciò che darebbe agio di preparare con qualche anticipo tutti i materiali di allestimento, sicchè questo poi potesse procedere spedito dopo il varo.

Ed una causa di carattere tecnico infine ha contribuito, nel caso presente, ai ritardi, e cioè il fatto che le forniture in questione consideravano materiali tutti di tipo nuovo e non mai prima adottato in servizio, neppure all'estero, dei quali alcuni di grandiosa importanza, quali, ad esempio, gli impianti tripli da 305, dovuti all'iniziativa della nostra marina.

Quantunque i progetti per le artiglierie presentati dalle ditte fossero stati abbastanza dettagliati e molto studiati e discussi, pure nel procedere della loro esecuzione e nel definire i minuti particolari di dettaglio, si riconobbe la necessità di apportare alcune modifiche e varianti per assicurare la perfetta efficienza delle armi e metterle in armonia con le esigenze strutturali delle navi in corso di costruzione.

Nella situazione che vi ho esposto ed analizzata io ho la piena e sicura coscienza di aver fatto tutto quanto era in me, ed anche più, per attenuarne le conseguenze.

Non sono mancate in tempo utile le intimitazioni più energiche alle ditte inadempienti, le continue ispezioni ai cantieri, come non è mancata è non mancherà, malgrado i dubbi manifestati in proposito dall'onorevole relatore, la imposizione inesorabile delle multe stabilite nei contratti, le quali già dal 1909 ad oggi ascendono ad oltre 5 milioni. (*Impressione*).

Contemporaneamente a questi provvedimenti di rigore, che rappresentano il massimo delle facoltà che mi erano consentite dai contratti, vennero studiate e concesse quelle agevolazioni che si ritennero oppor-

tune per limitare a qualunque costo i ritardi; ma esse, pur riuscendo di non lieve utilità, non ebbero efficacia risolutiva perchè le cause dei ritardi, come vi ho dimostrato, erano di natura tale da non consentire rimedio adeguato.

Non appena si constatò che la ditta Wichers Terni non poteva assolutamente soddisfare agli impegni assunti, la si autorizzò a ricorrere in larga misura all'ausilio della Casa madre di Londra, facendo da questa costruire i cannoni da 305 ed i relativi cinque impianti della *Leonardo da Vinci*.

Parimenti per ridurre l'entità del danno, causato dal ritardo della Terni nella fornitura delle corazze, si fece ricorso all'industria straniera, ma questo espediente, pure avendo prodotto un'economia notevolissima sulla spesa ed attenuato il danno, nemmeno ha pienamente corrisposto alle nostre speranze, perchè l'industria straniera non ha del tutto osservati i termini di consegna convenuti.

E questa constatazione dei ritardi da parte delle Case straniere sta pure per dimostrare che il fenomeno di cui ci preoccupiamo, salvo le diverse proporzioni, risale anche ad altre cause di carattere più generale, quali la contemporaneità degli armamenti in quasi tutto il mondo, lo sciopero minerario e le diverse forme di crisi della mano d'opera, che hanno, per vie diverse, dato luogo a grande congestione di lavoro presso tutti gli stabilimenti navali, tanto che la stessa Inghilterra ha dovuto lamentare ritardi nell'approntamento del naviglio.

Ora, siccome la corsa agli armamenti navali persiste - l'Inghilterra costruisce per suo conto e per conto delle colonie che offrono navi alla madre patria, la Russia provvede la flotta su due mari, la Francia amplia ed accelera i suoi programmi - così si accresce sempre più per noi la necessità di procedere nelle costruzioni navali non più ad intermittenza, ma con metodo e continuità, in guisa che l'industria paesana possa da sola soddisfare gradualmente ai nostri bisogni e, con la sicurezza di un minimo costante di lavoro, accrescere progressivamente la sua potenzialità produttiva, così da affrontare la concorrenza internazionale e trarre anche nelle commesse dall'estero quegli elementi di vita che varranno ad alleggerire gli obblighi nostri.

Fatta la diagnosi del male ed accennati i rimedi che a mio avviso occorrono per

non ricadervi, devo ricordare alla Camera che, appena assunto al Governo e presi esatta cognizione dello stato delle cose, io intravidi i pericoli e mi preoccupai innanzi tutto di stabilire un ciclo regolare di costruzioni navali. A tal fine studiai e volli la legge 2 luglio 1911, n. 630, con la quale dando assetto al bilancio della marina, salvaguardando ed aumentando la dotazione annua per costruzioni navali, mirai ad assicurare, fino al punto che mi fu consentito dalle condizioni della pubblica finanza, uno svolgimento normale alla provvista del materiale, così da ridurre almeno grandemente la proporzione dei procedimenti salutarissimi, che tanto danno arrecano sotto forme diverse.

Certo quella legge, che venne concordata e studiata col capo di stato maggiore onorevole Bettòlo, ora molto meno di prima può dirsi completa, perchè le basi sulle quali poggiava si sono modificate dopo che gli intervenuti rapidissimi progressi hanno fatto salire il costo delle singole unità a cifre di gran lunga superiore a quelle prevedute, mentre la conquista della Libia e la nuova posizione assunta dall'Italia nel Mediterraneo e nel concerto delle nazioni impongono di provvedere per l'avvenire in diversa misura alla nostra potenzialità navale.

A tal fine tendono nel momento presente tutti i miei sforzi.

Quanto alla difettosa organizzazione dei consessi e degli uffici tecnici del Ministero, mi sarà sufficiente ricordare alla Camera che anch'essa fu da me intraveduta e che, per correggerla, presentai apposito disegno di legge, già approvato dal Senato ed ora innanzi a voi, col quale l'ufficio tecnico del Ministero diventa indipendente dal Comitato, in guisa che il suo capo liberato da ogni altra cura e messo, con adeguato personale tecnico, in condizioni di occuparsi intensamente dei disegni di esecuzione e degli ordinativi dei materiali, diventi responsabile di qualsiasi ritardo avesse a manifestarsi per questa parte.

All'onorevole Bettòlo devo poi anche una risposta in ordine all'argomento, da lui trattato con tanta competenza, sulla necessità di una continua coordinazione dei vari organismi tecnici della marina, allo scopo di evitare dispersioni di energie ed indugi che, come egli ben dice, possono essere esiziali ad un'armonica preparazione dei progetti delle navi ed alla rapida ed ordinata attuazione di essi.

L'onorevole Bettolo ha espresso il dubbio che siano state da tempo abolite o trascurate le utilissime conferenze dei direttori generali, sotto la presidenza del capo di stato maggiore. Ebbene io posso assicurarli che tali conferenze continuano e sono proficue di risultati; ed anzi, aggiungerò che ora ogni conferenza è regolata da un ordine di discussione previamente comunicata ai direttori generali, e che le decisioni prese sono consegnate in accurate relazioni e verbali.

Ed a questo proposito, per dimostrare che la collaborazione e coordinazione sono per me cosa non solo utile ma indispensabile, e che mai sono cessate, durante il periodo nel quale ho avuto l'onore di presiedere al Dicastero della marina, dirò, riferendomi all'argomento trattato dall'onorevole Bettolo circa la scelta del nuovo tipo di nave, che, non appagandomi dell'accurato e profondo studio da me personalmente fatto sull'argomento, e non limitandomi ad interrogare i consessi tecnici, ho voluto che il Comitato degli ammiragli, nel dare il suo alto parere sulla questione, possedesse in tempo tutti i possibili elementi per un giudizio libero e sicuro.

E però in precedenza io ho voluto interrogare tutti indistintamente gli ufficiali ammiragli, i quali hanno con risposte per iscritto trattata estesamente la questione, offrendo anche, ed io son lieto di constatarlo, un bel documento di competenza tecnica e di larghezza di vedute.

I risultati di questo *referendum* sono poi stati comunicati, per conoscenza, al Comitato, il quale ha emesso il suo autorevolissimo parere negli scorsi giorni.

La Camera consentirà che, dopo averla rassicurata sovra questo vitale problema del nuovo assetto navale, io, per un naturale riserbo, non entri in ulteriori particolari tecnici sul nuovo tipo di nave. Aggiungerò soltanto che i progetti della nuova nave sono pronti. (*Com menti*).

L'onorevole Bettolo ha fatto ieri notare che nel bilancio austriaco la quota destinata al rinnovamento del naviglio è maggiore che non nel nostro bilancio, ma mi permetta la Camera di ricordare che pur troppo nella nostra flotta il materiale non moderno è più abbondante che non nella giovane marina austriaca, in modo che come giustamente ha ricordato l'onorevole Bianchini, necessariamente le spese di manutenzione pesano assai di più a noi che non ai nostri vicini di Oriente.

Inoltre nel nostro bilancio, anche per la parte esclusivamente militare gravano molti capitoli che non compaiono in quello austriaco: mi basti ricordare tutte le spese relative alla difesa costiera, al servizio di leva, alle stazioni radiotelegrafiche coloniali, al servizio semaforico, ecc. ecc., in modo che nel bilancio complessivo della marina italiana si hanno almeno 45 milioni di spese, che in Austria cadono sotto altre amministrazioni...

BETTOLO. Ma le mie cifre sono depurate da queste spese.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. ...mentre d'altra parte conviene tener presente che oltre al bilancio comune della difesa austro-ungarica esistono i bilanci particolari dell'Austria e dell'Ungheria che contribuiscono a spese che da noi gravano sempre sul bilancio della marina.

Tenendo conto di questi elementi le cifre presentate dall'onorevole Bettolo dovrebbero essere convenientemente modificate e si giungerebbe così a considerazioni meno pessimiste circa l'aliquota destinata al rinnovamento del naviglio.

E avrei finito di occuparmi di questo argomento se non ritenessi doveroso ridurre alle giuste proporzioni certi raffronti che l'onorevole relatore ha creduto di poter fare con le marine estere e specialmente con quella austro-ungarica.

Preliminarmente io credo che sarebbe stato più equo e più opportuno indagare se presso di noi, pur non essendosi raggiunto il grado di celerità che desideriamo, si sia conseguito qualche progresso nella rapidità delle costruzioni.

Un'indagine simile avrebbe messo in luce che un progresso, e non lieve, in questi ultimi tempi si è realizzato, poichè dal 1901 ad oggi il tempo di permanenza di navi sullo scalo è stato ridotto da tre anni ad uno, ed il tempo complessivo per aver pronta la nave e farla entrare in servizio attivo è disceso da più di sei anni a circa tre anni e mezzo, come dimostra il prospetto che chiedo di allegare al resoconto del mio discorso.

Per un esame di questo genere tutti gli elementi da mettere a calcolo sono ben noti e certi, mentre è illusorio il credere di conoscere, così da poterli paragonare, gli elementi delle marine straniere. Ed io posso affermare che molte asserzioni dell'onorevole relatore sopra date di approntamenti di nuove navi estere e passaggio nel servizio attivo della squadra non sono esatte;

come pure non è esatto il paragone, sul quale egli tanto insiste e indugia con l'Austria-Ungheria circa la celerità delle costruzioni.

Quella nazione, prima di assurgere a grande potenza marittima, era grande e antica potenza militare e quindi le fu facile chiedere alle già impiantate e fiorenti industrie private, che della costruzione di ordigni guerreschi avevano lunga esperienza, quelle trasformazioni necessarie per renderle atte agli armamenti navali. Da noi tutto si dovette creare *ab ovo* poi che ci ricomponemmo ad unità.

Dire che il cantiere tecnico di Trieste, per essere relativamente di nuovo impianto, e paragonabile ai nostri cantieri, e dedurne che la celerità di costruire in quello ed in questi dovrebbe pareggiarsi, è argomentazione che invero non regge, giacchè il cantiere non costruisce il materiale ma lo mette a posto una volta costruito, e il più o meno lungo periodo di costruzione, il maggiore o minor peso al varo dipende appunto dal materiale approntato, e, ove questo venga a mancare, non c'è organizzazione di cantiere che possa ripararvi.

Ma, non ostante questo difetto nostro di guardare con occhi ammirati e indulgenti tutto ciò che si fa all'estero, e rivolgere poi lo sguardo scontentato sulle cose nostre, io affermo con lieto animo che di molto noi abbiamo progredito e che sono in noi tutti i requisiti per continuare nell'ascesa, sol che si traggano dall'esperienza le norme di condotta per l'avvenire.

L'onorevole relatore, sempre a proposito dell'acceleramento delle costruzioni, dice e propone ad imitabile esempio una esortazione rivolta dal compianto ministro Mirabello per la unione fra gli industriali intesa a specializzarsi nella costruzione dei vari tipi di navi.

Forse la parola *unione* non è esatta, perchè potrebbe lasciar credere ad un *trust*, ma, sostituendo a quella la parola *accordo*, io non posso non formulare lo stesso voto. Simili fatti però, dato il fondamento economico che li sostiene, avvengono soltanto quando la convenienza reciproca li impone agli industriali, e chi ha studiato lo svolgersi dei grandi stabilimenti navali presso le nazioni più di noi progredite in questo campo non ignora che il fenomeno della specializzazione si verifica solo quando lo consente una bene assicurata, anzi esuberante continuità di lavoro.

Ma proprio a questo fine, da me intra-

veduto dal primo giorno del mio avvento al Governo, tendevano i miei sforzi sin da quando posi nettamente il problema, durante la discussione del bilancio 1910-11, e poscia vi chiesi l'approvazione della legge 2 luglio 1911.

Allo stesso fine mireranno — siccome ho già detto — gli altri provvedimenti che avrò l'onore di sottoporvi in seguito.

Per quanto lontana sia da me ogni idea di polemica in questa sede, devo scagionare l'Amministrazione della marina da tutte le numerose critiche tecniche rivolte dall'onorevole relatore e da alcuni oratori, ma per non abusare della pazienza della Camera, mi limiterò a discuterne soltanto alcune e sommariamente.

Secondo l'onorevole relatore del bilancio si adotterebbero motori a turbine di tipo antiquato e difettoso, cannoni il cui sistema di fabbricazione è da condannarsi, siluri di tipo non recente, ecc., ecc.

Comincerò col dire che non è esatto che la nostra marina negli apparati motori delle sue navi non segua i perfezionamenti che si introducono all'estero.

Conformemente allo esempio delle maggiori marine, si è finora preferita la turbina Parsons per le maggiori unità, mentre seguendo anche in ciò l'esempio estero, si sperimentano sulle navi minori vari altri tipi quali le Zoelly, le Bergmann, le Tosi, le Belluzzo.

Mi è grato anzi rilevare che il tipo nazionale Tosi ha avuto ottimo successo sui cacciatorpediniere tipo *Indomito*.

Anche per i motori a combustione interna si seguono i perfezionamenti e se ne curano le applicazioni ai sommergibili e alle navi ausiliarie, poichè per ora non è dato conseguire con tali motori che limitata potenza essendosi avute all'estero molte delusioni per le potenze più rilevanti quali occorrerebbero alle navi da guerra e alle maggiori siluranti.

Ed, anche per questi motori come per le turbine, la marina non manca nè mancherà di dare impulso alla industria nazionale.

L'onorevole relatore ha affermato anche l'inferiorità del sistema dei cannoni a nastro da noi adottato, rispetto a quello ad elementi rigidi.

Su tale questione, che è una delle più ardue e complesse che si dibatta, io non mi permetto di portare un giudizio egualmente assoluto, ma devo dire che noi da quarant'anni adoperiamo i cannoni a nastro con risultati ottimi. Basterà accennare alla

prova fornita dalle artiglierie durante la recente guerra. Su tutte le navi che hanno preso parte alle azioni nel mare Egeo e sulle coste della Libia erano sistemati 55 cannoni di grosso calibro, 390 di medio calibro e circa 810 di piccolo calibro, escludendo le artiglierie da sbarco e le mitragliatrici. Un insieme di 1255 bocche da fuoco. I colpi sparati durante la guerra possono così dividersi: 195 di grosso calibro; 14,761 di medio; 16,128 di piccolo, oltre 962 colpi sparati dall'artiglieria da sbarco: un totale di 32,056 colpi. Ebbene, malgrado un così intenso uso delle artiglierie nessun inconveniente ebbe a lamentarsi sia nel cannone propriamente detto che nei vari suoi organi e congegni, se si eccettua la rottura di qualche proietto di vecchio tipo nell'interno dell'anima. (*Benissimo!*)

È stato anche affermato da qualche oratore in questa Camera che la vita dei cannoni da 305 non sia che di 80 colpi; debbo rettificare questo dato; la vita dei cannoni da 305, usando l'attuale polvere, si può ritenere che ascenda a 100 colpi e non a 80.

Circa i siluri devo ritenere che la imperfetta conoscenza dell'argomento abbia ingenerato equivoco. Salvo l'Inghilterra e la Germania, che hanno tipi propri tenuti riservatissimi, tutte le altre Nazioni impiegano siluri della Casa Whitehead di Fiume. Questa Casa ha da qualche tempo in avanzato esperimento un nuovo tipo di siluro da 533 millimetri, e noi, che seguiamo i perfezionamenti dell'arma, abbiamo mandato un ufficiale a Fiume per assistere alle prove e qualora risultasse che la nuova arma ha una velocità ed un raggio d'azione tali da compensare gli svantaggi del maggior peso ed ingombro non mancheremo di adottarla.

L'onorevole Del Balzo, l'onorevole Arlotta e l'onorevole Bettolo hanno poi ripetuto che il *Duilio* e il *Doria* avrebbero potuto avere cannoni di calibro maggiori del 305.

Premesso che anche ora il cannone da 305 è un'ottima arma, tanto che non manca chi avrebbe voluto conservarlo sulle nuovissime navi, devo ricordare che quando la questione dell'armamento del *Duilio* e del *Doria* fu discussa, non erano compiuti gli studi del calibro 381 millimetri ed erano appena ultimati quelli del 343 millimetri.

Ora, la adozione di quest'ultimo, portando una riduzione del numero delle bocche da fuoco, bisognava modificare notevolmente i progetti già pronti e protrarre

notevolmente l'epoca dell'allestimento, e fu unicamente per evitare questo ritardo che io giudicavo di una eccezionale gravità, che decisi di conservare l'armamento principale da 305.

Tuttociò che era possibile di fare per accrescere la potenza delle navi senza andare incontro all'inconveniente accennato fu fatto; e così fu sostituito l'armamento secondario da 152 a quello da 130 delle navi di tipo *Conte di Cavour* e fu aumentato perfino il peso del proietto da 305, con vantaggio dell'efficienza balistica dell'arma nelle ordinarie distanze di combattimento.

E per completare con la maggiore brevità, la serie delle risposte ad altre particolari osservazioni dell'onorevole Arlotta, dirò:

Che noi abbiamo acquistato il *Libia* a prezzo conveniente, perchè abbiamo ritenuto che quella nave possa rendere utili servizi, se non come esploratore, come nave coloniale, in un periodo in cui di questo tipo si hanno pochissimi esemplari, mentre i bisogni sono cresciuti per la conquista della Tripolitania e Cirenaica.

Che per le navi deposito di nafta non è facile trovare dei piroscafi usati con le sistemazioni che li rendano adatti allo scopo.

Infine per quanto riflette l'Arsenale di Napoli posso assicurare la Camera, che, in conformità degli impegni assunti dal Governo, in quello stabilimento non è mai mancato, come non manca assolutamente, il lavoro, tanto vero che si sono anzi avuti periodi di eccessiva pletora.

Quello in cui non si può consentire è il desiderio che a Napoli venga allestita una *Dreadnought*, perchè oramai, dopo lunghi studi ed accertamenti, si è dovuto concludere che un tale lavoro non sarebbe possibile senza gravi inconvenienti.

Dopo aver forniti i dovuti chiarimenti in ordine alla questione pregiudiziale dei ritardi e ad alcuni appunti mossi dal relatore e dall'onorevole Arlotta, mi occorre di rilevare un altro punto della discussione sul quale questa volta, più che negli anni precedenti, hanno insistito tutti gli oratori, facendosi eco del sentimento del Paese. Intendo alludere alle premure rivoltemi perchè venga dato più forte impulso ai nostri armamenti navali.

A questo riguardo posso assicurare la Camera e gli onorevoli Di Palma, D'Oria, Bianchini, Arlotta, nonchè l'onorevole Bettolo, che il Governo è perfettamente con-

scio della necessità della difesa marittima, nel provvedere alla quale dimostrò anche recentemente di saper procedere senza esitazione, allorché, sotto la sua responsabilità, provvide al programma complementare del 1912, di cui fanno parte, tra l'altro, due grandi unità, *Doria* e *Duilio*, ormai prossime al varo.

Ed aggiungo essere intendimento del Governo di continuare senza interruzione sulla via del progressivo incremento delle nostre forze navali, raggiungendo quel grado di potenza che riesca proporzionato ai fini della nostra politica ed ai bisogni della nostra difesa, notevolmente aumentati dopo la nuova situazione determinatasi a partire dalla conquista dalla Libia. (*Vive approvazioni*).

Della prova superata dall'armata nelle recenti operazioni di guerra io mi asterrò dal parlare diffusamente dopo l'invio ai singoli componenti del Parlamento della pubblicazione a stampa, nella quale venne sommariamente esposta l'azione della marina nella guerra italo-turca.

Mi limiterò pertanto a constatare la completa riuscita di tutte le operazioni che alla marina furono affidate, la resistenza e la preparazione professionale di ogni categoria di personale, la resistenza del materiale durante il lunghissimo periodo, la completa e perfetta funzione di tutto il complesso organismo della flotta.

Questa constatazione, che costituisce per la marina il maggior titolo di orgoglio, è sperabile che abbia confusi tutti coloro che dopo l'investimento della *San Giorgio* andavano proclamando la deficienza della nostra preparazione navale e valga ad evitare per lo innanzi le facili e superficiali critiche, che troppo frequentemente suscitano ingiustificate preoccupazioni. (*Approvazioni*).

Sopra un punto io desidero soltanto richiamare l'attenzione benevola della Camera, e cioè sulla resistenza del materiale; della prova fornita dalle artiglierie ho già detto.

Come è noto, allo scoppiare delle ostilità con la Turchia, la Forza navale del Mediterraneo aveva da poco compiuto le sue annuali esercitazioni e le varie unità si preparavano a raggiungere gli arsenali per eseguire i lavori di riparazione secondo turni stabiliti. Meno favorevoli ancora erano le condizioni dei cacciatorpediniere e delle torpediniere di alto mare, poichè quel naviglio, già nella primavera del 1911, aveva dovuto sostenere una prolungata crociera

nell'Adriatico per l'eventuale contrabbando di armi ed esodo di volontari verso l'Albania.

Orbene, sopravvenuta la mobilitazione, la quasi totalità delle navi da battaglia, che costituivano le due squadre, restò sempre sul teatro delle operazioni, ma si eseguirono egualmente le riparazioni indispensabili; in guisa che, col cessare delle ostilità, dopo dodici mesi, la nostra flotta conservava integra la sua efficienza.

Anche le siluranti si comportarono egregiamente, tenendo il mare in una stagione inclemente, per lunghi periodi, e tanto intenso ne fu l'impiego che durante la guerra si dovettero rinnovare i fasci tubolari delle caldaie a ben 12 cacciatorpediniere ed a 16 torpediniere di alto mare.

Conchiudendo, possiamo affermare che tutto il nostro naviglio mobilitato, nel quale pure abbondavano unità antiquate, ha dato la migliore prova che si potesse desiderare.

E dopo questa constatazione non posso esimermi dal rilevare — come ha opportunamente fatto l'onorevole D'Oria — l'attività veramente eccezionale e degna del maggior encomio, spiegata durante la guerra dai nostri arsenali, i quali hanno dovuto soddisfare alle esigenze delle numerose navi armate, senza interrompere lavori in corso per le nuove costruzioni.

Onorevole Presidente, se permette, vorrei riposarmi un momento.

PRESIDENTE. Si riposi pure, onorevole ministro.

(*La seduta, sospesa alle 16, viene ripresa alle 16.15.*)

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

LEONARDI-CATTOLICA, ministro della marina. E vengo ora a parlarvi del personale.

La Camera ricorderà che fin dal primo giorno che assunsi l'ufficio di ministro le mie maggiori cure furono rivolte alle varie categorie di personale, non solo per studiare quei miglioramenti che avessero un vero e reale fondamento di giustizia, ma soprattutto per raggiungere lo scopo di migliorare la qualità del personale stesso.

È così che per i personali militari, dopo aver provveduto affinché le funzioni direttive e di alto comando fossero affidate ad uomini che offrirono le maggiori garanzie con l'ausilio e con l'approvazione del Parlamento, venne provveduto alla ferma trien-

nale, alla carriera del personale di macchina, alla revisione di tutti i quadri degli ufficiali, alla crisi di carriera dei tenenti di vascello.

Io sono soddisfatto di quella vasta e complessa opera di riforma, e credo di essere nel vero attribuendo ad essa parte precipua dei risultati conseguiti durante la guerra.

Quella via, che ha segnato l'inizio di un'era nuova per l'armata, è mio intendimento seguire ancora, sia per assicurare la costante efficienza dei quadri degli ufficiali, sia per completare i provvedimenti già adottati e riorganizzare quei servizi che occorrerà portare all'altezza della funzione.

A questo fine tendono i disegni di legge che già trovansi dinanzi a voi, sull'« Ordinamento dei corpi militari della Regia marina » e « Provvedimenti dei militari del Corpo Reale equipaggi ».

Il primo, che abbraccia tutta la materia delle attribuzioni degli organici e del reclutamento degli ufficiali dei vari corpi militari, ci offrirà modo, spero tra brevissimi giorni, di discutere tutti i problemi che a tali argomenti sono connessi e soddisfare i desideri manifestati dall'onorevole Bianchini e dall'onorevole Sant'Onofrio.

Il secondo disegno di legge si riferisce alle varie categorie di graduati e sottufficiali del Corpo Reale equipaggi ed, innestandosi ai provvedimenti da me proposti ed approvati dal Parlamento colla legge 2 luglio 1911, n. 621, li completa, perequando, per quanto è possibile la carriera delle varie categorie, in guisa da fornire la sicurezza dell'avvenire a quanti appartengono alla benemerita classe dei graduati, la cui opera continua, disciplinata, intelligente tanto ha contribuito ai nostri recenti successi.

Nè dopo ciò, potrà ancora dirsi chiuso il ciclo, perchè sono iniziati gli studi per il riordinamento del personale degli specialisti direzionali, allo scopo di migliorarne le condizioni, elevarne il morale ed ottenere che gli ufficiali di questo ruolo rappresentino un complesso di elementi che, per cognizioni speciali e salde attitudini dimostrate, siano veramente in grado di recare un efficace contributo all'Amministrazione della marina.

E con questa un'altra questione io ritengo debba risolversi al più presto, quella dei servizi aeronautico e di aviazione.

Presentemente questi servizi dipendono dall'Amministrazione della guerra, la quale

si avvale promiscuamente dell'opera di ufficiali dell'esercito e della marina, ripartendo gli incarichi a seconda delle diverse attitudini professionali.

Ora un tale sistema non ha recato fin qui inconvenienti, ma, allorchè tra non molto, si uscirà dal periodo di preparazione per entrare nel campo vero e proprio di azione pratica e dello assetto definitivo, noi verremo a trovarci fatalmente dinanzi alla necessità di una organizzazione speciale per la marina, e sarà quindi indispensabile prepararsi all'arduo problema.

E per questa parte dei personali avrei finito se l'onorevole Arlotta non avesse sollevata la questione degli alti comandi navali e delle destinazioni date agli ufficiali promossi per merito di guerra.

Circa gli alti comandi è da considerarsi che essi non possono rifiutarsi agli ufficiali ammiragli cui spettano, ogni qualvolta nulla lasci supporre menomate le loro energie fisiche od intellettuali. Si è voluto ricordare il caso del compianto ammiraglio Aubry, ma questo caso sta a dimostrare quanto infondato sia l'appunto che mi si è voluto muovere, poichè l'ammiraglio Aubry allorchè assunse il comando, come egli stesso ebbe a dichiararmi, era in ottime condizioni di salute, sebbene avesse subita in precedenza una grave operazione chirurgica. E che così fosse lo prova il fatto che resistette alla dura e laboriosa vita di bordo, affrontando ogni fatica e le responsabilità della guerra, durante 18 lunghi mesi.

Quanto poi alle destinazioni assegnate agli ufficiali promossi per merito di guerra, devo manifestare francamente alla Camera che non mi sarei mai piegato alle pressioni, determinate da malsani criteri, con le quali si sarebbe preteso di sconvolgere tutti i principii che sono la base delle compagini militari, della disciplina e della giustizia. L'aver avuto la fortuna di partecipare ad operazioni di guerra ben riuscite non deve servire di pretesto per creare condizioni privilegiate ad alcuno con danno altrui.

Così sarebbe avvenuto se io, conferendo immediatamente il comando navale ai nuovi promossi, li avessi messi in condizione di scavalcare in brevissimo tempo i loro nuovi colleghi, tra i quali alcuni di non discutibile valore. (*Interruzione del deputato Arlotta*). Se avessi adottati i criteri dell'onorevole Arlotta, certamente il pubblico, che non approfondisce, mi avrebbe applaudito, ma io avrei fatto cosa ripugnante alla mia coscienza.

di galantuomo e di soldato ed avrei gettato nel Corpo il seme di dissidi insanabili.

È tanto vero ciò, e mi piace di dirlo alla Camera, perchè si sappia che il valore vero è sempre accompagnato all'equilibrio ed alla modestia, che iersera, appena rientrato al Ministero, l'ammiraglio Millo ha sentito il bisogno di presentarsi a me ed dichiararmi che egli non divideva le opinioni che poco prima erano state manifestate in quest'aula.

ARLOTTA. Questo fa onore a lui, ma non ha nulla a che fare con la tesi mia.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Il Millo è uno degli ufficiali promossi per merito di guerra, e che copre attualmente la funzione importantissima di direttore generale del personale.

Devo d'altra parte rilevare che non è solo a bordo ma anche in uffici meno brillanti ed egualmente importanti a terra che si serve il proprio paese. Sarebbe davvero strano che si dovesse finire con l'ammettere che le Direzioni generali del personale militare e quelle degli arsenali siano delle sinecure!

Quanto ai personali civili, nel triennio precedente, ebbi l'onore di sottoporvi singoli provvedimenti che avevano un imprescindibile carattere di urgenza, sia nei rapporti dell'andamento dei servizi che in quelli di alcune categorie di funzionari.

Fu fatto così un passo risolutivo sulla via delle riforme iniziate dal compianto ministro Mirabello con la legge del 1909, ma ora è giunto il momento di una completa e definitiva sistemazione, sia per l'ordinamento dell'Amministrazione centrale, che degli stabilimenti e dei servizi che da questa dipendono nelle varie sedi.

Sono in tal senso già completi gli studi, cosicchè, appena mi sarà possibile, vi sottoporro le proposte relative, con le quali, senza notevoli aggravii alla finanza dello Stato, verrà provveduto in maniera stabile e duratura a questo altro vasto campo di azione ed alle categorie di personali civili che in esso prestano la opera loro.

Tra questi si trovano compresi appunto il personale civile tecnico alle cui sorti tanto si interessa l'onorevole D'Oria, e quello delle capitanerie la cui sorte mi è stata raccomandata dall'onorevole Cassuto ed altri deputati.

Quanto al personale lavorante dei Regi arsenali, posso assicurare che è già ultimato l'atteso regolamento e che è stato trasmesso ai Ministeri della guerra e del tesoro perchè si pronuncino in merito.

Esauriti gli argomenti che hanno attinenza con la marina militare, e prima di passare oltre io desidero dare alla Camera la notizia che, in omaggio alla memoria di colui che tutto se stesso dedicò al progresso dell'armata, è stato dal Governo deciso già da tempo di assegnare ad una delle navi esploratrici di prossima costruzione il nome di Carlo Mirabello. (*Vivissime approvazioni ed applausi*).

Il paese e la marina in tal modo sciolgono un debito di gratitudine verso l'uomo che li servì con anbegazione spinta fino al sacrificio, come ben disse l'onorevole Arlotta.

Nell'accingermi a darvi ragguaglio dell'opera compiuta nel campo della marina mercantile assolvo innanzi tutto il dovere di porgere i migliori e più sentiti ringraziamenti al mio valente collaboratore ed amico, il sottosegretario di Stato onorevole Bergamasco, (*Approvazioni*) che ha saputo coadiuvarmi nella maniera più efficace, portando nelle difficili questioni affrontate e risolte nell'ultimo anno il prezioso contributo del suo lucido intelletto e della sua provata esperienza e della sua grande attività. (*Vivissime approvazioni*).

L'ordinamento dei nostri principali servizi postali e commerciali marittimi, che per molti anni ha costituito uno dei problemi più ardui e controversi, è stato nello scorso anno definito, in guisa da rispondere pienamente tanto agli interessi generali della Nazione, quanto alle particolari esigenze delle nostre diverse regioni marittime.

Ripartita la rete delle comunicazioni marittime di carattere nazionale e internazionale, con le leggi del 30 giugno 1912, in quattro gruppi, fu il primo di tali gruppi aggiudicato nelle aste dell'agosto-settembre 1912.

Gli altri tre gruppi non trovarono allora concorrenti e ciò per varie cause, che furono poi eliminate con l'ultima legge del 22 dicembre ultimo scorso, cosicchè, rimessi all'asta il 18 gennaio 1913, vennero anche essi aggiudicati.

Per la marina libera, allo scopo di assicurare la efficacia pratica dei provvedimenti, il Governo è venuto nella determinazione di modificare il disegno di legge che trovasi già dinanzi a voi, ed a tal fine vi saranno entro il più breve termine presentate le opportune proposte.

Un elemento di alta importanza sociale introdotto due anni or sono nella legisla-

zione sui servizi marittimi sovvenzionati, è quello riflettente l'esercizio da parte dello Stato di una equa ed efficace tutela del personale delle aziende concessionarie, nei riguardi particolarmente dell'assunzione in servizio, delle condizioni di lavoro e del trattamento di invalidità e di vecchiaia.

I quattro gruppi avranno, come è noto, per sedi di armamento Genova, Venezia, Palermo e Napoli; sicchè data la sistemazione organica e l'importanza economica dei nuovi servizi, nonchè la loro equa distribuzione fra i più importanti porti del Regno, è lecito sperare in un rapido incremento dei nostri traffici marittimi.

Restano ora da esaminare i disegni di legge per le linee del Centro America, di Calcutta, del Canada e di Londra; ed anche per questa parte confido che possano essere fra breve discussi ed approvati i relativi disegni di legge, per avere effetto contemporaneamente agli altri, e cioè col 1º luglio prossimo venturo.

Lasciando da parte quanto riflette i primi due punti di questa azione di tutela, ai quali, come è noto, fu data pronta applicazione con la istituzione di uffici di collocamento presso le Capitanerie di porto dei principali centri marittimi, con la determinazione di un contratto-tipo di arruolamento, rispondente alle mutate condizioni nella vita di bordo, e colla determinazione infine di una tabella di composizione degli equipaggi dei vari piroscafi, e, soffermandosi alquanto sul provvedimento di carattere sociale più importante, il trattamento di invalidità e di vecchiaia, accennerò che, provvedutosi dalla Navigazione generale italiana, secondo che gliene era stato fatto obbligo dalla legge, al versamento delle indennità spettanti al personale licenziato al 30 giugno 1910, il Ministero si adoperò colla massima alacrità alla istituzione di una Cassa pensioni, che, sotto l'Amministrazione della Cassa nazionale per la invalidità e per la vecchiaia degli operai, provvedesse a dare piena attuazione alle prescrizioni di legge, tanto per il personale licenziato predetto quanto per il rimanente personale delle aziende esercenti i servizi marittimi locali.

La Cassa entrò in funzioni nello scorso anno con un fondo di circa tre milioni, ammontare dei versamenti fatti dalla Navigazione generale italiana e degli interessi corrisposti dalla Cassa depositi e prestiti, e le norme regolatrici del nuovo Istituto di previdenza, studiate con profondo senso di

umanità verso la laboriosa nostra gente di mare, approvate dal Consiglio superiore della previdenza e dal Consiglio di Stato, hanno incontrato il favore generale non solo del personale delle Aziende sovvenzionate ma anche di quello delle Compagnie di navigazione libere, di guisa che non andrà a lungo che la Cassa pensioni riunirà sotto le sue ali il personale navigante di Stato Maggiore della marina mercantile ed il personale amministrativo delle varie Società di navigazione.

Basti il dire, a questo proposito, che la Cassa pensioni provvede al trattamento eccezionale a favore degli iscritti divenuti invalidi, colla concessione di assegno annuo fino al momento stabilito per la liquidazione della pensione, ed infine alla assicurazione a favore delle famiglie degli iscritti, col pagamento alle medesime, a seconda dei casi, di dieci o venti dodicesimi dello stipendio annuo del loro capo.

La marina mercantile italiana, ed alludo con tali parole a tutto il complesso di persone e di navi addette ai traffici marittimi di qualsiasi specie, continuò anche nello scorso anno a prestare valido, premuroso ed efficacissimo servizio ausiliario alla marina da guerra; onde non posso fare a meno, associandomi all'onorevole Di Palma, di rinnovare l'elogio che altra volta, già ebbi a tributare a tutti quanti prestarono la loro cooperazione.

Le condizioni favorevoli, nelle quali, per varie cause, si svolse, durante l'anno 1912 e continua ancora a svolgersi l'industria dei traffici marittimi, con costante elevato tasso di noli, contribuì in gran parte all'aumento del naviglio mercantile.

Difatti, nello scorso anno, si ebbe un complessivo aumento di 82 navi a vapore, per circa 110,000 tonnellate lorde, in confronto alla situazione del naviglio a vapore del 1911. È vero che non tutti questi piroscafi sono di nuova costruzione e provengono dai cantieri nazionali; ma, se si tien presente che gli armatori italiani intendevano di approfittare del movimento favorevole del rialzo dei noli, rimane giustificato se, per aver subito e pronte le navi, essi abbiano in altro modo cercato di aumentare il loro naviglio.

All'aumento del naviglio contribuirono, non pertanto in larga misura i cantieri nazionali, nei quali al principio di quest'anno restarono in costruzione circa 54,000 tonnellate di piroscafi, aventi diritto a compensi.

Il naufragio del transatlantico *Titanic*, della White Star Line, con l'ingente perdita di vite umane, che funestò la marina inglese, fece nascere una profonda agitazione fra tutti coloro che si occupano di cose marittime, e si invocarono d'urgenza delle nuove regole sulla sicurezza della navigazione.

Mi sia lecito a questo proposito di ricordare che l'Italia non aveva atteso la ripercussione di quella catastrofe per studiare la questione, imperocchè apposita Commissione, da me nominata fin da giugno 1911, con sede a Genova, si sta appunto occupando di tale riforma, con il concorso di tutti gli elementi interessati nella navigazione, dai rappresentanti degli armatori, degli assicuratori, e dei Cantieri navali a quelli della gente.

Il poderoso lavoro della Commissione è oggi quasi compiuto e, fra non guari, verrà tradotto in provvedimenti positivi, trattandosi di questioni di competenza del potere esecutivo.

Altri provvedimenti riguardanti la sicurezza della navigazione saranno pure adottati, non appena ne sarà stato compiuto l'esame, da parte dei competenti Corpi consultivi, e, specialmente del Consiglio superiore della marina mercantile, ricostituito su nuove basi, che ne permettono un più agevole funzionamento.

In ogni modo posso assicurare la Camera che l'Italia, che fu la prima a prescrivere l'obbligo degli impianti radiotelegrafici a bordo delle navi che trasportano emigranti e passeggeri in genere sulle linee oceaniche, sarà sempre sollecita nel prendere parte ad accordi internazionali e nell'adottare gli ultimi ritrovati della scienza per garantire la incolumità di coloro che si affidano alla via del mare.

Recentemente la Camera approvava due Convenzioni ed un protocollo finale, firmati a Bruxelles nel 1910, aventi per oggetto l'urto fra navi e l'assistenza ed il salvataggio marittimo, e fra poco dovrà esaminare altre proposte, firmate all'Aja tra l'Italia e vari Stati, in seguito alla Conferenza della pace.

Questi accordi spianano la via a quella unificazione del diritto marittimo, che è la mèta ed aspirazione non solamente di pensatori e di scienziati, ma anche di tutti coloro che hanno interesse nei traffici marittimi.

Compito questo periodo di internazionalizzazione di leggi marittime, sarà più age-

vole di procedere alla riforma della nostra legislazione, che ha dovuto attendere l'esito degli accordi fra le varie potenze, ed è da augurarsi che, fra non molto, l'Italia possa avere quell'unico codice marittimo, che comprenderà tutto quanto riguarda la legislazione del mare.

Venendo poi all'argomento che interessa tutta la nostra valorosa gente di mare, dalla quale le nostre navi traggono i loro equipaggi, posso assicurare la Camera che, fra breve, secondo gli impegni solennemente assunti dal Governo, e consacrati per effetto di legge, essa sarà chiamata a discutere, secondo i desideri manifestati ripetutamente in questa Aula e da ultimo ieri dall'onorevole Strigari, il problema delle Casse invalidi della marina mercantile, antica e benemerita nostra istituzione di previdenza che il Conte di Cavour prevenendo di molti anni le aspirazioni di tutti coloro che si interessano alla sorte dei lavoratori, seppe attuare, e che ora da noi dobbiamo cercare di portare all'altezza dei tempi.

Circa infine la invocata riforma degli Istituti nautici, assicuro la Camera, l'onorevole Strigari e gli altri oratori che mi hanno rivolto in proposito speciali sollecitazioni, che, di accordo col mio collega della pubblica istruzione, abbiamo iniziati gli studi, e li condurremo a termine rapidamente, per addivenire allo assetto definitivo degli Istituti predetti portandoli alla altezza della importante funzione alla quale sono chiamati.

Arrivato in tal punto credo di aver fornito alla Camera tutte le spiegazioni che erano da ritenersi necessarie, cosicchè non mi rimane che ringraziare gli onorevoli deputati che hanno partecipato alla discussione, dando prova di speciale attaccamento alla marina.

Uno speciale ringraziamento poi devo all'onorevole Di Palma, per la sua costante premura verso l'Armata e per le nobili parole con le quali ha voluto onorarla, e la espressione della mia ammirazione all'onorevole Bettolo per l'elevato discorso, con cui ha portato nuovo prezioso contributo allo studio di importanti problemi.

Signori! Come già dissi recentemente a Milano e come ieri è stato ricordato opportunamente in quest'aula, la marina ha ormai superata la grand'eprova. L'organismo, del cui complesso funzionamento molti non erano sicuri, ha dimostrato la sua solidità, la sua preparazione, la possibilità di assurgere a più alti e maggiori destini.

Incomincia pertanto l'era nuova della marina italiana sotto gli auspici migliori, tra la simpatia di tutto il paese e l'autorevole, prezioso appoggio del Parlamento.

Sia sicura la Camera che quanti appartengono alla grande famiglia dell'Armata, sono fieri di tanta benevolenza, sentono tutti i doveri che da essa derivano e sono pronti a spendere ogni loro energia per la grandezza e per la gloria della Patria e del Re! (*Vivissime approvazioni — Vivissimi e prolungati applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'onorevole ministro*).

Voci. La chiusura! La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

La chiusura essendo appoggiata, la pongo a partito, riservando, come è consueto, facoltà di parlare all'onorevole relatore.

(*È approvata*).

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 di legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 (1311):

Presenti e votanti . . .	241
Maggioranza	121
Voti favorevoli . . .	224
Voti contrari	17

(*La Camera approva*).

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 (1312):

Presenti e votanti . . .	241
Maggioranza	121
Voti favorevoli . . .	218
Voti contrari	23

(*La Camera approva*).

Assunzione di personale avventizio per gli uffici scolastici provinciali e altri prov-

vedimenti per applicare la legge 4 giugno 1911, n. 4874 (1288-1288-bis):

Presenti e votanti . .	241
Maggioranza	122
Voti favorevoli . . .	223
Voti contrari	18

(*La Camera approva*).

Ordinamento degli istituti superiori di istruzione commerciale (Modificato dal Senato) (780-c):

Presenti e votanti . .	241
Maggioranza	122
Voti favorevoli . . .	219
Voti contrari	22

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del regio decreto 28 marzo 1912, n. 283, che ha recato modificazioni e aggiunte al repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali (1199):

Presenti e votanti . .	241
Maggioranza	122
Voti favorevoli . . .	221
Voti contrari	20

(*La Camera approva*).

Sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane (1319):

Presenti e votanti . .	241
Maggioranza	122
Voti favorevoli . . .	216
Voti contrari	25

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abignente — Agnesi — Agnetti — Albanese — Alessio Giulio — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Angiulli — Arlotta — Astengo.

Balsano — Baragiola — Baslini — Battaglieri — Bentini — Berenga — Berenini — Bergamasco — Bertesi — Bertolini — Bettolo — Bettoni — Bianchini — Bizzozero — Boitani — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Borsarelli — Bouvier — Brandolin — Buccelli — Buonanno — Bonini — Buonvino.

Cabrini — Caetani — Calissano — Calisse — Calleri — Camera — Campanozzi — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Carboni Boj — Carcano — Carcassi — Cardani — Cartia — Carugati — Casciani — Caso — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Ceci

— Celesia — Cermenati — Chiaraviglio — Chimienti — Ciacci Gaspare — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Ciocchi — Cirmeni — Cocco-Ortu — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Comandini — Congiu — Coris — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Cutrufelli.

Da Como — Dagosto — D'Alì — Danieli — Dari — De Amicis — De Bellis — Degli Occhi — Del Balzo — Della Pietra — Della Porta — De Seta — Devecchi — De Vito Roberto — Di Cambiano — Di Marzo — Di Palma — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — D'Oria.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faranda — Fera — Ferraris Carlo — Ferrero — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Frugoni — Fulci — Fumarola — Furnari — Fusinato.

Gallenga — Gallini Carlo — Gattorno — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone Giolitti — Goglio — Graziadei — Guarracino — Guglielmi — Guidone.

Incontri.

La Lumia — La Via — Leonardi — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lucernari — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Riccardo.

Macaggi — Magliano — Marazzi — Marcello — Margaria — Martini — Marzotto — Masi — Masoni — Materì — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Modica — Molina — Montauti — Montemartini — Montresor — Montù — Morpurgo — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Ottorino.

Orlando Salvatore — Orsi — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Paniè — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Pellegrino — Perron — Pieraccini — Pietravalle — Pinchia — Pistoja — Podestà — Pozzi Domenico.

Raggio — Raineri — Rava — Rellini — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rizza — Rizzetti — Rizzone — Rocco — Romanin-Jacur — Romeo — Ronchetti — Rossi Gaetano — Rubini.

Sacchi — Salamone — Salandra — Samoggia — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Saporito — Scalini — Scalori — Seano — Scellingo — Scorciarini-Coppola — Sighieri — Silj — Simoncelli — Sonnino — Spetrino — Strigari — Suardi.

Talamo — Tassara — Taverna — Tedesco — Teso — Testasecca — Tinozzi — Tovini — Trapanese — Treves.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venzi — Veroni.

Wollemborg.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Baccelli Guido — Bacchelli.
Casolini Antonio — Ciccotti — Conflenti — Corniani.

Dell'Arenella.

Francica-Nava.

Girardini — Grassi-Voces.

Indri.

Larizza.

Marsaglia — Meda — Modestino.

Nava Cesare — Nuvoloni.

Porzio.

Queirolo.

Sono ammalati:

Caputi — Casalini Giulio — Ciartoso — Croce.

De Cesare — De Tilla.

Fortunati — Fusco Alfonso.

Galli — Giuliani.

Landucci.

Paparo — Pini.

Speranza — Staglianò.

Visocchi.

Si riprende la discussione del bilancio della marina per il 1913-14.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole relatore se intenda parlar subito, o dopo che siano esauriti gli ordini del giorno, che ancora restano da svolgersi.

DEL BALZO, relatore. Preferisco parlare subito.

PRESIDENTE. Sta bene. Parli pure.

DEL BALZO, relatore. Onorevoli colleghi, ho anzitutto il dovere di ringraziare coloro che nella discussione di questo bilancio ebbero parole cortesi per il mio modesto lavoro della relazione e cioè i colleghi Di Palma, Cassuto, Strigari, Cavagnari, Di Sant'Onofrio, Salvatore Orlando e specialmente l'onorevole Bettolo al quale debbo un vivissimo ringraziamento perchè con la sua indiscussa competenza ed autorità volle appoggiare questo mio lavoro: ciò che mi è stato di grandissima soddisfazione.

Nel bilancio di quest'anno, come la Camera avrà osservato, la cifra delle costruzioni navali è stata portata a lire 104,432,560

e in questa somma sono comprese tanto la spesa generale delle costruzioni quanto quella delle manutenzioni.

La Giunta del bilancio domandò se era possibile tener distinte le due somme, ed io credo che se ciò potesse farsi sarebbe molto utile; perchè il Parlamento ed il paese saprebbero con precisione quale è la somma vera che si spende per le nuove costruzioni e quale la somma che occorre per la manutenzione.

Del resto credo di non errare dicendo che la somma della manutenzione deve aggirarsi fra gli 8 e i 10 milioni, onde la cifra vera per le costruzioni è di 95 milioni, e di ciò si può essere abbastanza soddisfatti perchè tale cifra è in aumento di 20 milioni su quella dell'anno passato.

Prima di scendere ad altri argomenti vorrei pregare l'onorevole ministro di restringere quanto più è possibile le spese del Ministero e di dare la maggiore contribuzione possibile alle spese delle costruzioni navali, poichè mi sembra che sia il vero *porro unum et necessarium* del momento presente.

Credo, per esempio, che il numero delle navi-scuola sia un po' eccessivo e che potrebbe ridursi, come credo anche che sarebbe più conveniente non tenere armate molte delle nostre navi antiquate, impiegando le somme che abbiamo disponibili in bilancio per queste navi alle nuove costruzioni.

Riguardo all'argomento toccato dall'amico Arlotta, al quale l'onorevole ministro rispose poco tempo fa, sul comando della flotta in guerra, io credo che sia un argomento sul quale conviene molto pensare in tempo di pace.

Non credo che lo stretto criterio della anzianità possa essere tenuto presente pel comando in capo di una squadra. Una squadra deve essere comandata, a mio modesto parere, dal più meritevole degli ammiragli e non bisogna dimenticare che il Togo, che vinse a Tsushina, era il più giovane degli ammiragli della marina giapponese.

Detto ciò passerò brevissimamente a parlare dello stato attuale delle costruzioni navali.

Il ministro ha già esposto il modo come crede per l'avvenire sollecitarle ed anche come crede di potere evitare che in avvenire si verificino dei ritardi. Ma è bene che la Camera abbia sotto gli occhi lo stato attuale delle costruzioni navali. Quando

pochi giorni fa, la nave di battaglia *Giulio Cesare*, lasciando gli ormeggi, usciva in mare, libera, per eseguire le prove dell'apparato motore, prove riuscite splendidamente, parecchi se ne rallegrarono, credendo che la potentissima *dreadnought* sarebbe tra breve entrata a far parte della flotta, pronta a combattere.

Purtroppo questo non è. La *Giulio Cesare* come le sue gemelle *Leonardo da Vinci* e *Conte di Cavour*, sono attualmente dei pontoni galleggianti, destituiti di qualunque efficienza bellica.

La ditta doveva consegnare gli impianti nel primo semestre 1912 per la *Giulio Cesare*, come è logico, dal momento che la nave doveva esser pronta pel 1º gennaio 1913. Orbene, la *Giulio Cesare* ha ricevuto il primo impianto nella prima quindicina di gennaio ultimo scorso e, fino ad oggi, soltanto due dei cinque grossi impianti sono stati inviati a destino e tre si trovano ancora negli stabilimenti della ditta.

Ho qui a disposizione dei colleghi una fotografia della *Giulio Cesare* che esegue le prime prove in mare del suo apparato motore e, da essa, si vede chiaramente come la nave fosse completamente sprovvista di artiglierie, e, in parte, anche di corazze. Secondo le giustificazioni della ditta, parrebbe che la colpa fosse dovuta al ritardo delle corazze che debbono difendere gli impianti stessi. Ma ciò non è, perchè le corazze, anche se giunte in ritardo, si possono mettere a posto, con rapidità sufficiente purchè si riesca, lavorando di lena, a recuperare in parte il tempo perduto.

Ma il montamento delle torri, lavoro di precisione, richiede necessariamente dai sei ai sette mesi, ed è precisamente quello che più ritarda il definitivo approntamento della nave.

Di modo che la *Giulio Cesare*, date le condizioni attuali delle cose, non potrà far parte della squadra in completo assetto di guerra che nel marzo 1914.

La *Leonardo da Vinci* ha tutta la corazzatura a posto, meno poche parti di corazze leggere esterne; le torri sono pronte a ricevere gli impianti; anche l'apparato motore è a posto ed in questi ultimissimi giorni si sono eseguite le prove sugli ormeggi.

In quanto alle artiglierie le sue condizioni sono identiche a quelle della *Giulio Cesare*, cosicchè anche questa potentissima nave non potrà entrare in isquadra prima del marzo 1914.

La *Conte di Cavour*, in allestimento nell'arsenale di Spezia, è molto più in ritardo; le prove dell'apparato motore, quantunque pronto, non potranno eseguirsi che verso la fine del giugno prossimo; le corazze e le artiglierie sono indietro almeno di sei mesi, onde, a voler essere ottimisti, è a ritenere che essa potrà entrare in squadra soltanto alla fine del 1914, pur essendo stata varata due mesi prima delle sue gemelle.

L'onorevole ministro ha detto che io avevo un po' esagerati i paragoni con la vicina nostra alleata. Non ho esagerato affatto, poichè i dati della costruzione, del varo e dell'allestimento sono stati trovati esatti dall'onorevole ministro, altrimenti egli li avrebbe corretti.

Egli ha aggiunto che l'Austria, come potenza militare, era preparata prima di noi; ma io vi faccio modestamente osservare che lo stabilimento Skoda-Pilsen, che è quello che fornisce la marina da guerra austriaca, si è proprio accresciuto ed aumentato con l'incremento della marina stessa.

Considerando che la *Viribus Unitis* austriaca, varata il 9 giugno 1911, fu allestita in otto mesi, che la *Tegethoff* varata il 22 marzo 1912, è stata allestita in meno di 12 mesi poichè entrerà in squadra nel corrente mese, che la *Prinz Eugen*, varata il 30 novembre scorso, deve per contratto essere consegnata alla marina imperiale al principio del 1914, bisogna confessare che la nostra preparazione navale di allestimento è deficiente e che i nostri mezzi di allestimento lasciano molto a desiderare paragonandoli a quelli della nostra alleata.

Quando si ripeta che lo stabilimento Skoda-Pilsen ha fatto da solo in tempo utile il lavoro che Armstrong di Pozzuoli e Vickers-Terni non sono riusciti a fare con il largo sussidio della ditta madre, si rimane attoniti ed addolorati.

Eppure l'anno scorso lo stabilimento tecnico triestino ha dato ai soci il dividendo del 17 per cento e quest'anno il 20 per cento.

Ma a questa previsione di ritardi aggiungiamo una nota lieta.

Possiamo assicurare la Camera che gli apparati motori delle navi da battaglia tipo *Andrea Doria* sono stati consegnati con cinque mesi di anticipo e che, se a tempo verranno consegnate le corazze ed i cannoni, è certo che potrebbero essere allestite in diciotto mesi come è uso delle grandi marine europee più progredite.

Quali le cause di questi ritardi che nuociono grandemente alla potenzialità delle nostre forze di mare? Non ho bisogno di dir parola; lo dice il ministro in un documento parlamentare che è la risposta alla Giunta generale del bilancio.

Egli ha detto che sono dipesi dalla mancata consegna a tempo delle corazze e delle artiglierie ed ha aggiunto anche che prevedendo che la Wickers-Terni non poteva consegnare in tempo le quattromila tonnellate di corazze stabilite, egli bandì una gara alla quale intervennero anche ditte estere e che fu aggiudicata alla Carnegie di New York, la quale domandò di associarsi la Bethlem, per le corazze che non aveva potuto fornire in tempo l'Acciaieria di Terni, e come poi anche la ditta Bethlem avesse mancato in parte ai suoi impegni.

Ed io qui posso aggiungere che in questa gara fatta con le ditte estere lo Stato guadagnò (il ministro nella sua risposta non dice la cifra) più che mezzo milione.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Quattro milioni.

DEL BALZO, *relatore*. Quindi almeno per questa gara il ritardo fu anche benefico. Ciò da un'altra parte dimostra che insomma le ditte mancarono alla consegna, pur avendo un discreto contratto. Perchè, se le ditte estere lo potevano fare con quattro milioni di meno, si poteva anche fare in Italia. (*Commenti*).

DI PALMA. Non è un argomento questo. Il prezzo della materia prima è diverso.

DEL BALZO, *relatore*. E poichè a tali ritardi (continua il ministro nella sua risposta) vanno aggiunti quelli altrettanto importanti delle consegne delle artiglierie, si dovrà ritenere che le due Regie navi *Giulio Cesare* e *Leonardo da Vinci* non potranno essere effettivamente pronte che verso la fine del corrente anno 1913. Il che equivale a dire che entreranno in squadra nella primavera del 1914.

Anche le corazze della *Conte di Cavour* furono consegnate con ritardo, come con ritardo saranno consegnate le artiglierie, onde la nave non potrà essere pronta a combattere prima della fine del 1914.

Non sono fornite informazioni circa la *Duilio* e la *Doria* che ci prepariamo a varare, ma crediamo però di non errare dicendo che le ditte fornitrici di artiglierie di queste navi hanno chiesto, e non sappiamo se ottenuta, una proroga di dieci mesi alla consegna. Qui è ovvio constatare che si prese la decisione di armarle con can-

noni da 305 appunto per averle sollecitamente pronte.

Qui l'onorevole ministro nella sua risposta ha detto che, se l'anno passato si fossero armate di cannoni da 305, in quell'anno si discuteva del calibro 343 o 356, mentre nell'anno corrente siamo arrivati al 381. Ciò è vero, io non contesto questo, ma è indubitato però che nell'anno scorso quando noi facevamo questo, nove navi inglesi erano armate di cannoni da 343.

È una semplice osservazione, perchè sarebbe stata una cosa utilissima se le due navi venissero nel tempo che il Ministero e noi desideriamo che vengano.

Aggiungiamo che il Ministero della marina ha dovuto concedere che quella parte delle artiglierie invece di essere fabbricata nelle figliali di Pozzuoli e della Spezia, lo sia dalle case madri Armstrong e Wickers in Inghilterra.

E qui do delle notizie che sono esattissime, cioè che delle artiglierie della *Dante Alighieri* e della *Giulio Cesare*; i cannoni, in numero di 48, furono tutti costruiti in Italia, tranne che la ditta fu autorizzata a provvedersi di masselli di acciaio smussati dalla casa madre di Essen.

In quanto poi ai cannoni della *Leonardo da Vinci* e della *Conte di Cavour* e della Regia nave *Doria* in numero di 48, nel contratto fu stabilito che uno solo di questi cannoni avrebbe dovuto essere fornito dalla casa madre Wickers di Londra ed i rimanenti 15 dallo stabilimento di Spezia. In seguito però fu concesso alla ditta di farne costruire altri 13 in Inghilterra ed i rimanenti due nello stabilimento di Spezia.

I 16 cannoni poi della *Conte di Cavour* vengono tutti costruiti nello stabilimento di Spezia. I 16 della *Doria*, per contratto, saranno costruiti tutti dalla casa madre Wickers di Londra. Da tutto ciò si vede che, sopra 48 cannoni, 30 saranno costruiti all'estero. E di ciò io do lode all'onorevole ministro, perchè sono sicuro che egli lo ha fatto per sollecitare la costruzione e l'armamento di queste navi. Però è indubitato che questo lavoro, per necessità di cose, invece di farsi in Italia, ha dovuto farsi all'estero.

Ora io domando: se, (faccio una ipotesi lontanissima), in questo periodo scoppiasse una guerra, dato l'attuale aggruppamento politico delle potenze, l'Inghilterra lascerebbe libero il passo ai cannoni destinati alle navi italiane?

COTUGNO. Questo è il quesito!

DEL BALZO, *relatore*. Ora a questo punto viene naturalmente chiara l'osservazione che, quando si è costretti a far fare del lavoro all'estero, manca lo scopo della protezione accordata alla nostra industria. E se mal non ricordo, mi pare che vi sia un compenso del 5 per cento sulla produzione, quando viene costruita dall'industria nazionale.

Ed anche questo va perduto.

E lo scopo non è quello di procurare un largo beneficio ai metallurgici ed agli industriali, ma di assicurare lavoro alla mano d'opera italiana, la quale intanto è costretta ad emigrare; sicchè centinaia di operai italiani lavorano ora nello stabilimento tecnico di Trieste per le navi da guerra austriache, o nei cantieri di Francia per le corazzate destinate alla supremazia assoluta del Mediterraneo e ad *écraser l'adversaire*, come disse monsieur Painlevé, *rapporteur du budget de la marine française*, nella seduta dell'11 febbraio ultimo scorso. Quando i ritardi diventano abituali, deve ritenersi che la potenzialità degli stabilimenti è inferiore alle commesse che essi ricevono e che le ditte dovrebbero ben conoscere.

Io qui vorrei ben ricordare alla Camera che la casa Krupp, che in materia di costruzione di artiglieria deve intendersene, ha per massima che il tempo che deve impiegare uno stabilimento bene organizzato nella fabbricazione delle artiglierie, deve calcolarsi in tanti mesi quanti sono i centimetri del suo calibro; onde per il cannone da 305 sono necessari mesi 31 e per quello da 381 occorrono mesi 38.

Il compianto ministro Mirabello, in obbedienza alla legge sulla contabilità dello Stato, nominò una Commissione incaricata di accertare la potenzialità delle varie industrie. E si disse poi che l'assegnazione dei lavori sarebbe stata fatta in base alla potenza di produzione dei singoli stabilimenti.

Orbene, con quali criteri cotesta Commissione ha fatto le sue conclusioni? Io non annoierò la Camera leggendo quello che la Commissione d'inchiesta sulla marina disse sui ritardi e sulle consegne. Questo farebbe perdere del tempo alla Camera e lo sanno tutti.

Ed ora permettete che (io ne farei a meno; ma ieri l'onorevole Strigari ed oggi il ministro ne hanno parlato) mi trattenga ancora un po' a discorrere sulle grosse artiglierie.

E, prima di tutto, debbo dichiarare che non ho menomamente detto o pensato che

i nostri cannoni da 305 non siano ottimi. Non mi sono mai sognato di dirlo. Ho fatto un paragone tra i cannoni ad elementi ed i cannoni a nastro; ma l'ho fatto come esposizione di studi. Saranno i corpi tecnici della marina, che decideranno quale dei due sistemi sia il migliore. Però è indubitato che il cannone da 381, ormai, è quello accettato; e che quindi il cannone da 305 è sorpassato.

Su questo punto non ci possono essere questioni. Ma non ho mai detto che il cannone italiano da 305 non sia un ottimo cannone e non possa rendere servizi utilissimi.

Il ministro ha portato qui l'esempio dell'esperienza ottima che ha fatto il nostro materiale in Libia; ed io non lo contesto. Egli ha parlato di colpi esplosi dai vari cannoni delle nostre navi; ma, se io non m'inganno, i cannoni da 305 nella guerra libica hanno sparato molto poco; i cannoni più grossi che hanno sparato nella guerra libica, sono stati quelli della *Sardegna*, della *Sicilia* e dell'*Umberto*, le quali navi sono armate con cannoni da 341 o 343 e, se non sbaglio (il ministro, nel caso, mi correggerà) di cannoni ad elementi.

Ora, qui, debbo ancora dire una parola: perchè da varie parti si è detto che non siamo tecnici e non dobbiamo occuparci di cose tecniche. A questo proposito, non dimenticherò mai che, uno dei primi anni che venni in questa Camera, il Presidente (era Presidente l'illustre Farini) ad un deputato che accusava un collega d'incompetenza, interrompendolo, disse: Ma chi entra in quest'aula è competente a giudicare tutto quello che si presenta alla sua discussione; (*Ilarità — Commenti*) altrimenti gli elettori non l'avrebbero mandato qui.

Del resto, sarebbe una cosa molto strana che chi deve legiferare su tutto, poi non possa esaminare e discutere tutto. Chi legifera ha il diritto di esaminare e discutere! (*Approvazioni e commenti animati*).

E poi, onorevoli colleghi, domando: che cosa qui non è tecnico? Sono tecniche le questioni ferroviarie; sono tecniche le questioni delle bonifiche; sono tecniche le questioni dei porti, dei fari, dei telefoni, dei telegrafi e delle poste. E non è tecnica l'agricoltura? Non è tecnica la pubblica istruzione? Or dunque, se noi non possiamo parlare di cose tecniche, non resta che mettere l'« appigionasi » sulle porte di Montecitorio. (*Vive approvazioni — Ilarità e commenti animati*).

Io certamente non sono un tecnico; ma sono uno studioso di cose di marina; e mi sono creduto in dovere ed in diritto di esporre alla Camera quel che hanno scritto uomini competentissimi in Italia ed all'estero. Quindi, la relazione, per la parte tecnica, è il frutto di questi studi. Sarebbe assurdo pretendere da un uomo politico un lavoro geniale di propria iniziativa (*Oh! oh!*) su problemi che affaticano da anni ingegneri navali, ufficiali d'artiglieria e le specialità tecniche più competenti del mondo.

Ormai è indiscutibile che tutte le più grandi marine da guerra hanno scelto il monocalibro ed il cannone da 381 millimetri. Credo che, su questo, non ci sia da discutere; e, su questo, non mi fermo affatto, essendo deciso, credo, che le nostre future navi da battaglia saranno armate di questi cannoni.

D'altra parte io voglio aggiungere, sempre a proposito di tecnici e di competenti, un'altra cosa che ho dimenticato. In quante parti d'Europa i Ministeri della guerra e della marina non sono retti da borghesi? Ma la nostra alleata la Francia...

Voci. Amica! amica!

DEL BALZO, *relatore.* La nostra vicina amica, la Francia, ha avuto questa lunga serie di ministri borghesi che sono stati iniziatori ed autori della sua grande potenza navale, ministri non tecnici: vi citerò Lockroy, Lanessan, Pelletan, Thomasson, Delcassé, Baudin... (*Interruzioni*) i quali sono stati tutti ministri borghesi.

Anche l'Inghilterra ha avuto spesso, anzi quasi sempre, borghesi al Ministero della marina, e noi recentemente abbiamo avuto uno che ora non è più, e che fu ministro della guerra, il Casana.

Ed ora veniamo ad un'altra questione, a cui sono tratto per obbligo, *pour acquit de conscience*. Poichè, siccome sono stato accusato di inesattezze dall'onorevole ministro della marina, debbo pur dire qualche cosa sui cannoni a nastro e ad elemento. Non si spaventi la Camera...

Una voce. Purchè non spari! (*Si ride*).

DEL BALZO, *relatore.* ...perchè non farò una questione tecnica: io citerò solamente dati di fatto, e siccome i fatti sono fatti, così non si contestano. Per ora dirò che il sistema di fasciatura a nastro è usato soltanto da costruttori inglesi, parzialmente dagli americani, nonchè da quelle marine che sono tributarie delle fabbriche inglesi, come l'Italia ed il Giappone, ma è scartato

da tutte le primarie fabbriche del continente europeo, dal Krupp, dallo Schneider dal Bofors, dal Coventry.

Insomma sono l'Inghilterra, l'Italia ed il Giappone ed in parte l'America, Stati Uniti, contro la Germania, la Francia, la Russia e l'Austria che costruiscono cannoni ad elemento.

Il sistema a nastro ha anche strenui avversari negli Stati Uniti, come si può rilevare in un articolo pubblicato nel 1912 nel *Journal of United States Artillery*, in cui l'autore di questo articolo, direttore della fabbrica di cannoni governativi americana, dopo aver messo in dubbio il supposto aumento di resistenza trasversale del cannone a nastro, ha voluto confrontare dal punto di vista della rigidità due cannoni da 305 di 50 calibri ad elemento ed a nastro ed entrambi capaci di soddisfare alle medesime condizioni balistiche.

Orbene dal confronto è risultato che nel cannone ad elemento si aveva indiscutibilmente una minore curvatura, per il peso dell'artiglieria, una minor durata ed un minor numero di vibrazioni allo sparo, una maggiore velocità verso l'alto acquistata dalla bocca; dati tutti che per brevità non riferisco, ma che ho qui per chiunque voglia compulsarli, dati che dimostrano alla evidenza come la vantata maggiore resistenza del cannone a nastro sia completamente illusoria ed invece come esso abbia una minore resistenza longitudinale, la quale per lo meno si traduce in un maggior tormento dell'arma.

Io non intratterrò la Camera sulla seconda parte, cioè sulla maggiore leggerezza del pezzo, che quasi raggiunge il 25 per cento, e dirò poche parole sulla maggiore durata. Prego, però, la Camera di ascoltarmi perchè si tratta di una questione seria.

Circa la maggiore durata potrei rimandare i miei colleghi a quanto ho esposto nella mia relazione; ma, a maggiore convincimento della Camera, ricordo quanto avvenne in una recente gara, tenutasi a Londra tra le più importanti ditte, costruttrici di cannoni, per la fornitura delle artiglierie a due *super-dreadnoughts* di una marina del Sud America. Fu questa una delle gare, più complete per numero ed importanza dei concorrenti, che si siano mai tenute.

Ciascuna Casa presentò la propria offerta di prezzo e si trovò che le più basse erano

quelle delle Case inglesi, che presentarono tipi di cannoni a nastro. Avendo però il Governo, indicente la gara, lo noti bene la Camera, richiesto alle varie ditte quale fosse il limite dei colpi, entro cui potessero garantire la conservazione delle qualità balistiche dei cannoni, le Case inglesi garantirono 80 colpi, mentre le Case, costruttrici di cannoni ad elementi, garantirono da 200 a 220 colpi. Si trattava di offerte garantite, che assicuravano che la vita dei pezzi ad elementi sarebbe stata di 200 a 220 colpi, e che quella dei pezzi a nastro sarebbe stata di 80 colpi. Qui mi appello alla autorità ed alla competenza indiscutibile del ministro, il quale ha garantito che tali cannoni possono tirare fino a 100 colpi, ed a quella dell'onorevole Bettolo. Accetto anche i 100 colpi del ministro; essi sono certamente inferiori ai 200 o 220 garantiti dalla casa Krupp.

Si tratta dunque di una vitalità più che doppia per il tipo ad elementi, malgrado il suo apparente maggior prezzo.

Di guisa che la fornitura fu affidata alla Ditta Nord Americana Bethlem, la quale aveva offerto di costruire il cannone Krupp ad elementi con un ribasso di 2 milioni sul complesso delle due navi, ribasso il quale fu possibile per la protezione, che il Governo americano accorda alle proprie industrie.

Come vede l'onorevole amico Strigari non si tratta, come egli disse nella seduta di martedì, di alta filosofia balistica, ma bensì di prosa della balistica. Io ho enunciato dei fatti e i fatti sono quel che sono. Ho qui l'originale delle offerte della Casa Krupp, per cui non temo smentita alcuna nè da parte di tecnici, nè da parte di metallurgici od industriali.

È ben vero che in un nostro balipodio esiste un cannone Armstrong, il quale ha tirato finora 200 colpi, ma ciò è una lustra, poichè è noto *lippis et tonsoribus* come nei balipodi le cariche, con cui si spara, sono molto, ma molto ridotte, e per conseguenza il tormento, nonchè il logorio dell'anima è assai minore.

Ciò premesso non sembrami più il caso di discutere della convenienza di adottare un tipo, piuttosto che l'altro. Io del resto non ci tengo e se ne ho parlato ne ho parlato come di materia di studio; saranno i tecnici, che decideranno. Ma io ho creduto di esporre alla Camera lo stato della questione circa i cannoni a nastro e i cannoni ad elementi. Si tratta di milioni e milioni, che

escono dalle tasche dei contribuenti, e cautele e studi sono più che necessari. (*Benissimo!*)

MARCELLO. E poi si tratta della difesa del paese!

DEL BALZO, *relatore*. E poi si tratta della difesa del paese, come ben dice il collega Marcello.

Ora resta quel tale apprezzamento dei nostri stabilimenti produttori di artiglieria, ed a questo riguardo non posso che confermare, malgrado ciò che si è pubblicato in questi giorni, quanto ho sostenuto nella mia relazione.

Noi abbiamo in Italia tre stabilimenti produttori di artiglieria: due che hanno sinora costruito solo cannoni a nastro da 305, ed uno nuovissimo che si è attrezzato per la costruzione di artiglieria ad elementi del tipo francese Schneider, l'Ansaldo.

Orbene, nella mia relazione ha fatto invito al ministro perchè faccia in modo che le due ditte che sono attrezzate per la costruzione del 305 a nastro si attrezzino per la costruzione di cannoni di maggiore portata.

Ed a proposito di questo attrezzamento è bene che io faccia presente alla Camera come non sia esatto quanto è stato pubblicato in questi giorni, e quanto il mio amico personale Strigari ha qui detto (questo, lo ripeto ancora una volta, lo dico come una questione di studio, non lo dico mica per affermare una mia opinione personale) che cioè il cannone ad elementi altro non sia se non un cannone a nastro in cui sia stato abolito quest'ultimo sostituendolo con altri elementi.

Il cannone ad elementi è una cosa completamente diversa. Anzitutto esso è formato da un grosso tubo interno, a cui si sovrappongono vari elementi rigidi, mentre il cannone a nastro è costituito da un'anima più sottile, intorno a cui si avvolge il nastro, al quale poi si sovrappongono alcuni elementi.

I lingotti debbono essere quindi più grossi, e quindi le difficoltà dei mezzi meccanici di costruzione diventano maggiori.

Ma, ciò che più importa, la costruzione del tipo ad elementi obbedisce ad uno studio e a dati pratici che soltanto l'esperienza di chi li abbia da tempo costruiti può possedere.

Gli stabilimenti sopra ricordati debbono dunque non solo provvedere all'attrezzamento di macchinario, cioè di mezzi fusori e meccanici, ma anche provvedere al tec-

nicismo, sia nella parte direttiva come in quella esecutiva, cioè all'addestramento per il nuovo genere di lavoro.

L'amico Strigari fece allusione, nel suo discorso, al pericolo che, con quanto avevo scritto nella mia relazione, sugli stabilimenti di artiglieria, il lavoro potesse esulare all'estero.

Niente di più contrario al vero, inquantochè con ciò che io ho detto non facevo precisamente che richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di preavvisare in tempo gli stabilimenti affinché si pongano nella condizione adeguata all'alta responsabilità che essi saranno per assumersi con le future commesse di cannoni del nuovo tipo per le nostre grandi navi.

Io desidero che gli stabilimenti che sono in Italia prosperino, a vantaggio dell'industria e dell'economia nazionale, e, quello che più monta, a beneficio della classe operaia. Ma alla *conditio sine qua non* che essi adempiano scrupolosamente ai loro impegni.

I metallurgici e gli industriali debbono tenere bene in mente che gli stabilimenti debbono servire alla marina, non la marina agli stabilimenti. (*Approvazioni*).

Del resto io sono stato con l'amico Strigari, poco tempo fa a visitare lo stabilimento Armstrong di Pozzuoli, che fa parte del suo collegio, per il quale egli ha tanto amore, onde io gli auguro che le future elezioni gli siano propizie. (*Commenti*).

Ma il direttore stesso dello stabilimento disse, che se egli avesse avuto la commessa oggi, avrebbe avuto bisogno di tre anni per poter far sparare i cannoni da 381. Sono le sue precise parole.

Io non voglio sapere perchè siano necessari tre anni; ma egli ha dichiarato a me e a lui che aveva bisogno di tre anni per portarli alla prova del fuoco. Anzi mi fece osservare in quel grandioso stabilimento, che certamente onora il paese, che stavano costruendo nuovi impianti all'estremo del cantiere, appunto per avere dei pozzi più profondi corrispondenti alla potenzialità dei nuovi cannoni.

Ed aggiunte che, siccome i pozzi che avevano attualmente erano a livello del mare, e approfondendoli di più l'acqua del mare avrebbe potuto introdursi in essi; per conseguenza, anzichè fare i nuovi impianti entro terra, li facevano sollevati e serviti a mezzo di grue.

E con questo onorevoli colleghi, ho finito, perchè non desidero tediarevi ulteriormente.

L'Italia, soprattutto dopo la conquista della Libia, ha la maggiore estensione di coste bagnate dal Mediterraneo. L'equilibrio del Mediterraneo è per l'Italia questione di vita o di morte. Questa deve essere la convinzione generale del paese, lo scopo principale dell'azione dei suoi ministri, la base fondamentale della politica estera dello Stato.

Noi, onorevole ministro della marina e onorevole presidente del Consiglio, attraversiamo un momento difficile per la marina, perchè siamo in un periodo di transizione.

Abbiamo una squadra che, per quanto bene allenata ed equipaggiata, è pertanto una squadra ormai sorpassata.

Oramai sono le *dreadnoughts* le navi da battaglia e noi in questo momento di navi da battaglia non ne abbiamo che una sola...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma non deprezzi tutto il resto!

DEL BALZO, *relatore*. Non lo deprezzo. Ho detto che può essere utile, ma che le navi da battaglia sono oggi le *dreadnoughts*.

ARLOTTA. C'è del buono anche in quello che abbiamo!...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Altrochè!... Ma ora è diventato di moda di volere che tutto sia fatto nuovo, come se tutto ciò che ha servito a tutti i paesi del mondo, fino ad ora, fosse diventato inutile!... Per fortuna nessun uomo competente ardirebbe di buttar giù la nostra marina!...

DEL BALZO, *relatore*. Ma, onorevole presidente del Consiglio, io non ho mai pensato di far questo!... Però credo che nessun uomo tecnico possa sostenere che la squadra italiana possa rimanere per sempre come è ora...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Siamo d'accordo... Tanto che si costruisce...

DEL BALZO, *relatore*. Io questo ho detto... Certamente, se si fa il paragone, anche oggi, fra la nostra squadra e quella austriaca noi siamo inferiori...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. No! no!...

DEL BALZO, *relatore*. L'Italia, per la sua positura geografica, ha bisogno di una forte marina da guerra che le assicuri di respirare liberamente sul mare Mediterraneo e sull'Adriatico. Senza di ciò il nostro

paese sarebbe minacciato di asfissia, e finirebbe col soffocare.

Il compianto ministro Mirabello, nella seduta del 7 giugno 1907, pronunciava queste memorabili parole: « Non si improvvisano navi ed equipaggi, e vani sarebbero poi i tardi pentimenti e le tarde querimonie ».

I nostri ufficiali e i nostri equipaggi, in quattordici mesi della guerra libica, dettero splendide prove della loro intelligenza, del loro valore, e del loro allenamento nei tiri, negli sbarchi, nel coadiuvare l'esercito, e dettero altresì mirabile prova del loro alto sentimento del dovere.

Coltiviamo tale sentimento nella nostra marina, educiamo quanto più possibile i nostri figli nella vita e nelle lotte del mare risvegliandone lo spirito di iniziativa e di combattività, virtù che non sono nuove nel nostro popolo che ne diede luminose prove nell'epoca eroica delle battaglie sostenute per la redenzione del paese.

Ed io credo di essere qui interprete del sentimento della Camera mandando un plauso ed un saluto a tutta la nostra forza navale, dagli ammiragli fino all'ultimo soldato di marina, per le splendide prove date nella guerra libica; e ricordando anche particolarmente coloro che hanno grandemente cooperato a condurre a tale grado le nostre forze di mare; alludo al compianto Mirabello e all'amico Bettolo, che era allora capo di stato maggiore, ed anche all'onorevole ministro, il quale ha dimostrato di sapersi servire di questo strumento in tempo di guerra.

Proseguendo in questa via Governo e Parlamento si renderanno sempre più benemeriti della patria. (*Vivissime approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Pozzi, Edoardo Giovanelli, Giulio Alessio, Abignente, Pozzo, Alfredo Baccelli e Camera a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

POZZI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti per i servizi pubblici a trazione meccanica concessi all'industria privata. (1282)

GIOVANELLI EDOARDO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro

di presentare alla Camera la relazione sui seguenti disegni di legge :

Maggiore assegnazione di lire 25,000,000 nella parte straordinaria del bilancio della guerra per la sistemazione dei fabbricati militari. (1345)

Riordinamento dei corpi militari della Regia marina. (1307)

ALESSIO GIULIO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Cessione in permuta al comune di parte dei terreni costituenti la piazza d'armi di Porta Milano a Pavia. (1315)

ABIGNENTE. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge per l'applicazione delle tasse sugli spiriti. (1291)

POZZO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13. (1343)

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13. (1344)

BACCELLI ALFREDO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Autorizzazione al Governo di concedere la piccola naturalità. (1320)

CAMERA. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1912-13. (1334)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del bilancio della marina.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio della marina.

(Molti deputati ingombrano l'emiciclo).

Prendano posto, onorevoli deputati, altrimenti non potremo proseguire nella discussione! Tra le letture continue, che violano l'articolo 83 del regolamento, e questi mo-

vimenti di deputati ogni volta che un oratore termina di parlare, si perde un tempo prezioso. (*Benissimo! — Bravo!*).

Passiamo, dunque, allo svolgimento degli ordini del giorno che ancora debbono essere svolti.

Il primo sarebbe quello dell'onorevole Celesia, il quale però ha ceduto la sua volta all'onorevole Salandra, che ha presentato, prima della chiusura della discussione generale, il seguente :

« La Camera confida che il Governo voglia proporre, al più presto, i provvedimenti organici necessari per la conservazione e l'incremento della forza navale ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Salandra ha facoltà di svolgerlo.

SALANDRA. (*Segni d'attenzione*) Pensavo di scusare il mio intervento in questa discussione, in cui tanti competentissimi uomini hanno eloquentemente parlato intorno alle condizioni della nostra marina, essendo io un incompetente; ma l'onorevole relatore ha giustamente osservato che qui siamo tutti competenti intorno alle questioni che interessano il paese.

Ad ogni modo, senza entrare nelle questioni tecniche che si sono sollevate, perchè me ne mancherebbe l'autorità e la conoscenza, non dirò la competenza, credo che anche chi di marina non s'intende possa portare qui una nota la quale trae l'autorità sua dal fatto di rappresentare un sentimento, una preoccupazione che io credo sia generale nel paese e investa l'anima anche della grande maggioranza della Camera, perchè tutti riteniamo, almeno lo penso, che nessun problema sia, nel momento storico che il Paese attraversa, più grave ed anche più urgente di quello della nostra difesa militare.

È la nostra forza armata rispondente alla posizione nostra nel mondo e alle esigenze della difesa degli interessi italiani?

Ecco la questione che non certo io affronterò oggi nella sua integrità, poichè parlerò pochi minuti, ma che, a parer mio, dovrebbe essere affrontata dal Governo e dalla Camera.

La questione si sdoppia. Vi fu chi vi accennò durante la discussione del bilancio della guerra; ma ricordo come nella sua sostanza il ministro della guerra, abilissimo oratore, la sfuggì. Quando si trattò del pro-

blema se e come le nostre forze in Italia dovessero essere rimesse nell'integrità loro, dedotte quelle che sono occupate più o meno permanentemente in Libia, il ministro della guerra, col tacito assenso della Camera, rinviò questo grave problema tecnico e finanziario ad altri tempi.

La questione si ripresenta, ma con maggiore urgenza, in occasione del bilancio della marina. Ho detto con maggiore urgenza e non vi è bisogno che io ne spieghi il perchè.

Gli aggruppamenti internazionali che si sono costituiti o ricostituiti recentemente, o recentemente rinsaldati, fanno intendere a tutti come in quella eventualità, che tutti speriamo non abbia mai a verificarsi, ma alla quale dobbiamo essere preparati, maggiormente urgente sia la nostra preparazione marinara.

Ora, o signori, questa urgenza grandissima si sodisfa con le dichiarazioni fatte oggi dall'onorevole ministro? Io, ripeto, non entro in alcuna delle questioni di dettaglio quali sono state sollevate, alcuna delle quali è pure gravissima.

Il ministro ha detto: La conquista della Libia (riproduco presso a poco le sue parole, forse un po' inesattamente) e la nuova posizione assunta dall'Italia, impongono di provvedere in maggiore misura alla nostra potenzialità navale.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Senza interruzioni!

SALANDRA. Senza interruzioni. E, poco dopo, in un altro punto del suo discorso al quale ho prestato tutta l'attenzione che dovevo, ha detto: « il Governo è perfettamente conscio delle necessità della difesa marittima », ed ha accennato ai provvedimenti presi l'anno passato sotto la sua responsabilità ed alla sua ferma intenzione di promuovere il progressivo incremento della nostra forza navale.

Non dubito punto della sincerità delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina il quale, oltre ad essere un illustre marinaio, nutre sentimenti di alto patriottismo, come non dubito delle intenzioni del Governo. Ma bastano le intenzioni e basta l'accennare a provvedimenti che saranno presi così, in un modo o nell'altro, in un certo tempo, più o meno lontano, e sotto la responsabilità del Governo o, come meglio sarebbe, ormai che siamo in condizioni normali di vita politica, con l'assenso del Parlamento? Io penso che, se non oggi in sede di bilancio, prossimamente il Governo debba e noi dobbiamo occuparci di esaminare e di stabilire

quali debbano essere questi provvedimenti, di averne un completo concetto organico e di sapere con quali mezzi saranno condotti al loro effetto.

Perchè questa urgenza? Signori, non è difficile spiegarlo. Basta guardare a quello che è avvenuto, ai fenomeni storici più importanti che si sono verificati nell'anno passato e si vanno verificando sotto i nostri occhi, per intenderne la ragione.

Accenno rapidissimamente. Alla conquista della Libia aveva accennato anche l'onorevole ministro della marina dichiarandola come una delle ragioni per le quali noi dovremo elevare la nostra potenzialità navale.

Non c'è bisogno di spiegarsi a lungo. Ricordo un dettato dell'antica sapienza politica italiana: « chi acquista imperio e non forza insieme, conviene che rovini. » E facciamo appello al sentimento della nostra dignità nel mondo che è diventato più vivace e possente per benefico effetto della guerra libica. Or questa dignità nostra nel mondo non si sorregge nè si sostiene, se non con armi più valide.

Ancora un altro fenomeno storico, al quale forse noi abbiamo contribuito, ma che ne' suoi effetti ha sorpassato di molto le previsioni nostre, come quelle di tutti gli uomini di Stato di Europa, è il disfaccimento dell'impero turco.

Si arresterà il disfaccimento dell'Impero turco? E quando si arresterà? Il retaggio della Turchia in Europa sarà forse sistemato pacificamente fra non molto, ma e il retaggio della Turchia in Asia?

Il ministro degli affari esteri disse che noi desideravamo che l'Impero turco rimanesse ancora integro. Si può condividere o non condividere questo desiderio; ma che esso diventi effettivo non è nel poter nostro. Eventi tali possono verificarsi per i quali anche la pericolosa nuova eredità si apra.

Ognuno sa quale gravissimo problema sia questo la cui soluzione potrebbe avvenire a nostro danno; e quali altri difficili problemi si affacceranno in tutto il mondo se la pace non sarà completa nel mondo orientale tra qualche mese o tra qualche anno.

E poi c'è la conseguenza ultima, recente e dolorosa, ma anche essa reale e per la quale noi non abbiamo alcuna colpa ma alla quale non possiamo sottrarci, della guerra balcanica: se anche essa sarà presto terminata, non solo non si attenuerà quella con-

dizione di pace armata, anzi di pace armatissima, come dicevano i nostri vecchi, in cui vivono i vari Stati di Europa, sarà anche esacerbata con quelle tristi e dolorose conseguenze non solo economiche ma anche psicologiche che derivano da una tensione suprema di armamenti, conseguenze le quali potranno arrivare molto probabilmente fino a noi, e ad impedire le quali noi non possiamo far nulla.

E allora, se il problema degli armamenti, e soprattutto il problema degli armamenti navali, si impone colla maggiore urgenza, che cosa dobbiamo fare?

L'illustre mio amico l'ammiraglio Bettolo rispondeva ieri: « Navi, navi, navi! » Questo grido eruppe dalla sua antica e forte anima marinara.

Onorevole Bettolo, io non le nascondo l'impressione che questo grido da lei ripetuto ha prodotto in molti dei colleghi presenti, e cioè un'impressione di entusiastico consenso in un primo momento, ma poi anche un'impressione di sgomento. Navi? Fino a quando? Indefinitamente? Gli è che coloro che ascoltavano attentamente la sua magnifica orazione, dimenticavano quello che ella aveva detto prima, cioè che la potenzialità marittima si deve commisurare ed equilibrare colla potenzialità economica e finanziaria del paese, senza di che nè l'una nè l'altra potrebbero avere la loro completa efficienza.

Orbene questa commisurazione è necessaria; il problema non si risolve soltanto dicendo costruiremo navi nuove. Il problema è complesso; è un problema di politica internazionale, è un problema di politica economica e soprattutto un problema finanziario, perchè le navi costano e non soltanto le navi ma anche tutti gli allestimenti con i quali esse debbono completarsi; ed è anche un problema di amministrazione e di organizzazione. Mi si lasci entrare in questo solo dettaglio: avevo letto la confessione, o meglio la dichiarazione dei ritardi la quale è pervenuta lealmente dal Ministero della marina ed è stata consacrata nella relazione della Giunta generale del bilancio; ma poi, sebbene abbia ascoltato con molta attenzione il prosieguo di questa discussione, i rimedi suggeriti dall'onorevole Bettolo, ai quali egli ha accennato certamente con la maggiore intenzione di bene, e quelli che sono stati svolti dallo stesso ministro della marina, l'animo mio è compreso ancora da gravi dubbi; temo cioè che la nostra amministrazione, che la nostra organizzazione

amministrativa, quella che deve preparare il nostro naviglio (individualmente non per colpa di lei onorevole ministro, e di nessuno dei suoi predecessori) sia impotente, od almeno non abbastanza potente per affrontare e per risolvere questo problema.

Vi saranno tradizioni, vi saranno debolezze, vi saranno pregiudizi locali (nulla certo che offuschi la onorabilità o la buona volontà della marina); ma certamente l'amministrazione della marina si è dimostrata impotente.

Troppo gravi e troppo continui, non eccezionali, troppo continui e continuativi ancora in avvenire sono questi errori gravissimi di previsione. E talmente continui, che è strano come le previsioni sieno state fatte e si seguitino a fare con tanta sperata rapidità di esecuzione, mentre i fatti provano che, ora per una ragione ora per un'altra, questa rapidità non si consegue mai.

È dunque anche un problema di ordinamento amministrativo della marina e di organizzazione di tutti quei tentacoli, dirò così, industriali che inevitabilmente si collegano con la marina dello Stato, e che sono necessari organismi per la esecuzione dei provvedimenti che esso deve prendere.

Complesso dunque, e gravissimo problema. A risolvere il quale, a parer mio, non basta la buona volontà del ministro della marina e la intenzione del Governo di proseguire come meglio si potrà, con i mezzi attuali nella via nella quale si è proceduto.

L'onorevole ministro della marina (mi attengo al suo discorso) nell'enumerare le cause dei ritardi, davvero impressionanti, che sono la constatazione che a me non tecnico ha fatto più impressione durante questa discussione e che certo farà più impressione al paese, ha deplorato che non si sia mai proceduto dalla marina con uniformità negli armamenti navali: vi è stata ora congestione, ora ristagno nelle ordinazioni; invece bisogna assicurare un minimo costante lavoro agli stabilimenti.

Egli ha parlato di una difettosa organizzazione dei servizi tecnici, e ha ripetuto che le costruzioni navali si debbono fare non più ad intermittenze ma con metodo e continuità.

Ora, è possibile questo quando si prosegue nello indirizzo incerto, nei provvedimenti a spizzico, nel fare come meglio si può?

No, diciamo la verità, bisogna prendere il problema in tutta la sua estensione col

riconoscere tutto quello che occorre per risolverlo.

Invece di impostare (come spesso si è fatto, con patriottici fini si è fatto, ma si è fatto) di impostare le navi salvo a trovare poi i mezzi, io non credo... (*Interruzione*) sia necessario di quasi coartare col fatto compiuto le deliberazioni della Camera.

Io credo che la Camera abbia la volontà e il coraggio di affrontare questo problema e di risolverlo in tutta la sua estensione.

Ne abbiamo il tempo? Io mi propongo anche questa questione che è assai delicata.

È una questione delicata. Ma se, come è a ritenere, le dichiarazioni attribuite da parecchi organi autorevoli della stampa al presidente del Consiglio, rispondono alla verità, noi abbiamo dinanzi a noi molti mesi di tranquillo lavoro parlamentare. Ed io spero perciò che prima che la nuova stagione parlamentare trascorra, il Governo voglia presentarci il piano organico dei provvedimenti necessari per la nostra difesa navale. La Camera lo esaminerà con perfetta serenità, e con quel simpatico interessamento che essa ha sempre dimostrato per le questioni che riguardano la nostra marina.

Perchè, onorevole presidente del Consiglio, si assicuri che, per quanto noi ci sentiamo candidati, in questo momento ci sentiamo soprattutto deputati; noi riteniamo e dobbiamo ritenere di avere sempre la perfetta, completa e degna rappresentanza degli interessi del paese. E dobbiamo esser tali anzitutto, non perdendoci nella malinconia del pensiero della morte, o nella ansiosa ricerca dei metodi di risurrezione, ma vivendo virilmente e compiendo i nostri doveri verso il paese che ci ha investiti di un così alto potere. (*Approvazioni*). Noi siamo disposti, onorevole presidente del Consiglio, ad assumerci qualunque responsabilità verso il paese, verso quelli che ci giudicheranno. Ed ella, o il Governo di cui è capo, si trova in questa fortunatissima ed anche in molta parte meritata condizione (non è la sola fortuna, perchè la fortuna non regge così a lungo senza il merito) di dirigere il Governo più sicuro di sé che mai abbia avuto l'Italia parlamentare. Ella può certamente adoperare la sua forza per risolvere degnamente questo, che è il maggior problema del nostro paese. Ed ella, onorevole presidente del Consiglio, troverà, come l'ha trovata da un anno in qua, la Camera

disposta ad esaminarlo, non sotto l'impulso di un qualsiasi sentimento di partito, ma sotto l'unico impulso del sentimento di patria. (*Approvazioni*).

Non ho bisogno di fare perorazioni. Io penso che abbiamo meritamente celebrato le nostre gesta. Ma credo che basti oramai con questa celebrazione del passato e che sia tempo di volgere il pensiero, non più a vantarci di quello che abbiamo fatto, ma a compiere i doveri gravissimi che ci incombono verso l'avvenire. (*Approvazioni*). Questa è la ragione che mi ha mosso a presentare il mio ordine del giorno. (*Vivissime approvazioni ed applausi — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Macaggi:

« La Camera confida che il Governo provvederà a un equo riparto nelle costruzioni navali affidate all'industria privata nazionale, senza turbare gli interessi legittimi delle varie regioni.

« Macaggi, Carcassi, Celesia, Tassara, Parodi, Raggio, Agnesi, Cavagnari, Astengo ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Macaggi ha facoltà di svolgerlo.

MACAGGI. Onorevoli colleghi, evidentemente esistono due categorie di oratori nella discussione generale: quelli che hanno la fortuna di prendere la parola prima dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, e quelli che prendono la parola dopo.

PRESIDENTE. Ma che differenza c'è? Sono tutti uguali!... (*ilarità*). Soltanto può osservarsi che il suo ordine del giorno non riguarda il contenuto complessivo del bilancio, come vorrebbe il regolamento, ma piuttosto una questione speciale. (*Benissimo!*)

MACAGGI. Dicevo per propiziarmi, se possibile, l'attenzione dei miei colleghi.

La difesa degli incompetenti fatta dall'onorevole relatore che si dice incompetente in materia, è l'unico incoraggiamento che mi spinge a parlare in questo momento, perchè non saprei trovare uno più incompetente di me.

E poichè la competenza pel deputato è presunzione universale, appunto per questo, anzi unicamente per questo, mi induco a parlare dopo avere ascoltato discorsi così

elevati e magnifici, come quello soprattutto del mio onorevole amico Bettolo.

Tollerate, dunque, dopo i grandi discorsi (ultimo, soltanto in ragione di tempo, quello dell'onorevole Salandra) il discorso di uno fra i più umili deputati.

Vi sono gli alti lauri *humilesque myricae*.

Qui, in questa parte estrema della Camera, tutti serbiamo fede all'ideale della pace e della fratellanza fra le nazioni; ma, finchè quest'idealità rimane un'aspirazione, sentiamo il dovere, come qualunque altro deputato di qualsiasi settore, d'essere pratici e positivi. Per amore della pace perpetua non possiamo sacrificare l'Italia inerme in mezzo alle nazioni armate.

Del resto, la situazione del mondo, nella quale così poco, noi, così pochi, possiamo influire, rende un sonito d'armi e d'armati, e la necessità degli armamenti dà vita a industrie molteplici, lavoro a fitte schiere di operai.

Distributore di questi lavori è lo Stato, il Governo; onde la necessità che tutti gli uomini di buona volontà, a qualsiasi partito appartengano, si adoperino perchè questa distribuzione, come quella d'ogni altra fonte di ricchezza nazionale dipendente dal Governo, avvenga con la maggiore equità.

E qui accedo volentieri ad un concetto espresso ieri dall'onorevole Cavagnari; il quale ama talora parere paradossale, ma spesso è più savio di taluni che savi si reputano e non sono. Egli diceva che la distribuzione del lavoro che si riferisce alla nostra marina e sopra tutto alla costruzione delle grandi navi, deve essere lasciata alla competenza del potere esecutivo, il quale ne deve sentire tutta la delicata responsabilità.

Da qualunque città, da qualunque regione d'Italia noi veniamo, confondendoci fraternamente in questa Assemblea nazionale, dobbiamo avere come criterio supremo delle nostre deliberazioni il maggior bene del paese. È stata affermata anche dall'egregio relatore della Giunta del bilancio la massima: non è la marina che deve servire all'industria; ma è l'industria che deve servire alla marina.

Posto questo principio fuori d'ogni discussione, il bene del paese sopra ogni altro (sia o non sia separabile da altri beni, che io chiamerei con Dante piccioli beni), rimane la questione della equità del riparto, equità che ho vista invocata anche in un ordine del giorno, che non è dell'onorevole

Cassuto soltanto, ma di Toscana tutta. (*Siride*). Uno dei sottoscrittori, l'onorevole Viazzi, che mi è, più che amico, fratello, ha impiegato un intero volume per venire a capo di sapere che cosa sia l'equità: *aequum et bonum*; l'equità nel caso nostro deve essere un giusto temperamento fra le varie esigenze, fra le varie regioni.

Noi certamente non verremo qui ad esprimere alcuna simpatia per un accentramento di qualsiasi genere, per l'accrescimento mostruoso di quel Leviatan statuale che è l'antitesi di ogni democrazia, pur dopo aver riconosciuta la grande competenza che in materia deve esser lasciata al potere esecutivo. Restringendomi in ora così tarda piuttosto a sfiorare che a trattare l'argomento, dirò che agli arsenali dovrebbe spettare principalmente, non dico esclusivamente, la riparazione, e la costruzione all'industria privata, industria la quale dovrà essere, ormai ciascuno ne è convinto, a parità almeno di condizioni, nazionale.

Vi è stato accennato anche dal relatore un pericolo che si aggrava in questo equilibrio della pace europea, così instabile a malgrado delle alleanze, delle intese, delle amicizie.

Essendo le nostre forniture contrattualmente a scadenze lunghe e rateali, figuratevi quale pericolo, se per avventura taluna di esse importanti per l'armamento del naviglio dovessero aspettarsi da lontano, dal di là dei mari, e da Stati o nemici, o mal sicuri amici, o neutrali.

Questa è una delle ragioni perchè l'industria costruttrice deve essere essenzialmente nazionale.

A questo ha accennato anche l'onorevole Cassuto, e valga il mio insistervi a confermarvi che i firmatari dell'ordine del giorno, che chiamerò ligustico, non hanno inteso di porsi in alcun modo in contraddizione con l'ordine del giorno labronico o etrusco.

D'accordo adunque; e non suona il nostro ordine del giorno, nel suo spirito, la conservazione pura e semplice della ripartizione attuale.

Noi non intendiamo di inchiodare l'avvenire al presente, di proclamare uno *statu quo* indefettibile, una specie di sillabo della industria siderurgica e navale; non siamo così assoluti e dommatici, tanto che riconosciamo al Governo in tale materia la maggiore responsabilità.

Comprendiamo come debba esservi posto

per tutti, quando si armonizzino le diverse esigenze e ragioni.

Soprattutto vogliamo ricordare, ed in questo siamo conservatori, che vi sono ragioni storiche ed etniche, vi sono consuetudini perpetuatesi attraverso i secoli, vi sono impieghi ingenti di capitali, impianti vasti, intorno ai quali si sono formate delle popolazioni nuove, talchè comuni, che erano ieri un mediocre borgo, sono diventati oggi una nuova città, come Sestri di Ponente ed altri comuni di Liguria.

Questo movimento ascensionale non può essere arrestato; non può lo Stato contrastare interessi così grandi, che hanno acquistato col suggello del tempo il carattere della legittimità. Sono migliaia e migliaia di lavoratori, le cui famiglie non potrebbero essere facilmente spostate.

Nella sola Genova, che pure tanto si allietta delle arti della pace, si contano a migliaia gli operai che vivono delle arti della guerra.

Io non dirò della classe dei carpentieri, dei maestri d'ascia, che ha a Genova e intorno a Genova una tradizione, risalente ai primi padri nostri, che spogliarono dei pini, per convertirli in navi, le pendici seluose dell'Appennino. Ben più numerosa è la famiglia degli operai siderurgici, che fiorisce attorno ai nostri grandi colossi del mare.

Vi è un cumulo di interessi, che hanno ben diritto di credersi legittimati dal tempo, e che non potrebbero, senza ingiustizia, essere soppressi o spostati. Il Governo del resto ha, se vuole, anche adottando nuovi radicali ordinamenti, vagheggiati dall'onorevole Salandra, modo di provvedere a quegli inconvenienti, che la relazione della Giunta del bilancio accenna troppo eufemisticamente, troppo mitemente.

Se gli industriali italiani e stranieri si abbandonano ad eccessive inadempienze, il Governo ha, pur che voglia, il modo di invigilarli e di frenarli severamente ed efficacemente.

Nessun rigore ci parrebbe soverchio, ove la patria, come ai tempi di Milziade e di Temistocle, cerchi la sua salvezza nelle navi. Se tardanze eccessive possono compromettere l'incolumità stessa della patria, adoperi il Governo tutto il dovuto rigore. Non dia tuttavia lo spettacolo, che si è purtroppo verificato, che questi eventuali inadempienti possano la loro inosservanza scusare con qualche inosservanza del Governo. Questo si è visto: che assuntori di lavori della marina hanno potuto trovare scusa alle loro

lentezze, nella lentezza dello Stato nel retribuire la pattuita mercede all'opera giustamente compiuta. Nessuno dovrebbe, più dell'Amministrazione dello Stato, essere esempio sempre e modello di puntualità e di correttezza.

Corre per l'aria una voce, che parrebbe uscita da petto in affanno per zelo patriottico e si confonde invece, per avventura, con l'eco di contrastati interessi: ma talune spiagge italiane, ma la costa di Liguria, la bella cornice che fa sospirare di ammirazione le pallide *miss* che hanno letto il Dottore Antonio, la gemina riviera è indifesa: potrebbe l'oste nemica con un colpo di mano distruggere da un momento all'altro le nostre grandi navi da guerra ivi in costruzione.

E si implora, più o meno apertamente, l'intervento del Governo, perchè provveda un asilo più sicuro a tali grandi costruzioni, come se il Governo non avesse sinora permesso che la riviera orientale sia orlata dalla linea ferroviaria. Dal mare si vede la vaporiera ed il treno apparire tratto tratto e scomparire per le gallerie, come il delfino guizzante ora sopra ora sott'acqua, e il Governo sta dotando la riviera di levante di doppio binario, bersaglio offerto al nemico marino; mentre la ferrovia interna rimane un sogno, ad occhi aperti, degli onorevoli Cavagnari e Fiamberti, ed anche mio, se è permesso che a questo sogno possa associarmi. Come potrebbero essere difesi, si dice, i cantieri sulla spiaggia ligure?

Ma a tal voce ha risposto (già aveva accennato anche a questo l'onorevole Casuto) ha risposto, con tutta la sua alta competenza, l'onorevole Bettolo, che ha portato l'argomento al colmo della evidenza.

Non è da terra che si difendono i nostri lidi: è l'armata che insieme assicura l'alto mare e le spiagge, difese d'altronde dai siluri.

Non hanno ragione per questo di timore nè Genova nè Livorno nè le altre città dei nostri litorali. Genova può tranquillamente continuare a bagnare nel Tirreno l'incantevole anfiteatro di terrazze, nella gloria del suo cielo salutato da tante officine, da tanti cantieri. Non sta qui il pericolo. Ce ne assicura la parola di chi è sovranamente competente: l'onorevole Bettolo, che a Genova, alla Liguria, all'Italia porta così intenso affetto.

Nessun ammiraglio straniero vorrà compromettere una unità che costa 80 o 100 milioni ed ha un valore bellico infinito, per

molestare Genova o gli stabilimenti dei suoi sobborghi. Luigi XIV e Lamarmora sono ugualmente lontani e non tornano più.

E quello che diciamo, che chiediamo per Genova (Genova, per lunga consuetudine di vita, riguarda come suo concittadino l'onorevole ministro della marina) diciamo e chiediamo per tutte le regioni d'Italia. Domandiamo semplicemente che siano rispettate le tradizioni, i diritti quesiti, gli interessi legittimi che si costituirono con la più naturale delle evoluzioni, che si formarono sotto i suggerimenti della natura, *rebus ipsis dictantibus*. È la conservazione di ciò che merita di essere conservato, senza pregiudizio delle giuste, delle utili innovazioni.

Noi desideriamo che nulla sia tolto a Livorno, cui qualche cosa manca di quello che le era stato riconosciuto e di che godeva in epoca recente. Noi vogliamo che la Spezia, che Livorno progrediscono, abbiano il loro sviluppo, il loro incremento. Non saremmo italiani se non amassimo di pari affetto e Napoli e Venezia, perchè non sapremmo concepire l'Italia senza queste perle della sua bellezza, senza questi tesori della grandezza sua.

Vi domandiamo che il lavoro dell'industria marinara non abbia a soffrire interruzioni ingiustificate, o nocivi e deplorabili spostamenti. Così credo di avere nel modo più breve dato ragione del nostro ordine del giorno. Sia serbato un equo trattamento, che non turbi nessuno degli interessi legittimi delle varie regioni italiane. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine nel giorno dell'onorevole Celesia.

« La Camera invita il Governo a provvedere alla sistemazione della marina mercantile ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Celesia ha facoltà di svolgerlo.

CELESIA. Onorevoli colleghi, dopo due giorni di una discussione così alta, che ha toccato le più vive e più sentite questioni militari e politiche, non so se voi vorrete ancora avere la bontà di ascoltare lo svolgimento del mio ordine del giorno.

Ma, comprendendo che in questo momento sarei eccessivo, se mi dilungassi a svolgerlo, cercherò di riassumere brevissimamente quello che avevo in animo di dire

all'onorevole ministro e a tutti voi, e che d'altronde in parte è stato accennato nello stesso discorso dell'onorevole Leonardi Cattolica.

Io volevo, dopo tanti discorsi e così alti sulla marina da guerra, portare una parola relativamente alla marina mercantile, a questa minore sorella, non dirò ancella, perchè non lo è più dopo che l'onorevole ministro ha accennato ai provvedimenti che intende prendere, ma a questa minore sorella che abitualmente si conosce come la associata prima e più naturale delle forze militari marinare d'un paese e che tutti diciamo essere la prima fonte di queste forze marinare, ma per la quale forse si è fatto meno di quello che si sarebbe dovuto fare.

Ebbene, onorevole ministro della marina, mi sia permesso di dirvi brevissimamente come desidererei, e come coloro che della marina mercantile si occupano, desidererebbero, vedere che questa marina mercantile venisse ancor più affermata nello stesso Ministero della marina dove, secondo noi, ha la sua naturale residenza.

Noi non crediamo che i servizi della marina mercantile debbano essere avulsi dal Ministero della marina, come altri sostengono. Credo che nel Ministero della marina sia la loro sede naturale e non in quello del commercio od in altri Dicasteri, come talvolta è stato sostenuto.

Orbene, desidererei che queste forze venissero più vivamente affermate, e che più di sovente si sentisse parlare e del Consiglio superiore della marina mercantile e della Direzione generale della marina mercantile, e che più sovente venissero esaminate le questioni di marina mercantile.

Una parola, a questo proposito, debbo pur dire a riguardo delle capitanerie e del personale delle capitanerie di porto.

Dirò brevissimamente, per secondare il desiderio della Camera, che il nostro personale delle capitanerie di porto è attualmente di 220 persone, come era trent'anni fa, allorquando il movimento marittimo nostro non era la terza o la quarta parte di quello che è attualmente.

È qui mi sia permesso di richiamare pochi dati ufficiali.

Nel 1876 il tonnellaggio netto delle navi arrivate e partite dai porti del Regno, ascendeva a 24,000,000 di tonnellate, ed ora passa i 100,000,000.

Il tonnellaggio netto di stazza delle navi trasporto nazionali, era allora di 57,000; ora arriva a 631,000.

Le persone ascritte alla gente di mare passano da 200,000, come erano allora, a 330,000.

Il numero dei galleggianti è pure in uguale proporzione aumentato, e mille altre attività di questo corpo del personale delle capitanerie si estrinsecano, specialmente in rapporto alla legge d'emigrazione. Eppure questo corpo è rimasto come era!

Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro della marina sopra questo servizio e sopra la necessità, secondo me, che sia completato, elevato e portato all'altezza dei bisogni moderni.

Ed una parola anche mi si permetta di dire sulla questione della marina libera.

Che cosa sia, quali siano gli scopi di questa benedetta marina libera, troppo spesso si è da noi dimenticato, perchè forse troppo per altri fini se ne è discusso. E vi è stato un momento in cui noi stessi quasi, quasi finivamo per non comprendere più che cosa sia la marina libera, tanto si è voluto far giuocare in mille contingenze e sotto aspetti diversi questa definizione.

Mi sia lecito ricordare che per marina libera si considera tutta quella che ripete la sua stessa ragione d'essere dalla libertà di correre in mare, che si affida soltanto all'iniziativa privata, e per la quale non dobbiamo domandare allo Stato nessun aiuto speciale, ma solo che la metta in condizione di poter correre i mari alla pari con le marine di altre nazioni.

Ed io mi permetto di ricordare, a questo proposito, come tutti quei disegni di legge presentati e gabellati sotto il nome di marina libera (parlo specialmente per le linee del Cile ed altre regioni) non lo fossero affatto, essendo vincolate a determinate linee e a determinate condizioni.

Io desidero che si torni all'antico e ricordo che l'ottimo disegno di legge Mirabello rispondeva secondo me alle vere necessità della marina libera.

L'onorevole ministro ha accennato nel suo discorso alla presentazione di un prossimo progetto: mi permetta che io gli ricordi quali sarebbero i miei desideri a questo proposito.

Vorrei che si desse un unico piccolo compenso proporzionato al valore delle navi, costruite sia nello Stato sia all'estero, all'unico scopo di compensare quelle maggiori spese, tasse ed oneri che la marina italiana ha in confronto di quelle estere.

Era questo il concetto del disegno di legge dell'onorevole Mirabello ed io mi au-

guro che l'onorevole ministro della marina lo riproduca in quel suo progetto che ha annunciato.

E se non tenessi conto di quanto già ha dichiarato il ministro della marina, vorrei ricordargli la questione delle casse invalidi; ma ciò è inutile dopo le dichiarazioni chiare ed esplicite che egli ha fatto in proposito.

È certamente questa delle casse invalidi una antica istituzione rispondente alle nostre tradizioni, alla nostra natura, ai nostri bisogni; la pensione della vecchiaia rappresenta il primo, il più nobile desiderio di questa classe marinara italiana, dalla cui stoffa abbiamo tagliato la forma degli eroi dei Dardanelli, di questa classe che dà ogni giorno esempio di tanta fiducia nelle sorti del paese, di tanta energia, di tanta costanza.

Creda l'onorevole ministro che, al di sopra di tante altre piccole questioni ogni giorno agitate da chi può avere interessi diversi, di salario o di trattamento di bordo, sta quella della pensione per la vecchiaia, che rappresenta una antica aspirazione di tutta la classe marinara. La risolva adunque, ed avrà, una volta di più, reso un grande servizio a tutta la marineria italiana. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Seguirebbe ora questo ordine del giorno dell'onorevole Salvia:

« La Camera invita il Governo.

a) a provvedere al più presto per il riordinamento dell'istruzione della gente di mare, avocandola al Ministero della marina;

b) a riformare i programmi d'insegnamento degli Istituti nautici; non solo per metterli in armonia con quelli degli Istituti tecnici, ai quali dovrebbero essere equiparati, ma anche per tener conto dei progressi conseguiti in questi ultimi tempi nelle scienze attinenti alla navigazione;

c) ad istituire le scuole popolari marinaresche, allo scopo di elevare il grado di cultura tecnica dei nostri marinai, pescatori, timonieri, fuochisti, e meccanici;

d) ad istituire una Scuola superiore navale, per integrare gl'insegnamenti delle varie discipline marittime per coloro che saranno chiamati agli alti gradi della marina mercantile ».

Ma l'onorevole Salvia non è presente. S'intende quindi che vi abbia rinunciato.

Tutti gli altri ordini del giorno sono stati svolti. Prego quindi il Governo di esprimere su di essi il suo avviso, dichiarando se li accetta, o no.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Risponderò in brevi parole a coloro che hanno svolto ordini del giorno.

E comincerò dagli ultimi due che si riferiscono alla marina mercantile: quello dell'onorevole Celesia e l'altro dell'onorevole Cassuto.

Come lo stesso onorevole Celesia ha detto, il Governo è pienamente convinto della necessità di provvedere alla marina mercantile e già il collega della marina ha esposto i suoi intendimenti che hanno trovato l'assenso della Camera; pregherei quindi l'onorevole Celesia di contentarsi delle dichiarazioni del ministro e di non insistere nel suo ordine del giorno.

Per quanto si riferisce all'ordine del giorno dell'onorevole Cassuto, il Governo non mancherà certo di provvedere ai servizi marittimi dell'Arcipelago toscano, ma prendere fin da ora un impegno determinato e preciso di affidare in tutto o in parte questi servizi ad un'azienda di Stato non sarebbe possibile: è una questione che va studiata, perchè possa essere risolta nell'interesse delle popolazioni.

Pregherei perciò anche l'onorevole Cassuto di non insistere a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione.

Degli altri ordini del giorno tre si riferiscono alla industria nazionale; uno è stato svolto dall'onorevole Cassuto a nome di molti deputati della regione toscana, l'altro dall'onorevole Macaggi, a nome di molti deputati della regione ligure.

Viene poi un terzo ordine del giorno dell'onorevole D'Oria, del quale parlerò in appresso.

I due ordini del giorno raccomandano al Governo una equa ripartizione del lavoro tra i cantieri che sono in Toscana e i cantieri genovesi. Fortunatamente tanto l'uno che l'altro, si limitano a domandare un'equa ripartizione.

Ora è nell'interesse dello Stato di fare una ripartizione equa, in modo da servirsi di tutte le attività che vi sono in Italia, per raggiungere lo scopo che a noi sta profondamente a cuore, di provvedere seriamente alla difesa del Paese, valendosi, per quanto è possibile, dell'industria nazionale. Alla loro volta però raccomandano, gli onorevoli deputati, a questi industriali, di avere il più che possono, pietà del tesoro, (*Ilarità — Bravo!*) e non chiedere delle retribuzioni

eccessive, perchè ci sono stati dei casi di domande talmente scandalose, che hanno obbligato il Governo a rivolgersi, per forza, all'industria straniera.

Perchè il concetto del Governo italiano è, del resto conforme alla legge, di proteggere l'industria nazionale, pagandole il 5 per cento di più oltre alla dogana. Ma, al di là di questo, sarebbe volere approfittare del desiderio che tutti abbiamo, di valerci principalmente dell'industria nazionale, per fare dei guadagni eccessivi (*Approvazioni*); io spero inoltre che non venga troppo accordo tra i diversi industriali.

Un po' di lotta, fra i rappresentanti di una regione e quelli dell'altra, sarebbe molto desiderabile, per avere una seria concorrenza. (*Bene! — Commenti*).

Io quindi, poichè siamo perfettamente tutti nello stesso ordine di idee, pregherei gli onorevoli proponenti di non insistere per la votazione degli ordini del giorno, perchè è evidente che, dovendo noi provvedere una marina quale è necessaria alle nostre condizioni, avremo lavoro per tutti; per tutti quelli, s'intende, che faranno condizioni eque ed accettabili. (*Benissimo!*)

L'onorevole D'Oria raccomanda che si applichino le multe a coloro che mancano alle consegne. Già il ministro della marina ha osservato che se ne sono applicate per cinque milioni e, siccome è nostro intendimento di far sì che i lavori si diano bene studiati, cosicchè i termini siano tali che possano dagli industriali essere osservati, sarà tanto più dovere del Governo di essere rigidissimo nel far pagare le multe e, nei contratti, il Governo avrà cura di far sì che queste multe siano di tale misura, da garantire che l'industriale abbia tutto l'interesse a non incorrere in altri ritardi che tutti abbiamo così fortemente deplorato.

Resta l'ordine del giorno dell'onorevole Salandra il quale ha effettivamente un sapore politico anche per lo svolgimento che egli ha dato.

Debbo innanzitutto ringraziarlo delle sue cortesi espressioni e delle sue dichiarazioni di fiducia nel Governo. Ma è fiducia generica, tanto che viene a dire: confido (e la parola confido è cortese) che il Governo voglia proporre al più presto provvedimenti organici necessari per la conservazione e l'incremento delle forze navali.

Ora io, in questo, debbo pregare la Camera di lasciare al Governo libertà di azione. Il Governo ha altissimo il sentimento del suo dovere ed il concetto che una forte

marina sia una necessità per l'Italia, ma crede pure che questa necessità vada temperata con le condizioni del bilancio, ed in questo tutti sono stati d'accordo.

Ed ho ancora un'altra convinzione che era pure comune al compianto mio collega Mirabello cioè che, soprattutto, bisogna evitare di presentare programmi grandiosi, che si votino delle spese molto grandi, con una legge straordinaria.

Succede allora che si fanno i lavori con grandissima fretta, non sempre perfetti, ma poi a questa attività succede un periodo di depressione.

L'industria fa dei grandi impianti, assolda una grande maestranza e poi, finiti quei fondi, abbiamo un periodo di decadenza e questo è fatale per la marina militare. (*Approvazioni*).

Credo che noi dovremo giungere a questo punto che il bilancio normale sia sufficiente a provvedere a tutte le costruzioni che si devono fare.

La costruzione di navi non deve mai avere il carattere di spesa straordinaria perchè, dal momento che la nave non dura che un certo numero di anni, è evidente che se non si vuole arrivare al punto di non aver più una marina, bisogna continuare sempre a costruire.

Mi pare dunque molto più serio il sistema di elevare la somma ordinaria del bilancio fino al punto a cui si vuol giungere per avere una data forza marinara ed evitare questi alti e bassi che sono perniciosissimi tanto alle forze della marina quanto alle industrie nazionali.

Prego, quindi, l'onorevole Salandra di consentire che non si metta in votazione il suo ordine del giorno; anche perchè il prendere l'impegno di portare qui al più presto provvedimenti organici significherebbe portar qui una legge grandiosa di spese straordinarie senza poi raggiungere un fine più utile perchè la potenzialità costruttrice ed anche la potenzialità finanziaria hanno un limite al di là del quale non si può andare per molte ragioni tecniche e finanziarie; e poi si finirebbe per avere dopo, come dissi, un periodo di decadenza.

Tutti gli anni noi abbiamo aumentato i capitoli della spesa ordinaria destinata alla riproduzione del naviglio da guerra; anche ora abbiamo aggiunto altri dieci milioni per dimostrare questa nostra tendenza; occorrendo verremo senza altro alla Camera a chiedere tutto ciò che potesse essere necessario.

Sarebbe bene che il Parlamento si convincesse dell'opportunità di far sì che le costruzioni della marina militare procedano regolarmente, gradatamente e sistematicamente, in modo continuativo e progrediente; così noi saremmo sicuri di avere sempre una marina al corrente degli ultimi perfezionamenti e nello stesso tempo non turberemo le industrie del paese.

Il fare un grande programma, che indichi le costruzioni da farsi in un lungo periodo di tempo, è quasi impossibile perchè non si può prevedere quali progressi possano verificarsi da un momento all'altro; può succedere, per esempio, che l'anno venturo ciò che oggi pare l'ultima trovata del progresso sia già sorpassato; quindi è meglio che l'Amministrazione con tutti i suoi organi tecnici sappia quale è la somma di cui può disporre e ne disponga anno per anno in modo che corrisponda ai veri interessi della difesa del paese.

Con questo concetto, nel quale credo di essere in fondo d'accordo col sentimento dell'onorevole Salandra, lo prego nuovamente di non insistere per la votazione del suo ordine del giorno. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ora chiederò ai singoli proponenti degli ordini del giorno se vi insistano.

L'onorevole Cassuto mantiene i suoi?

CASSUTO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio; e poichè esse si ispirano a quei concetti di equità che sono espressi nei nostri ordini del giorno, i quali del resto non sono altro che raccomandazioni sotto la forma di voti, confidando nelle dichiarazioni stesse, ritiro gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Oria?...

D'ORIA. Prendo atto delle severe dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina, confermate dagli energici propositi dell'onorevole presidente del Consiglio, eritiro il mio ordine del giorno, come ormai superfluo.

PRESIDENTE. L'onorevole Salandra?...

SALANDRA. Sarebbe certamente un grave errore da parte mia il mantenere l'ordine del giorno, contrariamente all'invito fattomi dall'onorevole presidente del Consiglio, su una questione nella quale sostanzialmente mi compiaccio di consentire con lui e che si riferisce alla difesa del paese. Sono lieto anzi di constatare il nostro accordo fondamentale, di cui del resto non dubitavo, sul concetto che si dia il massimo incremento possibile alle nostre forze di marina.

Non è il caso di fare ora una discussione sulle modalità. L'onorevole presidente del Consiglio ci invita a confidare nelle sue dichiarazioni; accetto l'invito; ma naturalmente osservo che egli sa di assumere su di sé una gravissima responsabilità. Non ho altro a dire. (*Approvazioni*).

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

MACAGGI. Non ho proprio ragione di insistere nel volere che il mio ordine del giorno sia votato dopo le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio. Lo assicuro però che assai più degli industriali mi stanno a cuore le maestranze operaie.

PRESIDENTE. Onorevole Celezia?...

CELEZIA. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro della marina dell'annuncio del disegno di legge, che risponde ai miei criteri. Mi auguro che vi sieno compresi anche provvedimenti per le capitanerie di porto e la Cassa invalidi, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Così tutti gli ordini del giorno sono stati ritirati, mentre quello dell'onorevole Salvia, è decaduto.

Passiamo ora all'esame dei capitoli, i quali, quando non si facciano osservazioni, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero — Personale (*Spese fisse*), lire 1,305,000.

Capitolo 2. Ministero — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 127,100.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina — Comitato per l'esame dei progetti di navi (*Spese fisse*), lire 47,400.

Capitolo 4. Ministero — Spese varie d'ufficio, lire 98,300.

Capitolo 5. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e dei locali di proprietà privata adibiti ad uso di uffici in Roma — Canoni d'acqua e fitti relativi, lire 108,000.

Capitolo 6. Biblioteche della Regia marina, lire 22,100.

Capitolo 7. Telegrammi da spedirsi all'estero (*Spesa obbligatoria*), lire 12,000.

Capitolo 8. Spese postali, lire 18,000.

Capitolo 9. Spese di stampati per l'Amministrazione centrale, lire 30,000.

Capitolo 10. Provvista di carta ed oggetti vari di cancelleria per l'Amministrazione centrale, lire 30,000.

Capitolo 11. Pubblicazioni ufficiali e periodiche, lire 44,000.

Capitolo 12. Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari per militari ed impiegati (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Capitolo 13. 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 14. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 15. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 17,100.

Capitolo 16. Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio, lire 5,000.

Capitolo 17. Sussidi ad impiegati e militari invalidi, già appartenenti all'Amministrazione della marina e loro famiglie, lire 97,000.

Capitolo 18. Compensi per lavori straordinari al personale dell'Amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina militare, lire 95,000.

Capitolo 19. Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale per i servizi della marina da guerra, lire 50,000.

Capitolo 20. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie, lire 115,500.

Capitolo 21. Distinzioni onorifiche (Soprassoldi per medaglie al valore, onorificenze dell'ordine militare di Savoia, acquisto di decorazioni, medaglie di benemeranza), lire 8,000.

Capitolo 22. Spese casuali, lire 14,000.

Capitolo 23. Premi e spese diverse per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 2,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 24. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili (*Spese fisse*), lire 8,300,000.

Capitolo 25. Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (*Spese fisse*), lire 2,360,000.

Capitolo 26. Indennità per una sola volta invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col Regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 15,000.

Capitolo 27. Contributo dello Stato alla Cassa nazionale di previdenza per le pensioni agli operai del silurificio di San Bar-

tolomeo 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 912,000.

Capitolo 29. Personale dell'Ispettorato generale dei servizi marittimi (*Spese fisse*), lire 81,400.

Capitolo 30. Bassa forza delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 423,000.

Capitolo 31. Personale d'ordine e personale avventizio delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 178,000.

Su questo capitolo è iscritto per parlare l'onorevole Cassuto.

CASSUTO. Raccomando all'onorevole ministro, anche a nome dell'onorevole D'Oria e di altri colleghi, il miglioramento della condizione sia economica sia morale dei commessi di porto che ormai sono soltanto 37.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Cassuto e degli altri colleghi.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 31 s'intende approvato in lire 178,000.

Capitolo 32. Consiglio superiore della marina mercantile — Comitato per i servizi marittimi — Commissione Reale per la riforma del codice della marina mercantile, lire 40,000.

Capitolo 33. Personale dell'Ispettorato dei servizi marittimi e delle Capitanerie di porto — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 10,650.

Capitolo 34. Spese di trasferta e di missioni del personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 45,000.

Capitolo 35. Manutenzione e miglioramento dei fabbricati delle Capitanerie di porto e canoni d'acqua, lire 65,000.

Capitolo 36. Fitto di locali ad uso della marina mercantile, lire 40,500.

Capitolo 37. Telegrammi da spedirsi all'estero nell'interesse della marina mercantile lire 1,500.

Capitolo 38. Spese postali della marina mercantile, lire 2,500.

Capitolo 39. Spese di stampati e di pubblicazioni ufficiali per la marina mercantile, lire 23,000.

Capitolo 40. Acquisto di carta, di oggetti vari di cancelleria e spese d'ufficio per la marina mercantile, lire 32,700.

Capitolo 41. Indennità speciali al personale della marina mercantile, lire 46,000.

Capitolo 42. Compensi per lavori straordinari eseguiti dal personale dell'Amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina mercantile, lire 16,000.

Capitolo 43. Sussidi alla gente di mare, agli impiegati del basso personale della marina mercantile in attività di servizio, lire 6,000.

Capitolo 44. Arredamenti e spese varie della marina mercantile, lire 71,500.

Capitolo 45. Sovvenzioni alle Casse invalidi e ad altri istituti della marina mercantile, lire 264,361.32.

Capitolo 46. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, n. 3919 e accordo internazionale 8 giugno 1880) (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 47. Compensi per le costruzioni navali stabiliti dalla legge 13 luglio 1911, n. 745, e premi di navigazione stabiliti dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, n. 176 — Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (*Spesa obbligatoria*), lire 6,200,000.

Capitolo 48. Sovvenzione alla Società veneziana di navigazione a vapore per il servizio fra Genova e Calcutta, *per memoria*.

Capitolo 49. Sovvenzione alla Compagnia « Neederland » per il servizio fra Genova e Batavia, lire 70,000.

Capitolo 50. Sovvenzione alla ditta « Successori di Sansone Forlì di Ravenna » per il servizio fra Ravenna e Fiume, Ravenna e Trieste (Legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 60,000.

Capitolo 51. Sovvenzioni alla Società asuntrice dei servizi marittimi in base alle leggi 30 giugno 1912, nn. 685 e 686 e 22 dicembre 1912, n. 1316, lire 18,685,900.

Capitolo 52. Rimborso spese di passaggio del Canale di Corinto, lire 80,000.

Capitolo 53. Sovvenzione alla Società di navigazione « Puglia » per i servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 1,250,000.

Capitolo 54. Sovvenzione per servizi dell'Arcipelago Toscano (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 400,000.

Capitolo 55. Sovvenzione alla Società siciliana di navigazione per i servizi delle isole Eolie e di concentramento (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 385,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

DI SANT'ONOFRIO. L'onorevole Casuto si è doluto delle deplorabili condizioni nelle quali è il servizio dell'Arcipelago toscano.

Egual lagnanza io debbo fare per quanto riguarda le isole Eolie.

Là, nell'Arcipelago toscano sono reclamati miglioramenti da tutte le parti, e giustamente, perchè il servizio non è fatto molto bene.

Nelle stesse condizioni si trovano le isole Eolie, le quali hanno piroscafi che non osservano orario, isole che rimangono senza approdi perfino per 8 giorni con orari difettosi.

Per esempio l'isola di Stromboli che è fra le più importanti per popolazione e per ubicazione, rimane frequentemente senza posta.

Ora le domande di quelle popolazioni sono le seguenti: 1° Approdo del giornaliero ad Acquacalda, importantissima borgata per i numerosi opifici da poco tempo installati ivi per la molitura della pomice, a Malfa, a Rinella: inoltre tre corse invece di due per Panarea e Stromboli, e per Filicudi ed Alicudi.

Occorre dunque riordinare tutto e migliorare sotto ogni rispetto i servizi incompleti e difettosi. Naturalmente si dovranno aumentare le sovvenzioni, facendo economie sulle linee di concentramento, assolutamente inutili.

Lo Stato nulla spende per le isole: esse hanno dunque diritto di pretendere un servizio marittimo almeno decente.

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

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Rispondo all'onorevole Di Sant'Onofrio che, in quanto a nuovi approdi, non posso prendere impegni e che per tutto il resto esaminerò quello che egli ha detto e provvederò se e come sarà del caso.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 55 rimane approvato nella somma di lire 385,000.

Capitolo 56. Sovvenzione per il servizio delle isole Partenopee e Pontine (Legge 13 giugno 1910, n. 306 e 21 dicembre 1912, numero 1316), lire 260,000.

Capitolo 57. Sovvenzione alla Società di navigazione « La Sicania » per i servizi delle isole Egadi e Pelagie e di Ustica e Pantelleria (Legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 305,000.

Capitolo 58. Sovvenzione al Banco di Roma per il servizio fra Tripoli ed Alessandria d'Egitto (Legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 195,000.

Capitolo 59. Sovvenzione alla Società di navigazione « La Veloce » per il servizio fra Genova e l'America centrale (Legge 13 giugno 1910, n. 306), *per memoria*.

Capitolo 60. Compensi a Società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (*Spesa obbligatoria*), lire 270,000.

Capitolo 61. Sovvenzione alle Società assuntrice del trasporto del carbone per le Ferrovie di Stato e per la Regia marina (Legge 6 luglio 1911, n. 674), *per memoria*.

Capitolo 62. Sovvenzione per la linea di navigazione diretta fra l'Italia ed il Cile (Legge 13 luglio 1911, n. 747), *per memoria*.

Spese per fari e segnalamenti marittimi. — Capitolo 63. Personale subalterno ordinario per il servizio dei fari e fanali — Stipendi ed indennità fisse (*Spese fisse*), lire 567,000.

Capitolo 64. Personale subalterno straordinario per il servizio dei fari e fanali — Competenze, lire 62,000.

Capitolo 65. Indennità variabili, compensi diversi e sussidi al personale subalterno ordinario e straordinario, lire 24,000.

Capitolo 66. Indennità di residenza in Roma al personale subalterno ordinario e straordinario per il servizio dei fari e fanali (*Spese fisse*), lire 2,100.

Capitolo 67. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali — Rinnovazione degli apparecchi, lire 900,000.

Capitolo 68. Pigioni per il servizio dei fari e fanali (*Spese fisse*), lire 5,000.

Capitolo 69. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e fanali, 50,000 lire.

Spese per la marina militare. — Capitolo 70. Stato maggiore generale, lire 4 milioni 400 mila.

Capitolo 71. Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti), lire 1,930,000.

Capitolo 72. Corpo sanitario — Personale militare e civile, lire 890,000.

Capitolo 73. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 960,000.

Capitolo 74. Ufficiali del Corpo Reale Equipaggi, lire 498,000.

Capitolo 75. Ufficiali in posizione ausiliaria (*Spese fisse*), lire 170,000.

Capitolo 76. Corpo Reale equipaggi - Paghe alla bassa forza, lire 16,760,000.

Capitolo 77. Corpo Reale equipaggi - Vestiario, lire 2,470,000.

Capitolo 78. Corpo Reale equipaggi - Soprassoldi e spese varie, lire 725,200.

Capitolo 79. Corpo Reale equipaggi - Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 5,425,000.

Capitolo 80. Difese costiere - Personale, lire 600,000.

Capitolo 81. Soprassoldi vari al personale militare addetto al servizio semaforico e radiotelegrafico - Fattorini e cantonieri, lire 450,000.

Capitolo 82. Paghe, indennità e soprassoldi ai carabinieri Reali di servizio nei Regi arsenali, lire 499,600.

Capitolo 83. Indennità per i personali militari della Regia marina, lire 243,000.

Capitolo 84. Indennità e spese per viaggi collettivi ed isolati dei corpi militari e dei personali delle Amministrazioni dipartimentali, lire 1,000,000.

Capitolo 85. Premi e compensi speciali per lavori e studi costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare e scientifico dei servizi della Regia marina, lire 20,000.

Capitolo 86. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 270,000.

Capitolo 87. Fitto di locali e canoni d'acqua per uso della marina militare, lire 83,000.

Capitolo 88. Armamenti navali - (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna), lire 11,566,700.

Capitolo 89. Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione, lire 8,000,000

Capitolo 90. Materiali di consumo per le Regie navi, lire 2,225,000.

Capitolo 91. Viveri a bordo ed a terra, lire 14,600,000.

Capitolo 92. Servizio ospedaliero per i militari del Corpo Reale equipaggi (giornate di cura, materiali d'ospedale, spese varie), lire 880,000.

Capitolo 93. Istituti di marina (Regia scuola navale di guerra - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia accademia navale - Regia scuola meccanici) - Spese generali - Professori militari - Corso complementare - Spese varie, lire 390,000.

Capitolo 94. Istituti di marina - Stipendi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 117,000.

Capitolo 95. Servizio idrografico - Personale lavorante (impiegati civili aggiunti, artieri, operai permanenti), lire 132,000.

Capitolo 96. Contributo governativo per il funzionamento del Regio Comitato talassografico italiano (legge 13 luglio 1910 n. 442), lire 60,000.

Capitolo 97. Servizio idrografico - Materiale e spese varie, lire 191,800.

Capitolo 98. Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale, lire 184,000.

Capitolo 99. Spese per l'Istituto militare di radiotelegrafia in Roma (legge 13 luglio 1911, n. 723), lire 50,000.

Capitolo 100. Esercizio delle stazioni radiotelegrafiche del Benadir e della Colonia Eritrea, lire 350,000.

Capitolo 101. Servizio aereonautico - Indennità al personale - Manutenzione del materiale, lire 400,000.

Capitolo 102. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina, lire 235,000.

Capitolo 103. Personale civile di ragioneria, di gestione, d'ordine e di assistenza dei Regi arsenali marittimi (*Spese fisse*), lire 1,620,000.

Capitolo 104. Personale civile tecnico (*Spese fisse*), lire 999,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole D'Oria.

D'ORIA. Ringrazio l'onorevole ministro delle assicurazioni date alla Camera, relativamente alla prossima presentazione del disegno di legge riguardante il personale tecnico, che ha subito un danno gravissimo nelle condizioni di carriera rispetto ad altre categorie di personale borghese, mentre ne sono note le benemerienze ed i sacrifici continui.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 104 rimane approvato nella somma di lire 999,000.

Capitolo 105. Disegnatori della regia marina (*Spese fisse*), lire 814,000.

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

ARLOTTA. Mi sono rigorosamente astenuto nel mio discorso da qualsiasi questione di personale; ma, a proposito del capitolo che riguarda i disegnatori, devo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una sperequazione, un'ingiustizia che concerne la classe dei disegnatori nominati nel 1897. Le condizioni di costoro non sono uguali a quelle degli altri loro colleghi.

Mi permetto d'invocare dall'onorevole ministro uno studio accurato delle condizioni speciali nelle quali si trova questa classe, sicuro che egli provvederà con sentimento d'equanimità e di giustizia.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Esaminerò la raccomandazione dell'onorevole Arlotta.

ARLOTTA. Ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 105 rimane approvato nella somma di lire 814,000.

Capitolo 106. Indennità per i personali civili della Regia marina, lire 100,000.

Capitolo 107. Spese per stampati ad uso degli uffici dipartimentali, lire 60,000.

Capitolo 108. Provvista di carta, di oggetti vari di cancelleria e spese d'ufficio per i servizi dipartimentali, lire 67,900.

Capitolo 109. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 33,600.

Capitolo 110. Spese per trasporti di materiali, lire 240,000.

Capitolo 111. Costruzione, manutenzione e miglioramento di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 2,386,000.

Capitolo 112. Acquisti ed impianti di macchinari, attrezzi, ecc., occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi - Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 1,855,000.

Capitolo 113. Energia elettrica, combustibili ed altri generi di consumo, spese generali per gli stabilimenti militari marittimi e spese per collaudo di materiali, lire 2 milioni 200 mila.

Capitolo 114. Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti - scafi - motori, armi a bordo ed a terra, lire 70,000,000.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Su questo capitolo propongo l'aumento di 10 milioni, già concordato con la Giunta del bilancio e dipendente da disposizione di legge.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito questo aumento di stanziamento, per il quale viene elevata da 70 milioni ad 80 milioni la somma stanziata al capitolo 114.

(È approvato).

Capitolo 115. Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti marittimi, lire 18 milioni 510 mila.

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

PALA. L'onorevole ministro ricorda che tanto io quanto altri colleghi, a più riprese, abbiamo fatto uffici in favore degli operai del cantiere della Maddalena.

Egli sa che tutti gli altri impiegati dello Stato hanno alla Maddalena, che è una delle più disagiate residenze d'Italia, una piccola, modesta indennità di residenza. Guardi l'onorevole ministro, nella sua equità, se può, di mantenere quegli impegni, non dico legali, ma morali, che ebbe la cortesia di prendere rispetto a me e ad altri colleghi che, a più riprese, per quest'atto di giustizia, l'abbiamo interessato a favore di quegli operai.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Esaminerò la questione sollevata dall'onorevole Pala.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Oria.

D'ORIA. Parlo al ministro della marina perchè m'intenda il ministro del tesoro, pregandolo di sollecitare l'approvazione di quel regolamento organico per gli operai della marina, intorno a cui ha fatto esplicite dichiarazioni, che è atteso da tanto tempo con legittima aspettazione, e che nel ritardo non può se non oltre pregiudicare i diritti quesiti agli effetti economici delle nostre maestranze.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 115 rimane approvato nella somma di lire 18,510,600.

Capitolo 116. Spese varie per il personale lavorante, lire 1,495,000.

Capitolo 117. Acquisto di munizionamenti da guerra, conservazione dei munizionamenti esistenti - Materiali per costruzione di bersagli, lire 3,770,000.

Capitolo 118. 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 119. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511), per memoria.

Capitolo 120. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 500,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 121. Personale transitorio e in via di eliminazione (*Spese fisse*), lire 86,000.

Capitolo 122. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 110,000.

Capitolo 123. Costruzione dell'edificio destinato a sede del Ministero della marina e dell'attigua caserma pel distaccamento del Corpo Reale equipaggi (legge 18 luglio 1911, n. 836) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 124. Fondo a disposizione per gli arredamenti delle capitanerie di porto (Legge 2 luglio 1907, n. 630), per memoria.

Spese per fari e segnalamenti marittimi. — Capitolo 125. Illuminazione delle coste, boe, ecc. (Leggi 13 marzo 1904, n. 102, e 14 luglio 1907, n. 542) lire 400,000.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina.* D'accordo col ministro del tesoro e con la Giunta del bilancio, propongo di modificare gli stanziamenti dei capitoli 126 e 127, aumentando di 5 milioni quello del capitolo 126, e diminuendo di eguale somma quello del capitolo 127. Sicchè gli stanziamenti di questi due capitoli verrebbero portati rispettivamente a lire 24,432,560 ed a lire 5,000,000.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito questa proposta.

(È approvata).

Dunque gli stanziamenti dei capitoli 126 e 127 rimangono così modificati:

Spese per la marina militare. — Capitolo 126. Fondo complementare per le costruzioni navali (Leggi 27 giugno 1909, n. 384 e 2 luglio 1911, n. 630), lire 24,432,560.

Capitolo 127. Assegnazioni concesse dalle leggi 27 giugno 1909, n. 384 e 2 luglio 1911, n. 630 per spese non riferentisi alle costruzioni navali, lire 5,000,000.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 128. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,790,339.85.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 2,251,500.

Debito vitalizio, lire 10,682,500.

Spese per la marina mercantile, lire 30,440,011.32.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 1,610,100.

Spese per la marina militare, lire 191 milioni 726 mila e 400.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 236,710,511.32.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 196,000.

Spese per la marina mercantile, per memoria.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 400,000.

Spese per la marina militare, lire 29 milioni 432 mila 560.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 30,028,560.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 266,739,071.32.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 2,790,339.85.

Riassunto per categorie. Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria), lire 266,739,071.32.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 2,790,339.85.

Pongo a partito il totale generale a cui ascende il bilancio della marina, in lire 269,529,411.17.

Passeremo 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 1º luglio 1913 al 30 giugno 1914, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

(È approvato).

Art. 2.

« Lo stanziamento del capitolo n. 114 per l'esercizio finanziario 1913-14 e dei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi è aumentato di lire 10,000,000.

« Agli stanziamenti dei capitoli nn. 126 e 127 per l'esercizio finanziario 1913-14 e dei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi è portato l'aumento complessivo annuo di lire 5,000,000 negli esercizi dal 1913-14 al 1916-17; di lire 25,000,000 negli esercizi dal 1917-18 al 1919-20 e di lire 35,000,000 negli esercizi 1920-21 e 1921-22.

« È data facoltà di disporre, quando se ne riconosca il bisogno, che dalle assegnazioni autorizzate a carico dell'esercizio finanziario 1914-15 per le spese alle quali si riferiscono i capitoli nn. 126 e 127 del presente stato di

previsione, sia trasportata e iscritta negli stessi capitoli una somma non superiore a lire 30 milioni.

« Le variazioni all'uopo occorrenti nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14 saranno apportate con decreto del ministro del tesoro ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. A questo articolo, mi onoro di proporre alla Camera, d'accordo col ministro del tesoro, un emendamento, già approvato dalla Giunta del bilancio, col quale alla dizione del capoverso è sostituita la seguente:

« Lo stanziamento del capitolo n. 114 per l'esercizio finanziario 1913-14 e dei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi è aumentato di lire 20 milioni ».

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, si tratta di portare da 10 a 20 milioni la cifra indicata in questo capoverso, in relazione all'aumento di 10 milioni portato allo stanziamento del capitolo 114.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 2 così modificato.

(È approvato).

Art. 3.

« Con i fondi assegnati ai capitoli nn. 114, 115 e 126 dello stato di previsione annesso, il Governo del Re provvederà alla manutenzione del naviglio e delle armi e alle spese di costruzioni riguardanti:

1° navi da battaglia di 1ª classe, esploratori e naviglio minore indicati nelle precedenti leggi di bilancio;

2° navi da battaglia di 1ª classe *Duilio* e *Andrea Doria*; due esploratori di circa 6000 tonnellate; navi coloniali *Campania* e *Basilicata*; una nave trasporto; cacciatorpediniere, torpediniere e sommergibili;

3° due cisterne per nafta pel carico di 6000 tonnellate; navi di uso locale, palischermi a vapore e galleggianti ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Propongo alla Camera di modificare il secondo comma di questo articolo, sopprimendo nella enumerazione delle navi da costruire l'indicazione del tonnellaggio degli esploratori e sostituendo alla nave

trasporto, due navi-scuola per l'Accademia navale.

ARLOTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARLOTTA. Mi pare che questa parte del programma di costruzioni non sia bene studiata, perchè all'ultimo momento si sopprime il tonnellaggio indicato per due esploratori, si toglie una nave e si sostituisce con altre due.

Non potrebbe l'onorevole ministro accettare una dizione generica, la quale gli lasciasse le mani libere per poter fare in seguito ciò che si reputerà più conveniente, senza impegnarsi ora, all'ultimo minuto, senza un ponderato esame?

Me lo perdoni, ma mi sembra una cosa un pochino affrettata, e che dimostra come i criteri si sono venuti cambiando per via. Noi vogliamo votare i fondi necessari, ma vorremmo che le cose fossero fatte con la ponderazione necessaria in questioni di tanta gravità, e non già che si determinassero in una legge dei tipi di navi, che francamente non ci sembrano abbastanza studiati e meditati, poichè si cambiano all'ultimissima ora quando siamo giunti proprio alla fine della discussione del bilancio. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Per la regolarità debbo chiedere anche all'onorevole relatore se voglia dire su questa questione il pensiero della Giunta del bilancio.

DEL BALZO, *relatore*. Su questa questione non ho avuto il tempo di interpellare la Giunta generale del bilancio; per conseguenza, mi rimetto a ciò che farà la Camera.

ARLOTTA. Le due navi-scuola vengono fuori in questo momento; nessuno ne ha mai parlato!

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Darò subito qualche chiarimento. Quanto alla indicazione del tonnellaggio, che si sopprime, ciò è in armonia a quanto si è fatto per tutte le altre navi, per le quali il tonnellaggio non è indicato. È quindi una variante di nessunissima importanza.

Quanto poi alla sostituzione di due navi-scuola alla nave-trasporto bisogna tener presente che, quando si è presentato il disegno di legge, l'Accademia navale non aveva l'ordinamento attuale, che io ho creduto opportuno di adottare per dare maggiore importanza alla educazione militare degli allievi, e questa nave da trasporto era

stata studiata per provare i motori *Diesel*, ma poi si è visto che per una nave di grande tonnellaggio questi motori non erano consigliabili. Allora si è pensato di impiegare il denaro necessario alla costruzione di questa nave, nella costruzione di due piccole navi a vela, con motori *Diesel* ausiliari piccoli, per la educazione degli allievi dell'Accademia.

Tutto questo risponde ad un bisogno, di cui io mi sono reso conto perfettamente. Se poi la Camera crede di non approvare questa modificazione, io mi rimetto alla sua decisione.

ARLOTTA. Io non metto menomamente in dubbio la bontà della proposta dell'onorevole ministro...

PRESIDENTE. Onorevole Arlotta, se ella propone che si mantenga la formula primitiva dell'articolo, interrogherò la Camera.

ARLOTTA. Onorevole Presidente, io vorrei fare appello all'autorità ed alla esperienza dell'onorevole presidente del Consiglio, perchè dica se crede opportuno che la Camera deliberi all'ultimo momento sopra tipi speciali di navi, delle quali non si è mai parlato, che potranno anche essere opportune, ma sulle quali non si è portato l'esame da parte della Giunta e dell'onorevole relatore. Se egli crede che così si debba fare, io non insisterò, e me ne rimetterò a lui.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. In tutte le discussioni è ammesso che si proponcano degli emendamenti.

Ora l'emendamento proposto adesso dal ministro della marina in che cosa consiste? Consiste in questo: nell'articolo è detto che si dovranno costruire due esploratori di circa 6000 tonnellate. Ma il ministro dice: non vincoliamo il tonnellaggio, perchè gli studi delle navi potranno portarci più o meno avanti. Non è bene essere vincolati per legge, tanto più quando c'è la parola «circa». Si tratta di una frase indeterminata, che non porta alcun pregiudizio, se viene soppressa. Si lascia libertà di stabilire il tonnellaggio di queste navi, tanto più che per le altre non si parla di tonnellaggio.

Vengo all'altra questione. Si era studiata, come ha spiegato il mio collega della marina, una nave trasporto, che si doveva provvedere di un certo tipo di motori, ma

poi il ministro ha visto che il motore, che si proponeva, non conveniva perchè la qualità di esso non permetterebbe di fare un servizio come la nave dovrebbe, per cui proporrebbe di sopprimerla. Ma siccome c'è uno stanziamento che consente di far fronte a questa spesa per una nave trasporto, siccome è sôrto il bisogno per l'Accademia navale, per avere una maggiore educazione marinara degli allievi, di avere due piccole navi a vela per imbarcarveli, il ministro dice: invece di fare una nave trasporto, che non converrebbe fare, siccome ce ne è la necessità, si faranno queste due piccole navi a vela. E credo non ci sia niente di male, e l'onorevole Arlotta, che conosce le necessità della marina, non può desiderare che ci si vincoli proprio a 6000 tonnellate da una parte, e dall'altra non vorrà ritardare di un anno questo mezzo di maggiore educazione all'Accademia navale.

PRESIDENTE. Onorevole Arlotta, insiste nella sua proposta?

ARLOTTA. Non ho nessuna difficoltà a che si costruiscano navi per la scuola navale, se il ministro le crede necessarie, dato il nuovo ordinamento della scuola stessa. È una istituzione talmente importante che nessun mezzo le può essere negato.

Invece, quanto agli esploratori, ripeterò quello che ho già detto nel mio discorso. Li credo inutili, superflui, per cui non li vorrei nè di 6000, nè di 4000 tonnellate.

Quindi io volevo pregare che si mantenessero i fondi, dando però maggiore libertà di impiego al ministro affinchè ne potesse usufruire nel modo migliore possibile. Del resto, detto questo, che stimo mio dovere, reputo superfluo d'insistere ulteriormente.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Credo di dover dire qui che io rammento che, quando c'era il ministro Mirabello, egli teneva a questi esploratori come ad una necessità assoluta.

ARLOTTA. E furono fatti.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ora io non sono marinaio (*Si ride*), ma l'autorità dell'ammiraglio Mirabello, dico la verità, mi persuade.

ARLOTTA. Ma gli esploratori desiderati dal compianto ministro Mirabello furono già costruiti e sono quasi pronti, onorevole Giolitti. Essi sono il *Marsala*, il *Quarto* ed il *Bixio*.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 3, con la modificazione proposta al n. 2 dall'onorevole ministro della marina e cioè con la soppressione delle parole « di circa 6000 tonnellate » e con la sostituzione delle parole « due navi-scuola per l'Accademia navale » alle parole « una nave trasporto ».

(È approvato).

Art. 4.

« Ai termini delle leggi 20 giugno 1909, n. 366 e 6 luglio 1911, n. 650, per l'esercizio 1913-14, il Ministero del tesoro è autorizzato ad anticipare al Ministero della marina, in conto corrente, fondi fino al massimo di lire 8,500,000, per il servizio di cassa delle Regie navi che non si trovano nella posizione amministrativa di disarmo, e dei Corpi a terra e Consigli di amministrazione della Regia marina.

« 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. 5.

« I capitoli a favore dei quali nell'esercizio finanziario 1913-14 possono operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui agli articoli nn. 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511, sono descritti nella tabella A, annessa alla presente legge ».

Si dia lettura dell'annessa tabella.

SCALINI, segretario, legge:

Tabella A.

Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1913-14, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamenti dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 120. (Articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511).

Capitolo 70. Stato maggiore generale.

Capitolo 71. Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti).

Capitolo 72. Corpo sanitario — Personale militare e civile.

Capitolo 73. Corpo di commissariato militare marittimo.

Capitolo 74. Ufficiali del corpo reale equipaggi.

Capitolo 75. Ufficiali in posizione ausiliaria (*Spese fisse*).

Capitolo 76. Corpo reale equipaggi — Paghe alla bassa forza.

Capitolo 77. Corpo reale equipaggi — Vestiario.

Capitolo 78. Corpo reale equipaggi — Soprassoldi e spese varie.

Capitolo 79. Corpo reale equipaggi — Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*).

Capitolo 80. Difese costiere — Personale.

Capitolo 81. Soprassoldi vari al personale militare addetto al servizio semaforico e radiotelegrafico — Fattorini e cantonieri.

Capitolo 82. Paghe, indennità e soprassoldi ai carabinieri reali di servizio nei Regi arsenali.

Capitolo 83. Indennità per i personali militari della regia marina.

Capitolo 84. Indennità e spese per viaggi collettivi ed isolati dei corpi militari e dei personali delle Amministrazioni dipartimentali.

Capitolo 86. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.

Capitolo 88. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna).

Capitolo 91. Viveri a bordo ed a terra.

Capitolo 92. Servizio ospedaliero per militari del Corpo reale equipaggi (giornate di cura, materiali d'ospedale, spese varie).

Capitolo 93. Istituti di marina (Regia scuola navale di guerra — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia accademia navale — Regia scuola meccanici) — Spese generali — Professori militari — Corso complementare — Spese varie.

Capitolo 102. Personale per servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina.

Capitolo 119. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511).

Capitolo 122. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*).

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare pongo a partito l'articolo 5 e l'annessa tabella A.

(È approvato).

Art. 6.

« È approvato il bilancio del Regio Comitato talassografico italiano per l'esercizio finanziario 1913-14, di cui alla tabella B annessa alla presente legge ».

Si dia lettura dell'annessa tabella.

SCALINI, segretario, legge :

Tabella B.

Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Regio Comitato talassografico italiano per l'esercizio 1913-14.

Entrata. — Capitolo 1. Contributo dello Stato, iscritto nel bilancio del Ministero della marina (legge 13 luglio 1910, n. 442), lire 60,000.

Capitolo 2. Contributi e proventi diversi, per memoria.

Spesa. — Capitolo 1. Personale — Indennità al segretario, tesoriere, archivista — Indennità ai direttori del servizio aereologico (*Spese fisse*), lire 18,320.

Capitolo 2. Indennità di viaggio e di trasferta ai membri del Regio Comitato e al personale dipendente, lire 9,000.

Capitolo 3. Servizio aereologico, lire 10,000.

Capitolo 4. Spese per le pubblicazioni, lire 5,000.

Capitolo 5. Spese per stampati, cancelleria, posta, telegrafo, di spedizione, lire 1,200.

Capitolo 6. Spese per mobili, arredamento locali, acquisto di libri e di reagenti, lire 3,000.

Capitolo 7. Acquisto di strumenti e dotazioni scientifiche, lire 2,000.

Capitolo 8. Spese impreviste, lire 3,500.

Capitolo 9. Fondo per la costruzione degli istituti scientifici, lire 7,980.

Riepilogo. — Entrata, lire 60,000.

Spesa, lire 60,000.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 6 e l'annessa tabella B della quale è stata data lettura.

(È approvato).

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

Ed ora si dovrebbe iniziare la discussione del bilancio dell'interno; ma, stante l'ora tarda, la rimetteremo a domani.

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

SCALINI, segretario, legge :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere quali provvedimenti voglia adottare a favore degli agenti forestali provinciali, i quali — senza avere ancora compiuti gli anni di servizio per essere ammessi a pensione ed essendo incapaci per la tarda età di procurarsi altro lavoro proficuo — non potranno per limite d'età essere assunti in servizio dallo Stato all'attuazione della nuova legge forestale.

« Nuvoloni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, per conoscere se, di fronte al persistente contegno della vicina Repubblica che vieta in ogni modo l'introduzione dei fiori in Francia, non credano doveroso e conveniente per l'economia nazionale ed a difesa e maggior sviluppo della nostra industria floreale e per incoraggiare gli agricoltori a variare le colture ed a rendere i terreni più remunerativi, favorire con agevolazioni fiscali il sorgere di stabilimenti per la profumeria e distilleria di fiori, e disporre sollecitamente che le Ferrovie dello Stato istituiscano treni speciali con vagoni adatti, con lettere di vettura meno complicate e con miti tariffe, onde trasportare col minor costo e con la maggior celerità possibile i fiori italiani sui mercati esteri all'oggetto di conquistarli e vincervi la concorrenza che gli stranieri ci fanno coi fiori nostri.

« Nuvoloni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni del ritardo nell'esecuzione dei lavori progettati nel torrente Val Paterno in relazione alla bonifica dai Monti Tifatini a Presenzano, e se e come intenda rimuoverle, e per sapere se i lavori di rinsaldamento e rimboschimento dei bacini montani Val Paterno, Rivo e Torano in relazione alla stessa bonifica saranno iniziati nella prossima primavera.

« Scorcjarini-Coppola ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sul ferimento di un disoccupato dimostrante avvenuto a Cento da parte del carabiniere Lanzarini e sullo stato d'assedio inconsultamente decretato da oltre un mese in tutta la provincia di Ferrara.

« Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere come intenda sia provveduto ad eliminare le deficienze negli impianti e nel numero del personale alla stazione di Falconara, che hanno causato lo scontro dei treni nella sera dell'11 gennaio ultimo scorso.

« Bocconi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici intorno alle ragioni che ritardano la compilazione del Regolamento per l'applicazione della legge sull'equo trattamento del personale delle Ferrovie secondarie e per essere assicurato che i miglioramenti lungamente attesi dagli agenti avranno retroattività al 1º gennaio 1913.

« Scalori, Ottorino Nava, Cermenati, Samoggia, Ivano Bonomi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per conoscere con quale ordine e secondo quali criterii la Commissione incaricata provveda all'esame delle domande dei veterani per ottenere l'assegno vitalizio; e se sia possibile, come fu pubblicato in qualche giornale, che estranee ingerenze influiscano sull'ordine col quale si provvede sulle domande medesime.

« Giaccone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere se riconosca il diritto nei sottufficiali dell'esercito e dei carabinieri che hanno prestato servizio per più di venti anni e per meno di trenta, di aver la pensione dalla data della loro legittima domanda o dalla data della cessazione del servizio militare e dallo stipendio.

« Giacomo Ferri ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda por mano ai lavori di consolidamento delle frane minaccianti l'abitato di Castellino sul Biferno (provincia di Campobasso), lavori per cui esistono già i

relativi progetti e che vennero perfino dichiarati indilazionabili dal Genio civile. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« Cannavina, Spetrino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non sia possibile rimediare, con equo supplemento di sussidio, alla ingiusta ripartizione fatta sui fondi stanziati con la legge 17 luglio 1907, per la quale si assegnarono al porto di Lecco sole lire diecimila in confronto delle duecentomila e delle sessantamila rispettivamente accordate ai porti di Como e di Dongo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Cermenati ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se non creda di provvedere sollecitamente a quanto è necessario alla vita dei Battaglioni volontari. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« Da Como, Montù ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda conforme ad equità e giustizia concedere agli operai apprendisti, retribuiti o meno, che si recano tutti i giorni in località lontane, le stesse riduzioni di tariffa che sono accordate agli studenti che frequentano scuole lontane dalla loro residenza abituale. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Montemartini ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per sapere come intenda provvedere alla condizione in cui si trova l'ufficio del Genio civile di Cagliari, il quale, per deficienza di personale, non ha potuto finora ultimare l'esame dei vari progetti di strade d'accesso alle stazioni ferroviarie ed ai porti già da tempo trasmessi dall'Amministrazione provinciale.

« Congiu, Seano, Carboni-Boj, Cocco-Ortu, Castoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, sull'opera dell'Ufficio del Genio civile di Como, che riesce affatto insufficiente ai bisogni della provincia, ed in modo speciale di Lecco, e suo circondario.

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di agricoltura, industria e commercio, sulla riforma necessaria per un completo servizio geologico di Stato e per una più sollecita formazione e pubblicazione delle carte geologiche ed agrogeologiche d'Italia.

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se sia vero che nel regolamento della legge 4 giugno per l'istruzione elementare e popolare di prossima pubblicazione sieno comprese disposizioni le quali escludano le maestre dall'insegnamento delle classi maschili inferiori, disposizioni che sarebbero, ad avviso dell'interpellante, ingiuste ed illegali.

« Strigari ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle finanze, per conoscere quando vorrà presentare un disegno di legge tendente ad assimilare gli operai delle coltivazioni dei tabacchi a quelli delle manifatture, perchè siano applicati a loro favore i benefici della legge sulle pensioni operaie del 16 giugno 1904, n. 259.

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle poste e dei telegrafi, per conoscere se e quando verrà presentato il disegno di legge, da tempo compilato, per la unificazione della tariffa pel servizio telefonico in tutto il Regno.

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle poste e dei telegrafi, per conoscere se non creda opportuno di attuare la graduale assunzione di tutto il servizio telefonico da parte dello Stato, o per lo meno stabilire con gli assuntori condizioni di esercizio tali che rispondano alle nuove esigenze del servizio per lo sviluppo ed il miglioramento dello stesso, reclamati dal pubblico interesse.

« Dentice ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte secondo l'ordine d'iscrizione; trasmettendosi ai ministri competenti quelle, per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri, cui sono rivolte, non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Arrivabene mi telegrafa:

« Rinnovo a lei e alla Camera le più devote espressioni di vivissima profonda riconoscenza. Ossequi.

« Deputato Arrivabene ».

La seduta termina alle ore 19.25.

Ordine del giorno per la seduta di domani

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.

2. *Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:*

Approvazione di Atti firmati a Washington tra l'Italia e vari Stati, addì 2 giugno 1911, concernenti la protezione della proprietà industriale e la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica e di commercio. (1239)

Divisione in due del comune di Lauria. (1259)

Estensione al comune di Alcamo di agevolanze consentite dalla legge 25 giugno 1911, n. 586. (1268)

Aggiunta di posti di professore ordinario e di straordinario della R. Accademia scientifico-letteraria in Milano al ruolo generale dei professori di materie fondamentali delle Regie Università. (1246)

Riscossione del dazio consumo sui liquori e sulle bevande alcoliche prodotti nei comuni chiusi per il consumo locale (1207).

Distacco della frazione Terzigno dal comune di Ottajano e costituzione di essa in comune. (1324)

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1234)

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1230)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1235)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1225)
6. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto. (252)
7. Sulle decime ed altre prestazioni fondiari. (*Approvato dal Senato*). (160)
8. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari. (138)
9. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari. (121, 122, 140).
10. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale. (253)
11. 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)
12. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera. (428)
13. Pensione ed indennità agli operai della Zecca. (472)
14. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per ospitalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici, ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35. (186)
15. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro. (347)
16. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi. (591)
17. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia. (483)
18. Disposizioni sul reato di diffamazione. (85)
19. Ordinamento del Consiglio coloniale. (755)
20. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'Ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'Orfanotrofio femminile e dell'Ospizio di mendicizia di Pisa. (803)
21. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione. (450)
22. Aumento del numero dei consiglieri di Stato. (578)
23. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia. (449)
24. Indicazioni stradali. (*Approvato dal Senato*). (741)
25. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele. (787)
26. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di infanzia di Viterbo, dell'erigendo ricovero dei vecchi cronici in Orte, e degli Ospedali di Orte, Vetralla, Soriano nel Cimino e Vignanello. (827)
27. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia. (693)
28. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'Ospedale civico e del Ricovero di mendicizia d'Eboli. (890)
29. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli Asili infantili e di mendicizia di detti comuni. (789)
30. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi. (942)
31. Riunione delle tombole e lotterie nazionali. (927)
32. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali. (904)
33. Per la difesa del paesaggio. (496)
34. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali. (301)
35. Tombola a favore degli Ospedali ed Asili infantili di San Severo, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro, e dei Ricoveri-ospedali di Castelnuovo della Daunia, Pietra e Montecorvino, Casalvecchio di Puglia, San Paolo Civitate e Chieuti. (1060)
36. Tombola a favore degli Ospedali esistenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri. (1061)
37. Tombola a favore degli Ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Motola e Laterza. (1062)
38. Tombola telegrafica a beneficio dell'Ospedale civile di Andria. (1069)
39. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed approvazione del progetto di navi e dei capitolati tecnici relativi. (*Approvato dal Senato*). (972)
40. Tombola a favore degli Ospedali di Sora, Arpino e Isola Liri. (1083)
41. Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti. (650)
42. Istituzione di uffici interregionali di

collocamento nei lavori agricoli e nei lavori pubblici. (64)

43. Tombola a favore delle Opere Pie di Sant'Angelo Lodigiano. (1070)

44. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso Ospedale civile di Cagnano Varano e degli Ospedali di Carpino e Rodi Garganico. (1068)

45. Tombola a favore di Istituti di beneficenza di Catanzaro, Tiriolo e Sersale. (1104)

46. Provvedimenti a favore del comune di Massafiscaglia. (1106)

47. Tombola a favore dell'Ospedale di Guglionesi. (1071)

48. Proroga di concessione di locali demaniali in uso gratuito al comune di Mantova. (1029)

49. Convenzione italo-francese per la delimitazione delle zone di pesca fra la Sardegna e la Corsica. (688)

50. Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e amministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle Cattedre ambulanti di agricoltura. (782)

51. Sulle stazioni municipali per le infezioni dei locali di isolamento per le malattie infettive e sulle scuole per infermieri disinfettori pubblici. (778)

52. Vendita del locale delle Regie scuole in Susa di Tunisia di proprietà dello Stato. (754)

53. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Gaeta e di Fondi. (1160)

54. Conversione in tombola della lotteria autorizzata con la legge 11 giugno 1908, n. 272. (1180)

55. Lotteria a favore del Ricovero di mendicizia e della Società delle case popolari di Livorno. (1173)

56. Tombola a favore del reparto tubercolosi dell'Ospedale di Umbertide e degli Ospedali di Pietralunga e Montone. (1187)

Seguito della discussione dei disegni di legge:

57. Modificazione all'articolo 88 della legge elettorale politica. (387)

58. Relazione della Giunta delle elezioni sull'accertamento dei deputati impiegati. (Doc. VIII-*bis*)

59. Svolgimento di una mozione del deputato Cavagnari ed altri circa le espropriazioni per pubblica utilità.

Modificazione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata. (709)

Discussione dei disegni di legge:

60. Provvedimenti a favore della marina libera. (655)

61. Linea di navigazione tra l'Italia e Calcutta. (658)

62. Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America. (659)

63. Linea di navigazione tra l'Italia e Londra. (661)

64. Linea di navigazione tra l'Italia e il Canada. (662)

65. Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei Carabinieri Reali. (1242)

66. Annullamento del canone daziario consolidato governativo assegnato alle Isole Tremiti (1244).

67. Riforma della legge sui piccoli fallimenti. (353)

68. Conversione in legge del Regio decreto 9 agosto 1912, n. 914, che estende, con gli effetti della legge 23 giugno 1912, n. 667, sulle pensioni privilegiate di guerra alle famiglie dei presunti morti nella guerra italo-turca le disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 della legge 2 luglio 1896, n. 256, riguardante le pensioni per le famiglie dei presunti morti nella guerra d'Africa. (1273)

69. Conversione in legge del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 1132, relativo all'esercizio delle professioni sanitarie per parte degli espulsi dalla Turchia. (1265)

70. Conversione in legge del Regio decreto 17 novembre 1912, n. 1238, portante provvedimenti relativi alla Camera agrumaria. (1277)

71. Affrancazione delle tasse di pedaggio di tre ponti sull'Arno. (1278)

72. Iscrizione nei Collegi dei ragionieri. (1162 e 1162-*bis*)

73. Conversione in legge del Regio decreto 20 ottobre 1912, n. 1121, che abroga il Regio decreto 26 novembre 1911, n. 1246, col quale furono applicati dazi differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia. (1245)

74. Risanamento della città di Catania. (1295)

75. Conversione in legge dei Regi decreti 2 agosto 1912, n. 910, e 20 ottobre 1912, n. 1159, concernenti autorizzazioni di spesa per l'applicazione della legge elettorale politica e richiesta di maggiore assegnazione per lo stesso scopo. (1272)

76. Modificazioni alla legge sul R. Comitato talassografico italiano e altri provvedimenti per gli studi talassografici. (1309)

77. Provvedimenti per la Regia Guardia di finanza. (1290)
78. Convalidazione del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 873, che concerne la sostituzione nei corrispondenti ruoli organici degli impiegati civili dipendenti dall'amministrazione militare inviati in Libia o nell'Egeo, nonchè l'aumento alle tabelle organiche dei personali civili tecnici di artiglieria e del genio del numero d'impiegati occorrenti ai servizi dell'aeronautica militare. (1243)
79. Approvazione del piano regolatore d'ampliamento della città di Lodi. (1252)
80. Provvedimenti per i militari del Corpo Reali Equipaggi. (1308)
81. Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione esterna delle gabelle e degli uffici tecnici di finanza, del personale tecnico ed amministrativo degli stabilimenti, uffici e magazzini delle aziende per i monopoli dei tabacchi e dei sali, del personale degli ispettori amministrativi delle privative e del personale di ragioneria del Ministero delle finanze (1289)
82. Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri. (1316)
83. Pr. supplenti scuole medie ex incaricati. (418)
84. Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1912-13, durante il periodo di vacanze parlamentari dal 20 dicembre 1912 al 5 febbraio 1913. (1297)
85. Modificazione all'articolo 66 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248. (1183)
86. Disposizioni sul personale tecnico dell'Amministrazione della Sanità pubblica. (1266)
87. Provvedimenti a favore dei magistrati collocati a riposo per effetto dell'articolo 14 della legge 19 dicembre 1912, n. 1311. (1294)
88. Sistemazione degli uffici della Ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione pubblica. (1324)
89. Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1912, n. 1239, che approva alcune modificazioni alla convenzione con la Società nazionale dei servizi marittimi. (1327)
90. Concessione d'un assegno annuo alla vedova e alle orfane del viceammiraglio Augusto Aubry. (1329)
91. Approvazione di eccedenza di impegni per la somma di lire 1,097,336.81 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 203 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1911-1912, concernente spese obbligatorie. (1209)
92. Approvazione di eccedenza di impegni per la somma di lire 10,148.43 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 61 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1911-1912 concernente spese facoltative. (1211)
93. Conversione in legge dei decreti Reali 6 giugno 1912, n. 724, 30 agosto 1912, n. 1059, 6 settembre 1912, n. 1080, e 6 settembre 1912, n. 1104, emanati in virtù della facoltà attribuita al Governo del Re dalle leggi 12 gennaio 1909, n. 12, e 6 luglio 1910, n. 801. — Conversione in legge del Regio decreto 27 febbraio 1913, n. , contenente norme per l'esecuzione del piano regolatore di Messina e disposizioni varie per i paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. (1251 e 1380)
94. Approvazione del trattato italo-giapponese di commercio e navigazione, firmato a Roma addì 25 novembre 1912. (1269)
95. Provvedimenti per i servizi pubblici a trazione meccanica concessi all'industria privata. (1282)
96. Costituzione in comune di Villa Celiara, frazione di Civitella Casanova. (1310)
97. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1912-13. (1334)
98. Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13. (1343)
99. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13. (1344)
100. Maggiore assegnazione di lire 25 milioni nella parte straordinaria del bilancio della guerra per la sistemazione dei fabbricati militari. (1345)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

