

LXXVI.

TORNATA DI LUNEDÌ 30 MARZO 1925

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

INDICE.

	<i>Pag.</i>
Per la salute del deputato Antonio Arrivabene:	
MAFFEI	3141
PRESIDENTE	3142
Congedi	3142
Presentazione di documenti (<i>Annunzio</i>) . .	3142
Disegno di legge (<i>Seguito e fine della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1925-26:	
PAOLUCCI	3142
THAON DI REVEL, <i>ministro</i>	3148
BELLUZZO, <i>relatore</i>	3171
Si approvano tutti i capitoli del bilancio, nonché gli articoli del disegno di legge.	
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
BELLUZZO: Conversione in legge del Regio decreto 28 agosto 1924, n. 1549, che approva la convenzione 31 maggio 1924, per la costruzione ed esercizio di un impianto termoelettrico con utilizzazione di lignite a Barberino di Mugello (Firenze).	3141
MESSEDAGLIA: Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926	3141

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Belluzzo e Messedaglia a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

BELLUZZO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1549, che approva la convenzione 31 maggio 1924, per la costruzione ed esercizio di un impianto termoelettrico con utilizzazione di lignite a Barberino di Mugello (Firenze).

MESSEDAGLIA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1925-26.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Per la salute dell'onorevole Antonio Arrivabene.

MAFFEI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAFFEI. Si trova da qualche tempo ammalato seriamente un nostro giovane e valoroso collega, l'onorevole Antonio Arrivabene. La malattia è dovuta soprattutto ai postumi di due gravi ferite, la prima riportata in guerra e la seconda riportata in uno scontro coi comunisti nella nostra regione.

Le ultime notizie sono tali da confortarci; tuttavia credo di interpretare il sentimento dell'Assemblea pregando l'illustre Presidente di voler far giungere all'amato collega l'augurio dell'Assemblea che egli possa presto, completamente ristabilito, ritornare ai lavori parlamentari. (*Approvazioni*).

La seduta comincia alle 15.

MAZZOLINI, *ff. segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente.

(È approvato)

PRESIDENTE. Quanto ha detto l'onorevole Maffei mi porge occasione di associarmi ai suoi sentimenti, e di fare vivissimi auguri affinché il nostro carissimo collega possa tornare presto tra noi ristabilito. (*Approvazioni*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Manaresi, di giorni 3; Grancelli, di 2; Riolo, di 6; Ferretti, di 2; Olivi, di 6; per motivi di salute, gli onorevoli: Cao, di giorni 8; Buronzo, di 8; per ufficio pubblico, gli onorevoli: De Capitani D'Arzago, di giorni 4; Mariotti, di 3; Leicht, di 3; Marchi Giovanni, di 2.

(*Sono concessi*).

Presentazione di documenti.

PRESIDENTE. La Corte dei Conti ha trasmesso gli elenchi delle registrazioni con riserva eseguite nella seconda quindicina del mese di febbraio e nella prima quindicina del mese di marzo 1925.

Saranno inviate alla Giunta permanente.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1925-26.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1925-1926.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paolucci, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli Pedrazzi, Tosti di Valminuta, Zimolo, Zaccaria, Starace, Cucco, Rotigliano, Pala, Caprino, Magrini, Alfieri, Pirrone, Leone Leone, Bastianini, Bono e Colucci:

« La Camera, convinta della imprescindibile necessità per la nostra Nazione di possedere una marina forte e preparata, considerato che le economie suggerite sui vari capitoli del bilancio, non potrebbero, quando anche raggiunte con enorme sacrificio, aumentare che molto scarsamente i fondi stanziati per le costruzioni navali; nell'approvare il bilancio richiama vivamente l'attenzione del Governo sulla necessità di un più adeguato stanziamento di fondi al capitolo costruzioni navali del bilancio della marina ».

PAOLUCCI. Siamo molto grati all'onorevole relatore il quale ha studiato il bilancio della marina con attenzione e cura veramente degni di particolarissima lode. Possiamo dire che la sua relazione non solamente onora chi l'ha scritta, ma onora anche questa Assemblea, perchè dimostra che nel suo seno vi son uomini i quali prendono molto sul serio il mandato loro affidato. Infatti l'onorevole Belluzzo non ha trascurato nessuno dei capitoli del bilancio, e a ciascuno di essi ha rivolto le sue osservazioni. Ha fatto anzi la storia della marina dai tempi aurei nei quali aveva il terzo posto tra le marine del mondo, a quelli nei quali è scesa al settimo posto, e ha prospettato quale potrà essere in avvenire più o meno lontano il posto che la nostra flotta avrà rispetto alle altre.

In sostanza l'onorevole relatore dice nella sua relazione: sono necessarie delle economie; è semplicemente attraverso economie fatte su altri capitoli del bilancio che si potrà riuscire a dare un maggiore impulso alle costruzioni navali, perchè la percentuale che oggi è assegnata alle costruzioni navali rispetto al bilancio generale della marina è inferiore a quella dell'ante-guerra. E infatti per chi considera così largamente la cosa certamente fa impressione il vedere che su 980 milioni stanziati per il bilancio della marina soltanto 200 milioni sono attribuiti alle costruzioni navali, mentre tutto il resto serve per spese di altro genere. E noi in verità possiamo concordare in molte osservazioni che l'onorevole relatore fa circa la possibilità di alcuni risparmi, per quanto limitati, su alcuni capitoli del bilancio.

L'onorevole relatore dice: sul debito vitalizio si spende oggi una somma di 56 milioni per pensioni in genere. Ora perchè mandar via dalla marina, abbastanza giovani, ufficiali che hanno ancora attività e possibilità di dare qualche cosa alla marina stessa e non assegnare ad essi un limite di età maggiore? È giusto, e penso che veramente il limite di età assegnato nella marina sia abbastanza basso per quanto la vita del mare logori abbastanza. Però i benefici effetti di un provvedimento di tal genere, per quanto limitato, potranno essere risentiti tra qualche anno, mentre pel problema contingente e imminente occorre qualche cosa di più sollecito.

Relativamente alle scuole nautiche non mi soffermo, perchè ne ha parlato con molta competenza l'onorevole generale Russo. Egli ha dimostrato in fondo come sia pericoloso fare ritornare nuovamente le scuole.

nautiche alla pubblica istruzione. E in ogni modo si risparmierebbero tre milioni e 500 mila lire perchè questa è la cifra assegnata in bilancio alle scuole navali, somma che sarebbe spesa dalla pubblica istruzione per modo che il bilancio generale dello Stato non avrebbe alcun beneficio.

Forse concordo con quanto ebbe a dire l'altro giorno l'onorevole Zimolo, che si possa ancora restringere il numero degli Istituti nautici. Già il ministro della marina li ha ridotti di 5, ma si potrebbero ridurre ancora forse di più, assegnando mezzi maggiori, e potrebbero avere un collegamento maggiore con la Regia marina; ma in ogni caso il risparmio che si avrebbe sarebbe molto limitato.

Quanto all'ordinamento della marina a terra l'onorevole relatore chiede delle riduzioni. Sono state già fatte, e mi pare che siano relativamente sufficienti. Potrebbero forse le riduzioni farsi su qualche capitolo del bilancio in cui ancora sarebbero possibili ulteriori economie, come quelle relative alla spesa che la marina fa per mantenere per due anni gli ufficiali commissari, medici e ingegneri nelle varie scuole. La marina che cosa fa? Fa un concorso per il quale prende degli ufficiali commissari che sono dei laureati in legge, ufficiali medici, che sono dei laureati in medicina, ufficiali ingegneri, che sono dei laureati in ingegneria, e poi li fa stare per due anni, a sue spese, corrispondendo lo stipendio, nella scuola di merceologia di Roma, nella scuola di sanità superiore della marina a Napoli e nella scuola superiore navale di Genova. Si potrebbero forse richiedere quegli speciali attributi di studio che in due anni si acquistano in queste scuole, a coloro i quali si presentano ai concorsi. Ma ad ogni modo queste economie sarebbero limitate e non potrebbero realizzarsi immediatamente, ma nei bilanci venturi, in un periodo non inferiore a 4, 5 o 6 anni.

Penso che forse ancora potrebbe di poco ridursi il personale degli arsenali, e che qualche risparmio si potrebbe fare in questo senso; ma le economie saranno anche poche. D'altronde è solamente su questi capitoli specifici del bilancio che economie sono realizzabili, perchè dove l'onorevole relatore insiste è là principalmente che esse non mi sembrano raggiungibili.

E specifico. Dice l'onorevole relatore: voi spendete enormemente per la difesa costiera, la quale assorbe una gran parte del vostro bilancio. La marina deve essere tutta sul mare.

Prima di tutto c'è da fare una osservazione generale. Sono passati i tempi in cui la marina doveva stare veramente sempre sul mare. Quelli erano i tempi della nave a vela. L'uomo e la nave dovevano allora formare un tutto omogeneo, compatto, uno spirito, un'anima sola. Vinciva di solito quella flotta che più aveva addestrato i suoi uomini alla manovra navale. La marina doveva esercitarsi ai diversi venti, alle diverse tempeste; doveva vivere continuamente sul mare. La nave aveva una completa autonomia. Oggi la nave non può rimanere molto sul mare; oggi tutto è cambiato completamente, e la nave non ha se non una limitatissima autonomia. D'altra parte se la nave rimanesse continuamente sul mare si avrebbe un consumo maggiore di combustibile, che porterebbe ad un aumento di spesa.

Alla difesa costiera, secondo il relatore, deve provvedere l'aviazione e l'esercito. Per la difesa costiera, egli dice, spendete 13 milioni di armi subacquee. Mantenere queste armi subacquee in tempo di pace, in un momento in cui vengono a costare molto, non è prudente, anche perchè possono avvenire nuove invenzioni che le perfezionino o le cambino.

Osservo che non si può dire che siamo in tempo di pace. Come sappiamo che questo è tempo di continua e sicura pace? Dobbiamo essere preparati sempre ad ogni evento. Come si difenderebbe domani un porto se un campo di mine non potesse essere situato la notte prima o qualche giorno prima di una eventuale dichiarazione di guerra? C'è poi un altro fatto essenziale. Perchè noi spendiamo tanto oggi per la difesa costiera? Perchè c'è la necessità di tante nuove fortificazioni costiere? Perchè è mutata completamente la nostra situazione geografico-militare. Noi avevamo ad Oriente un potente nemico, dal quale dovevamo guardarci in tutti i modi. Era naturale che noi avessimo su quella sponda la maggior parte delle nostre fortificazioni. Oggi la situazione geografico-militare è completamente mutata. Non dobbiamo più guardarci da un nemico che non esiste più.

Oggi quell'antico nemico si è frantumato in tante piccole parti, che sono nostre alleate. È necessario quindi orientarsi in un'altra forma. Ecco la necessità di opere nuove, mentre per altre Nazioni non è avvenuto questo mutamento così profondo e radicale.

Dice il relatore (e questa è una delle sue critiche maggiori): per la manutenzione e per l'esercizio del naviglio voi spendete

200 milioni. Questa somma sembra enorme. Infatti è la quinta parte dell'intera somma devoluta al bilancio della marina.

Prima di tutto c'è da osservare che in questa somma di 200 milioni sono comprese tutte le spese di carabinieri, di caroviveri agli impiegati civili, di energia elettrica per le navi che sono nei porti e nelle darsene, e che quest'ultima rappresenta una economia che si viene a fare sul combustibile mediante l'impiego dell'energia elettrica.

Ma vi è un fatto essenziale. Il relatore dice: questi 200 milioni sono il 10 per cento del valore totale della flotta, e così per mantenere la flotta si spende una cifra che corrisponde al 10 per cento del suo valore. Ma in tal modo egli afferma che questi 200 milioni sono il 10 per cento del valore della flotta; ed è il valore della flotta di due miliardi solamente?

Io voglio considerare qualunque svalutazione che si voglia fare della flotta. Ma è stato egli stesso a dichiarare che per costruire una *dreadnought* che assomigli alla « Giulio Cesare » o alla « Dante Alighieri » occorrono circa 600 milioni. Consideriamo dunque qualunque svalutazione, ma in base al costo delle navi più grandi non può certamente calcolarsi il valore totale della flotta, anche se non di 10 miliardi, almeno di 4 o 5 miliardi.

Dunque questi 200 milioni non sono il 10 per cento del valore della flotta, ma rappresentano un valore al disotto di quel 5 per cento che si spendeva prima della guerra per la manutenzione e l'esercizio del naviglio.

Un altro capitolo che ha molto impressionato l'onorevole relatore, e sul quale egli crede che si possano fare importanti economie, è quello dei viveri. Egli dice: voi spendete 83 milioni per i viveri ai marinai. La forza bilanciata della marina è di 40 mila uomini. Quindi voi spendete 83 milioni per dar da mangiare a 40 mila uomini. L'esercito invece che ha 190 mila uomini spende appena 178 milioni.

Una voce a destra. Non è esatto.

PAOLUCCI. Non è esatto per questa ragione: si moltiplichino 190 mila, ossia la forza bilanciata, per 3.78, ossia la razione giornaliera dei viveri, ed il prodotto si moltiplichi ancora per 365 cioè per i giorni dell'anno; si ha la cifra di 269 milioni, e se sul bilancio della guerra invece di questa cifra figura quella di 178 milioni, vuol dire che l'esercito vive in gran parte sulle dotazioni e sulle scorte. È discutibile se sia preferibile che l'esercito viva sulle dotazioni e sulle scorte, invece di lasciare queste per il periodo di guerra.

Ma ad ogni modo il calcolo che abbiamo fatto significa che i 178 milioni messi in bilancio non sono sufficienti a far vivere 190 mila uomini, oppure che non si hanno 190 mila uomini. Si dimostrano quindi erronee le osservazioni fatte dall'onorevole relatore.

In argomenti tecnici io non mi addentro, anche perchè non ne sarei capace. L'onorevole relatore, con la perizia che lo distingue, parla di economie sul combustibile. E poichè egli con la sua esperienza scientifica fa in materia delle importanti proposte, l'onorevole ministro della marina dovrà tenerle nel debito conto. Ma in ogni caso i risparmi che potranno essere fatti, saranno risparmi di cui i benefici effetti noi vedremo non oggi, ma a distanza di parecchi e parecchi anni.

La conclusione poi di tutta la relazione è questa: non bisogna preoccuparsi, allo stato delle cose, di possedere una marina di qualità, perchè fra l'altro manchiamo dei fondi necessari, e non abbiamo quindi la possibilità di costruirci una marina grandiosa per numero di navi. Bisogna invece riunire tutte le forze per un fine unico, quello di avere una marina di qualità. Ora, bisogna intendersi su questa parola, che è certamente una bellissima parola. Ma che cos'è questa marina di qualità? Ecco, potremo avere pochissime navi, secondo il concetto del relatore, ma navi magnifiche, navi modello. Ma come faremo a guardare la costa orientale quando non avremo un altro modello uguale per la costa occidentale?

L'onorevole relatore parla di progetti magnifici. Si può pensare ad un canale che unisca il mare Adriatico e il Tirreno. Per fare un canale come questo ci vorranno sette od otto miliardi per lo meno, e per avere, poi, una navigazione lenta, molto lenta.

Ed allora, se dobbiamo spendere questi sette od otto miliardi, costruiamoci una flotta poderosa, potente che ci renda rispettati e temuti nel mondo. Si dice: noi non possiamo pensare alla costruzione delle grandi unità; la costruzione di una sola grande unità, di una *dreadnought* assorbirebbe tutto il bilancio stanziato nella marina per un periodo di 5 anni; non possiamo assolutamente pensare a cose di questo genere. Ed effettivamente, logicamente, il relatore ha ragione: noi ci dobbiamo limitare a costruire delle piccole unità, dei sommergibili, e poi badare molto all'aviazione, perchè egli, il relatore, ha la visione di una aviazione magnifica, di nostri sommergibili d'alto mare che arrivano sulle sponde d'America, e dai quali forse si elevano degli aeroplani.

A me questi sembrano sogni, assolutamente irrealizzabili, e per essi non si tiene conto di quello che fanno le altre nazioni. È facile dire: noi facciamo da noi, non dobbiamo vedere quello che le altre nazioni fanno; ma se domani ci trovassimo in guerra con un'altra nazione, bisognerebbe pur preoccuparsi di quello che gli altri fanno, non per imitare, per copiare da loro, ma per potere in una certa qualunque misura controbilanciare le possibilità dei loro armamenti.

Orbene, vi dico di vedere semplicemente quello che ha stabilito una Commissione di ammiragli americani, cui il presidente Coolidge aveva dato l'incarico di rispondere ad alcuni precisi quesiti. E i quesiti erano questi: se nelle attuali condizioni della flotta (americana, s'intende) nella evenienza di una guerra navale fosse utile avere delle grandi e delle medie unità, o se tutte le spese che gli Stati Uniti dovevano sostenere per avere una flotta non avessero invece dovuto riversarsi semplicemente sulle piccole unità e sui sommergibili.

E la Commissione degli ammiragli ha fatto delle esperienze in proposito, principalmente riguardo alla aviazione. Prese una vecchia nave, la *Jowa*, quella famosa nave che aveva combattuto nella guerra fra gli Stati Uniti e la Spagna durante la guerra di Cuba, collocò questa nave ferma a una data distanza da un porto, e poi fece in maniera che 80 bombe fossero gettate su questa nave immobile dall'altezza di 1200 metri. Orbene due bombe sole colpirono la nave. E la nave era ferma, badate bene. L'Inghilterra ha ripetuto una esperienza di questo genere, e l'ha ripetuto con l'*Agamennone*. L'esperienza è stata fatta nel luglio 1924: neppure un colpo è andato al segno, quantunque fossero lasciate cadere ben 114 bombe, da quote variabili dai 1500 ai 3000 metri.

Per i sommergibili ha stabilito la Commissione che essi nella recente guerra non hanno risposto effettivamente all'aspettativa. È vero che in principio della guerra un sommergibile tedesco affondò tre incrociatori inglesi uno dopo l'altro in brevissimo tempo, ma la lezione servì ed il caso non si è ripetuto più, ed i sommergibili non ebbero alcuna azione nella battaglia dello Jutland, e la flotta inglese battè sempre il Mare del Nord senza avere perdite. Cosicché le conclusioni sono state queste:

1º) Il potere marittimo è elemento vitale per una nazione.

2º) Gli elementi che assicurano il potere marittimo sono una buona flotta, una potente difesa costiera, una grande aviazione.

3º) Una flotta ben costituita deve comprendere molti e diversi tipi di unità: navi da battaglia, incrociatori corazzati, esploratori, navi leggieri da superficie, sommergibili, dragamine, navi ausiliarie.

Il nucleo delle navi da battaglia sarà sempre, malgrado alcuni recenti contrari pareri, il nerbo principale delle forze navali, perchè l'esperienza del passato ci ammaestra che ad ogni sviluppo dei mezzi offensivi ha sempre corrisposto uno sviluppo della tecnica difensiva.

Proprio ieri io sentivo nei corridoi parlare alcuni deputati, tra cui uno gloriosissimo, il quale si immaginava quella che potesse essere domani la battaglia navale. Ed egli ci diceva: Noi non possiamo disporre che di 200 milioni l'anno. Un motoscafo antisilurante costa un milione; perchè non costruiamo 200 motoscafi? Abbiamo visto quello che i nostri motoscafi antisiluranti hanno saputo fare, se guidati da cuori di bronzo, come quello del mio ex comandante e carissimo amico Ciano. Costruiamo questa flottiglia di motoscafi antisiluranti. Se attaccati da una squadra navale, uscirà da un porto questa flotta di motoscafi antisiluranti e andrà all'attacco del nemico. È un sogno. Egli evidentemente faceva un quadro tutto poetico della guerra, e non considerava quelle che possono essere le sue necessità.

Da un cantiere che si rispetta, come sono i nostri cantieri e quelli della Francia, dell'Inghilterra, ecc., si possono costruire in un mese dieci, quindici, venti motoscafi antisiluranti. Orbene considerate la possibilità di una guerra europea. Una nazione avversaria costruisce in tre o quattro mesi dai 50 ai 60 motoscafi antisiluranti e, se è vicina a noi si presenta davanti alle nostre coste con una flotta costituita da navi da battaglia, da medie e piccole unità, circondata da un folto sciame di Mas. Noi non abbiamo che i nostri Mas. Ma quelli del nemico verranno a battere i nostri, che dovrebbero impedire alle grandi unità di avvicinarsi, e queste, con pochi tiri di cannone, distruggeranno in breve questa nostra piccola flotta.

È necessario avere dei cannoni di lunga portata e delle navi di grande tonnellaggio; è indispensabile ancora oggi, e sempre più lo sarà quanto più ci espanderemo nel mondo perchè avremo degli interessi da salvaguardare, delle colonie da proteggere, e non potremo non curarci delle vie del mare, che sono le uniche che nella guerra di oggi permettono la possibilità di efficaci rifornimenti.

Noi oggi ci troviamo in questa condizione: che per il 1925-26 possiamo costruire 177 milioni di navi, e che per gli anni successivi possiamo costruirne 200. Ma oggi abbiamo 48 cacciatorpediniere e 43 sommergibili, e voi sapete che c'è una legge per la quale le piccole unità non possono vivere oltre i 12 anni, e dopo i 12 anni debbono essere radiate. Ora perchè si mantenga il numero di 48 cacciatorpediniere e di 43 sommergibili che noi abbiamo, perchè si mantenga in seguito alle radiazioni che si dovranno fare ogni anno per effetto di quel decreto, e dato che il costo di un cacciatorpediniere o di un sommergibile si aggira sui 25 milioni, ci troviamo nella condizione che per mantenere solamente la efficienza dei cacciatorpediniere e dei sommergibili, dovendone costruire 4 per ogni tipo all'anno, sarebbero immediatamente ed assolutamente assorbite tutte le disponibilità. E gli esploratori, e gli incrociatori carazzati, le posamine, i porta-aerei? Non potremmo assolutamente fare niente. Insomma, scaturisce in forma chiara che se noi non vogliamo assolutamente sopprimere la nostra flotta, è necessario che ci siano dei fondi straordinari nel bilancio al capitolo delle costruzioni navali.

Io ho qui il quadro della situazione dei nostri sommergibili; credo che questi numeri desteranno giustamente la preoccupazione di questa Assemblea perchè è molto preoccupante quello che io sto per dire. La situazione dei sommergibili nel 1925 e da questo anno al 1931, tenuto conto delle radiazioni da effettuarsi in base alla legge di cui ho detto avanti, e dei nuovi sommergibili che in detto periodo entreranno in efficienza, è questa: nel 1925: 43 sommergibili; nel 1926: 43 sommergibili; nel 1927: 43 sommergibili; nel 1928: 54 sommergibili, poichè le radiazioni saranno state fino a questo momento inferiori ai nuovi aumenti; nel 1931 avremo 23 sommergibili soltanto.

Io voglio prendere un esempio: parliamo della marina di una nazione che, secondo le clausole di Washington, ha la facoltà di possedere una marina uguale alla nostra; parliamo della marina francese (non posso parlare di quella Americana per la quale 6 miliardi e mezzo sono stati stanziati negli ultimi bilanci, o di quella inglese: 6 miliardi!) parliamo della marina francese, ad esempio. La Francia ha presentato un recente progetto: è lo Statuto navale dell'ammiraglio Dumesnil: questo fissa un tonnellaggio globale delle singole categorie delle unità da costruire, ossia non fa, come faceva la Ger-

mania che fissava il numero preciso delle navi da costruire.

Ma stabilisce: di questo tipo si deve costruire tale tonnellaggio, lasciando arbitro il ministro della marina di modificare in questi limiti il programma a seconda delle necessità che andranno man mano presentandosi. Orbene il progetto di Statuto della Francia è questo: navi di grande linea, 175 mila tonnellate, le quali però, a meno di casi eccezionali, non dovrebbero essere costruite; navi porta aerei, 60 mila tonnellate; navi leggere di superficie: 360 mila tonnellate; sommergibili di alto mare 96 mila tonnellate.

Vediamo un poco quale è la situazione della flotta francese che, come grandi unità, è superiore a noi. Noi oggi ci troviamo in queste condizioni: la Francia ha 6 *dreadnoughts*, noi 5: alla nostra *San Giorgio*, *Pisa*, *Roma*, *San Marco* la Francia può contrapporre tre *predreadnoughts* oltre la *Patrie*, la *Rousseau*, la *Quinet*, e la *Renan*. Come vedete, in fatto di navi di linea, la Francia è sensibilmente superiore a noi; noi siamo invece alla Francia superiori in fatto di naviglio leggero; siamo anche sensibilmente superiori.

Noi abbiamo: 9 esploratori; 9 esploratori leggeri; 48 cacciatorpediniere; la Francia: 5 esploratori, 1 esploratore leggero, 46 cacciatorpediniere, di cui 8 sono ex-nemiche; ed ai nostri 43 sommergibili la Francia può opporre 41 sommergibili, di cui 5 ex-tedeschi.

Orbene, vediamo quale sarà la situazione delle due flotte dal 1928 al 1931.

Al 1928, sarà questa: incrociatori leggeri: Italia 2; Francia 5; esploratori: Italia 4; Francia 4; esploratori leggeri: Italia 7, Francia 7; cacciatorpediniere: Italia 47, Francia 45; sommergibili: Italia 54, Francia 62.

Questa situazione però che vi prospetto ha una certa verosimiglianza sempre nel caso che l'ammiraglio Dumesnil non ottenga i 3 miliardi che ha chiesto in più.

Nel 1931 avremo: incrociatori leggeri: Italia 4, Francia 9; esploratori: Italia 0, Francia 3; esploratori leggeri: Italia 5, Francia 22; cacciatorpediniere: Italia 35, Francia 57; sommergibili: Italia 23, Francia 71; navi portaaerei: Italia 0, Francia 1.

Questa è la situazione. Orbene io ho citato una marina amica e fino a ieri alleata, e l'ho citata semplicemente per il fatto che lo Statuto navale di Washington ha consentito eguaglianza di armamento. Io ho voluto portare un esempio di quello che è, ma più ancora di quella che sarà la nostra situazione navale se nuovi fondi, ripeto, non saranno

stanziati nel bilancio per le costruzioni navali.

Noi ci troviamo in questa condizione: nel 1925 la Francia stanziava per le costruzioni 383 milioni di franchi, l'Italia 177 milioni di lire; nel 1926 la Francia 521 milioni di franchi, l'Italia 200 milioni di lire. Noi continuiamo sempre con 200 milioni di lire, mentre che la Francia continua ad aumentare finchè arriverà nel 1929 a 640 milioni di franchi. Questo, ripeto, sempre nel caso che i tre miliardi chiesti dall'ammiraglio Dumesnil non siano accordati.

Dice l'onorevole relatore, e ha ragione da un certo punto di vista — la Francia si trova oggi in questa condizione: la percentuale delle costruzioni navali della Francia, rispetto alla spesa di tutti gli altri capitoli del bilancio, è del 24 per cento, cosicché la Francia assegna il 24 per cento alle costruzioni navali. L'Italia che cosa assegna? Qual'è la percentuale nostra di costruzioni? La percentuale nostra di costruzioni arriva appena al 20, e leggermente la supererà negli anni successivi. Ma evidentemente non si tiene conto di una cosa. Noi il carbone lo dobbiamo pagare enormemente; a noi i combustibili costano enormemente, e per noi la situazione geografico-militare è cambiata di molto, sicché il ministro della marina giustamente si deve preoccupare di fortificare quella parte delle coste che fino a ieri non era fortificata, perchè fino a ieri avevamo, in altra parte, un impero potente, nostro naturale avversario.

Per noi i termini sono cambiati; sono cambiati questi termini per gli altri? Per la Francia, ad esempio, no, per quanto la Francia avesse anch'essa alla sua sinistra un nemico potente, il quale ora è scomparso. Ma siccome la lunghezza delle coste francesi è di molto inferiore a quelle italiane, siccome essa poteva temere attacchi dal lato del mare aperto, le sue fortificazioni erano state fatte nella stessa misura, mentre noi ci eravamo fortificati prevalentemente dal lato orientale.

Mi soffermo brevemente sull'aviazione della marina, la quale ha richiamato viva attenzione da parte di molti deputati.

L'onorevole Arrivabene l'altro giorno accennò alla necessità che la marina avesse una sua aviazione, e disse che era stato grave errore quello di togliere la figlia prediletta del duca del mare, alla marina e di farne un corpo unico.

E, mentre l'onorevole Arrivabene parlava, ci fu l'onorevole Lantini, il quale interruppe e disse: «Ma il Senato francese

proprio in questi giorni ha approvato il concetto italiano e lo ha fatto suo, perchè ha stabilito che ci debba essere un'unica arma aeronautica».

Ma l'affermazione dell'onorevole Lantini non risponde a verità. Io ho proprio qui la relazione ufficiale, che ha presentato il Senato francese il 17 marzo 1925. (*Interruzione del deputato Finzi*). Onorevole Finzi, è la relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge per l'aeronautica e ha la data del 17 marzo 1925...

ARRIVABENE GIBERTO, Cioè una data posteriore!

PAOLUCCI. Perfettamente. Ed ecco come si esprime la relazione del Senato francese: Come è realizzabile la unificazione dell'aeronautica? (Evidentemente rispondeva a qualche proposta di un senatore che aveva prospettato il concetto italiano della unificazione).

L'aeronautica non è un tutto omogeneo; esiste una aeronautica per la guerra, indipendente da quella della marina, un'aeronautica commerciale; e queste aeronautiche se hanno caratteri tecnici comuni, hanno anche differenze specifiche che sono irriducibili.

Ciascuna ha i suoi propri obiettivi, i suoi bisogni speciali che essa solo conosce bene.

Dal personale dell'aviazione terrestre non possono improvvisarsi osservatori sul mare, perchè per riconoscere i tipi delle navi sul mare...

BANELLI, sottosegretario per Stato per l'economia nazionale. Si perdevano dei mesi durante la guerra per insegnare a riconoscere i tipi delle navi!

PAOLUCCI. Naturalmente, onorevole Banelli. Per riconoscere i tipi delle navi bisogna essere marinai. E anche pel materiale bisogna saper distinguere tra apparecchi da guerra e commerciali, tra cui sono profonde differenze che sarebbe pericoloso disconoscere.

Ed eccomi arrivato alla conclusione. L'onorevole ministro della marina farà ogni sforzo per raggiungere su alcuni capitoli del bilancio alcune delle economie che l'onorevole relatore, con sentimento che dimostra il suo grande attaccamento alla marina, ha prospettato per vari capitoli.

Noi abbiamo infinita fiducia, (non parlo di me personalmente, che ebbi la fortuna di essere in guerra ai suoi ordini) nel ministro della marina, e il Paese tutto lo segue con affettuosa, cieca simpatia; ma è necessario appunto per questo che non si metta il nostro ministro nella dolorosa necessità

di tradire quasi la sua coscienza di marinaio (me lo consenta l'onorevole ministro), perchè egli certamente deve sentire, come noi sentiamo, che così non è possibile andare avanti ed egli non può assumersi questo compito dolorosissimo di far credere al Paese di avere una flotta, quando egli sa che tra qualche anno la flotta non l'avremo più.

È facile andare a Taranto, vedere le grandi unità allineate con sulle coperte i marinai in fila; e quelli che non sanno credono che abbiano una grande potenza marinara.

Ma la marina serve non per illudere quelli che non capiscono, ma per farsi temere dai tecnici, da coloro che capiscono. E allora noi dobbiamo preoccuparci profondamente di questo problema per avere una marina che fra qualche anno non perda della sua efficienza e potenza.

Abbiamo veduto come il protocollo di Ginevra sia naufragato: Chamberlain ha detto tra una lacrima e un fiore, e ce lo ha ripetuto qui l'onorevole presidente del Consiglio, il quale del resto non ci aveva creduto mai.

Disarmo? Quasi che si credesse che in tanto esistano le guerre in quanto esistono organismi militari, come se la guerra non fosse la conseguenza di squilibri economici, di necessità di espansione di popoli, di rivalità commerciali. Non è semplicemente per il fatto che una Nazione è armata che la guerra si verifica! Spesso anzi avviene l'opposto!

Oggi pare che il presidente Coolidge abbia intenzione di riunire per la prossima estate ad una conferenza per la pace, le varie Nazioni. Ma intanto, fino all'estate, i sei miliardi e mezzo di nuove navi, che l'America ha votato, saranno per lo meno impostate sui cantieri.

Io domando: come siamo usciti noi dalla guerra? Abbiamo visto che l'America ha portato la sua ricchezza a 3854 milioni di dollari, cioè ha accresciuto di oltre mille milioni il suo oro.

L'Inghilterra ha pure accresciuto la sua ricchezza d'oro dopo la guerra; così pure la Francia, solo l'Italia è scesa di oltre 50 milioni, cioè a 176 milioni di dollari.

Ebbene, noi abbiamo 40 milioni di uomini su un territorio che non ne può contenere e nutrire che 20 o 25 milioni.

Dobbiamo quindi preoccuparci e pensare che è fatale prima o poi trovare la strada di sbocco per questa popolazione che cresce, e che non ha come vivere. Oh, io mi auguro

molto profondamente che sia una strada pacifica!

Ma che non si creda, per carità, che la via pacifica possa essere ad esempio l'andare piagnucolando in seno alle conferenze! Non serve a nulla, e l'uomo che va in una conferenza a rappresentare un paese, in tanto è preso sul serio, in quanto ha dietro di sé una Nazione compatta, una flotta potente, un esercito pronto.

Voglio confidare che, compreso di queste necessità, per il suo enorme sviluppo di coste, per il fatale divenire nel Mediterraneo, il paese, riacquistata la sua vecchia coscienza marinara, voglia fare ancora un sacrificio ed aumentare gli stanziamenti troppo scarsi che nel bilancio della marina sono assegnati alle costruzioni navali.

Concludo ricordando una frase dell'onorevole Belluzzo che dimostra il suo profondo patriottismo e il suo grande amore per la marina. Egli ha terminato dicendo una verità che noi condividiamo e facciamo nostra. Soltanto i ragionamenti dei popoli forti sono rispettati nel mondo. (*Vivi applausi — Moltissime congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare all'onorevole Mrach.

Non essendo presente, perde il suo turno.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Onorevoli deputati, prima di entrare nel vivo della discussione del bilancio sento il dovere di porgere un fervido ringraziamento a tutti gli onorevoli deputati che hanno voluto portarmi l'ausilio validissimo delle loro convinzioni, acquisite nel lungo studio degli argomenti che interessano la difesa nazionale. Io terrò ben volentieri conto delle loro osservazioni nell'informare la mia linea direttiva, poichè è mio vivissimo desiderio che l'Amministrazione della marina non resti un'arca inaccessibile, ma si ritempi alle fresche correnti che le vengano dal Paese.

Vorrei passare in rassegna i molteplici argomenti che sono stati trattati, ma per la brevità del tempo e per l'opportunità che mi si presenta di potere tornare, sia pure in forma sintetica, sugli argomenti stessi nella discussione che seguirà sulla relazione della Giunta del bilancio, mi vedo forzato a limitare a poche frasi le varie risposte individuali.

Ringrazio innanzi tutto l'onorevole Zimolo per il plauso tributato all'ufficio storico della Regia marina, composto di due

soli ufficiali, uno dei quali è anche membro delle Commissioni dei fiumi della Germania, e per quanto altro di benevolo egli ha detto con parole vibranti di fede, e che bene rispecchiano la nobiltà purissima dei suoi sentimenti e la forza tenace di quella passione adriatica, così giustamente avvinta al suo patriottico cuore. Mi è gradito informarlo che il nome di *Francesco Nullo* è stato già assegnato ad uno dei quattro cacciatorpedinieri di 1300 tonnellate in corso di costruzione a Fiume e lo assicuro che anche il nome glorioso di *Pilade Bronzetti* sarà riprodotto su una nuova unità navale di superficie. Quanto alla *Tegetthoff*, devo informarlo, sebbene a quell'epoca non fossi più Capo dello stato maggiore...

ZIMOLO. Ho detto che riguarda altra epoca.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Per la storia, debbo informarlo che la sua conservazione sarebbe stata in contrasto con gli accordi intervenuti fra le principali potenze alleate ed associate nella conferenza per la pace ed in quella di Washington, accordi che furono considerati inderogabili anche in occasioni di richieste, invero assai limitate e di scarso valore, avanzate da potenze minori.

Ad ogni modo posso assicurarlo che la Regia marina è assai gelosa dei cimeli che stanno a testimoniare la sua opera e che dalla *Tegetthoff* furono asportati alcuni accessori, come la scritta di poppa e la campana di bordo; i quali accessori, per il loro altissimo valore sono conservati nel vecchio e glorioso arsenale di Venezia. Nello stesso arsenale hanno pure trovato posto ricordi marmorei e di bronzo coi quali l'Austria aveva glorificato la sua facile vittoria, mentre il Leone di Lissa che nell'isola adriatica testimoniava la nostra sventura, trovosi oggi in una delle piazze dell'Accademia navale, con la superba scritta « Italia vincitrice », monito e incitamento ai nostri giovani allievi.

Dell'accurata esposizione fatta dall'onorevole Colucci nei riguardi degli arsenali, dei cantieri privati e delle maestranze, dirò qui soltanto che ritengo sia un errore considerare gli arsenali unicamente come stabilimenti tecnici di lavoro. Essi sono un complesso di officine, di magazzini di rifornimento, di bacini di carenaggio, di specchi d'acqua, e di banchine di ormeggio, e sono sedi di servizi logistici e militari, che si svolgono parallelamente all'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione.

Questa è stata sempre la loro tradizione nel tempo; aggiungo che una organizzazione come questa, che manchi del concetto fondamentale che dà la vita all'industria privata, cioè del concetto del lucro, e lo sostituisce con l'altro più appropriato dell'espletamento di servizi pubblici assai delicati, perchè connessi con la sicurezza nazionale, non può prevalentemente fondarsi sopra un'organizzazione tecnica, ma su di una organizzazione militare.

In omaggio a tale necessità la direzione suprema dell'Arsenale, cioè il suo comando, non può essere attribuita che ad un ufficiale ammiraglio, che nell'espletamento del suo compito si avvale dell'opera dei valentissimi tecnici, di cui la marina dispone.

Così si fa anche altrove; se facciamo male siamo in buona compagnia.

Sono d'accordo con l'onorevole Colucci nelle considerazioni da lui esposte nei riguardi della fortunata ubicazione nella quale si trova la piazza marittima di Taranto. Di tali condizioni io continuerò a trarre profitto per tutti quegli impianti che non siano vincolati alle speciali esigenze del servizio di appoggio della difesa nei vari settori del nostro mare.

Però non bisogna nemmeno sopravvalutare l'importanza benefica delle condizioni stesse, e considerare, per esempio, che Corfù è più vicina a Taranto di quanto non sia Tolone rispetto a Spezia.

Gli dirò ad ogni modo che a Taranto tutto è in via di ampliamento, e che vi hanno già trovato forte sviluppo alcuni servizi di carattere generale, e specialmente quelli del munizionamento; che gli impianti di Bufoluto assorbono 375 operai, cioè assai più del numero complessivo degli iscritti allo stesso servizio a Venezia e a Pola, e poco meno di quelli dell'Arsenale di Spezia.

Aggiungo che a Taranto tutto è in via di ampliamento, che si sta allestendo un grande laboratorio ottico e che vi sarà assegnato il siluripodio galleggiante « ex Monte Cengio ».

Per mio conto vedrei assai volentieri lo estendersi in quella regione di industrie che interessano la difesa nazionale, industrie già brillantemente affermatesi con l'ottimo cantiere Tosi; tuttavia l'onorevole Colucci vorrà concedermi che questo è un problema assai complesso di carattere nazionale, e che esula in gran parte dai compiti assegnati all'Amministrazione marittima militare.

Assicuro gli onorevoli Russo e Zimolo, che condivido pienamente le loro idee nei riguardi

dell'istruzione nautica, delle quali tratterò fra poco in particolare.

Così approvo pure le sue giuste riflessioni di carattere tecnico, che dimostrano ancora una volta l'alta sua competenza in quelle questioni che sono di tanta importanza per la Regia marina.

Posso assicurarlo che il nostro « ufficio studi » segue tutti i progressi della tecnica e non manca di segnalare e proporre l'applicazione, non appena questa valga ad assicurare un efficace miglioramento in un qualsiasi ramo.

L'onorevole Arrivabene richiamando le precedenti dichiarazioni fatte in quest'Aula ha parlato della insufficienza dello stanziamento nei riguardi del personale e più specialmente nei riguardi della costruzioni navali. Egli ha perfettamente ragione. Io sento di essere in fallo per non avere insistito abbastanza onde ottenere il minimo indispensabile per la difesa del mare.

Convengo che se un rimprovero di tal genere fosse sanzionato dalla Camera sarebbe perfettamente giustificato, e io non avrei davvero motivo di dolermi di ciò.

L'onorevole Arrivabene ha giustamente accennato alla convenienza che le riparazioni navali siano tutte effettuate in arsenali di Stato, anche se a tale scopo dovesse reclutarsi un maggior numero di operai temporanei. Nessuno più di me è convinto della bontà di questa tesi, che ho fatto mia da tempo e che cercherò di applicare con la maggiore possibile estensione, tanto più che, per l'ordinamento in corso per gli arsenali, tale aumento di mano d'opera non implica o non dovrebbe implicare alcun aumento d'impiegati dello Stato.

L'onorevole Arrivabene ha infine trattato della necessità di rafforzare alcuni punti strategici delle nostre coste e della necessità di reagire contro le tendenze che mirano a tutto rinnovare in materia di programmi navali tecnici e della necessità che la marina abbia la diretta disponibilità dei suoi mezzi aerei.

Non posso che consentire nelle sue idee ed esprimo l'augurio che servano a dare al paese una visione chiara della gravità del problema della difesa sul mare e persuaderlo della necessità di affrontarlo con precedenza sugli altri, pur gravi problemi dell'ora.

Infine, come all'onorevole Arrivabene, invio i miei ringraziamenti più sentiti all'onorevole Paolucci, luce di gloria per la nostra marina e fulgido eroe di nostra gente, che con la passione indomita che sempre l'avvince,

ha tanto efficacemente dimostrato l'indispensabile accrescimento del nostro naviglio militare, condensando le sue osservazioni in un appropriato ordine del giorno.

Io dichiaro fin d'ora di accettarlo, ma di accettarlo solamente come augurio e in via di raccomandazione; lo accetto perchè esso corrisponde e sintetizza una condizione di fatto che dovrebbe mettersi al più presto in realtà e certo il vostro assentimento varrà a ridurre in me l'estensione del rimorso a cui ho dianzi accennato. (*Applausi*).

Non posso invece accettare gli ordini del giorno presentati da alcuni deputati, o almeno li accetto come raccomandazione; ordini del giorno con cui si richiedono affidamenti circa la futura sistemazione dell'Arsenale di Pola.

Su tale questione non posso assumere impegni precisi, ma posso affermare che prenderò in attento e benevolo esame tutte le richieste di affitto che, lungi dal coprire interessi e speculazioni personali, saranno ispirate da sentimenti di sicuro beneficio per quella patriottica città, alla quale sempre si rivolge il mio pensiero di affetto.

Le richieste di cui sopra saranno ben volentieri avviate ai Corpi consultivi — un ministro fa quello che può, non quello che vuole — per avere l'appoggio prezioso della loro illuminata saggezza e chiaroveggenza e poi saranno tradotte in atto nel minimo di tempo a ciò consentito dalla nostra procedura.

Esaurito così questo dovere preliminare, di rispondere ai vari oratori, passerò a trattare delle questioni prospettate dalla relazione.

La odierna relazione Belluzzo sul bilancio 1925-26 nulla ha da invidiare alla esauriente relazione Vacchelli sul precedente bilancio, ed oltre ad essere un vero e proprio trattato sull'ordinamento dell'Amministrazione marittima e delle forze navali, ha il pregio di un'impronta tutta personale, che le deriva dal rigido isolamento nel quale l'onorevole relatore ha voluto mantenersi, allo scopo di salvaguardare il suo vivace pensiero dalle eventuali insidie o lusinghe di coloro che egli ha chiamato « i tecnici di Sant'Agostino ». Questo stato di fatto, se indubbiamente conferisce alla spontaneità e genialità dell'esposizione, porta necessariamente a dover rivedere ora in questa sede, che è la più opportuna, alcune delle osservazioni ed alcuni dei suggerimenti che essa contiene e che, se pur seguono la loro linea logica in un campo teorico ed esteriore, assumono però una fisionomia diversa quando saggiate al paragone

della pratica quotidiana dei servizi e delle necessità reali sia tecniche, sia logistiche, che amministrative, agli stessi servizi connesse.

Il pensiero svolto dalla Giunta del bilancio nella esauriente e lunga relazione si può così riassumere: « L'Italia, per crescente indice demografico, per l'espansione delle sue industrie e dei suoi commerci, per la mancanza di materie prime, per l'aumentato sviluppo delle sue coste, per l'adeguata messa in valore delle sue colonie, e per le esigenze della sua posizione geografica, ha bisogno di una importante marina da guerra, senza la quale invece di essere dominatrice rimarrebbe prigioniera nel Mediterraneo: in sostanza, essa ha bisogno di tale forte marina per ragione di vita ».

Questo concetto è così chiaro, così intuitivo, che va considerato come fondamentale, e della sua importanza io mi auguro che tutti gli italiani siano ormai ben convinti.

Partendo da quest'ipotesi assiomatica, la Giunta, con un ragionamento ricco di raffronti e di deduzioni, arriva ad alcune conseguenze che chiamerò applicative, e che si possono raggruppare nelle seguenti sostanziali proposte:

I) Trasformazione delle nostre forze navali da una marina di quantità ad una marina di qualità. Trasformazione dei criteri che informano lo studio delle nuove costruzioni navali, in modo da ottenere che il nucleo della Regia marina sia costituito dall'arma sommergibile, la quale, insieme all'immane sviluppo dell'aeronautica, dovrà in un prossimo avvenire affermarsi come il più efficace strumento di guerra sul mare.

II) Nuovo assetto organico dell'intera marina, affinché essa sia sempre più, e se possibile completamente sospinta al mare, spogliandosi da costosi impianti a terra e da quegli organi che possono inquadrarsi negli ordinamenti delle altre Amministrazioni statali, e migliorando alcuni servizi, che ora sono giudicati pletorici.

III) Nuovo assetto tecnico del materiale e nuova politica delle costruzioni navali, affinché scemi il costo unitario delle navi stesse e scemi il costo del loro esercizio.

IV) Unificazione dei servizi per conseguire economia nelle spese e per avviarsi verso la futura fusione delle tre branche della difesa nazionale.

La piattaforma della discussione è di una tale vastità, che dovrò ridurre il mio ragionamento alle sue linee generali e schematiche

nella lusinga di essere sino alla fine confortato dalla vostra benevola attenzione.

Ma prima di toccare questi quattro argomenti, permettetemi che io sbarazzi il terreno dalle cifre.

1º) Nelle sue prime pagine, la relazione, con criterio di giusta logica, eseguendo l'analisi del bilancio, fa opportunamente il confronto fra il bilancio in discussione ed i bilanci consuntivi dei periodi precedenti.

Tale paragone, rispetto al bilancio dell'ante-guerra è definito con cifre di percentuali per i vari capitoli; e con una quota di percentuale generale, la quale ci dice che il nostro attuale bilancio è pari a quello del 1914-15 moltiplicato per 3.8; e cioè per un coefficiente assai inferiore alla cifra che misura la svalutazione della nostra moneta. Una siffatta constatazione è stata del resto posta in doveroso rilievo anche dall'onorevole Arrivabene, il quale nel raffronto coi bilanci degli altri Ministeri, ha riportato cifre che, nella loro schematica nudità, sono però apparse assai chiare ed espressive.

L'onorevole relatore, nel ribattere le considerazioni aritmetiche dell'onorevole Arrivabene, ha tenuto a spiegare che il coefficiente 3.8 deve stimarsi oggi più che bastevole alle nostre necessità, in quantochè la guerra vittoriosa ha semplificato il nostro problema navale. Ebbene, io devo qui ben altamente dichiarare che una tale affermazione non risponde per nulla alla realtà, e si presenta di per se stessa poco opportuna, anzi, dirò di più, pericolosa, perchè potrebbe ingenerare nel Paese il convincimento di una sicurezza che è del tutto infondata. Le nostre coste non si aprono su mari chiusi ed isolati fra loro, come avviene per la Russia, il cui potere marittimo deve suddividersi fra mari lontanissimi, quali il Baltico, il Mar Nero, e quello di Wladivostock; noi siamo in una condizione ben diversa, in quantochè il mare Adriatico, il mare Tirreno ed il mar Jonio, fanno parte di un unico mare, quello Mediterraneo.

Non bisogna dunque parlare di marina adriatica, o ionica, o tirrenica; ma di marina italiana, che deve essere sempre pronta ad accorrere là, ove la sua presenza si rende necessaria. Ora, senza entrare in merito a questioni politiche e ponendo unicamente a questioni navali, è facile comprendere che la scomparsa della marina austro-ungarica ha tolto dall'insieme delle forze agenti un elemento compensatore, e che perciò le nostre necessità navali, ben lungi dall'essere

diminuite sono ora aumentate. Richiamerò al riguardo il parere di persona ben competente in materia e che si è così espressa:

« La situazione navale dell'Italia è oggi ben più grave di quello che non fosse nell'anteguerra; perchè, mentre prima si doveva badare o solo all'Est o solo all'Ovest, ma mai contemporaneamente da ambo le parti; appare oggi invece inevitabile che, se per deprecata ipotesi, dovessero avverarsi complicazioni da un lato, a queste se ne aggiungerebbero subito delle simili anche dall'altro ».

Questa è la vera realtà, che deve imporsi con tutta la sua crudezza alla riflessione di chi si assume davanti al Paese il compito di accudire alla sua preparazione difensiva; ed allora, quando un tale sentimento di responsabilità passi a tradursi in cifre, ecco che il 3.8 che l'onorevole Belluzzo dichiara sufficiente, appare invece di una così spaventosa deficienza da dover consigliare immediati urgenti ripari.

Dopo aver così affermata una necessità inderogabile, e che riveste a mio parere un carattere fondamentale, inquantochè infonde la precisa convinzione che il nostro bilancio non è ancora nel suo giusto equilibrio, passerò all'esame delle singole percentuali, soffermandomi più particolarmente su quella relativa al capitolo che più mi sta a cuore, e cioè quello destinato alle nuove costruzioni. Il relatore, notando che essa è ben lungi dal 38 per cento in vigore nell'anteguerra, più volte consiglia di aumentarla mediante economie di bilancio; ma a parte la discussione specifica che potrebbe farsi sulla possibilità di effettuare tali economie, basta uno sguardo anche fugace alle altre percentuali per intravedere che, tenuto conto delle varianti avvenute nei prezzi del mercato, queste in massima già si trovano nel loro giusto equilibrio, sicchè, il volerle ridurre, significherebbe ad un dipresso o dimezzare la flotta o non farla muovere mai, e cioè tenerla in uno stato di impotenza, che sarebbe certo vivamente deprecato da tutti.

2°). L'onorevole relatore accenna che sulle spese generali potrebbe farsi una economia di almeno il 10 per cento e cioè un'economia di circa 5 milioni.

Rammerò che le spese generali ordinarie, sapientemente lesinate dalla ragioneria generale dello Stato, sono di appena 4 milioni e mezzo e che quelle che passano sotto la voce di spese generali straordinarie, sono essenzialmente spese fisse, cioè spese di caroviveri per i vari personali militari e civili di ruolo, per i militari del Corpo Reale

equipaggi, per il personale lavorante, assegni di posizione ausiliaria, ecc. Non saprei perciò vedere come esse si possano ridurre del 10 per cento senza che prima siano modificate le leggi speciali di carattere generale dalle quali nasce il diritto per tali personali a riscuotere tali assegni.

Analogamente può dirsi per quanto riguarda il debito vitalizio, il cui incremento è dovuto essenzialmente a due cause; e cioè a provvedimenti di carattere generale indipendenti dall'attività militare marittima, ed all'esodo degli operai effettuati nel 1922 e nel 1923, che si è risolto in un alleggerimento presente e futuro delle spese per la maestranza stessa. È ben vero che l'onorevole relatore accenna a collocamenti a riposo di molti ufficiali ancora in giovane età; ma, a parte che questi collocamenti non sono stati così cospicui e tali da determinare il forte aumento delle pensioni, rammenterò che i criteri per l'avanzamento sono la salvaguardia della istituzione e che essi si inquadrano perfettamente nel concetto di marina di qualità del quale è così fervido fautore l'onorevole Belluzzo. Questi vorrebbe che l'Amministrazione, o ritoccasse la legge, o ricorresse a forme assicurative, o assegnasse delle indennità di uscita equivalenti a quelle in uso negli impieghi privati. Io posso oppur no sottoscrivere a tali idee, ma devo esservare che gli ufficiali della Regia marina non possono essere trattati in modo diverso dagli altri funzionari ed ufficiali dello Stato e che perciò la proposta esula dal bilancio in discussione.

3°) Così pure la Giunta ha lamentato che non siasi creduto opportuno ripartire lo stanziamento della spesa per gli ufficiali a seconda delle diverse categorie di questi ultimi, e che nessun chiarimento dimostrativo siasi dato circa l'aumento preposto sui capitoli 58-59 tranne quello della dizione generale « spese per sistemazione di batterie, depositi, opere murarie, ecc. ».

Se l'onorevole Belluzzo avesse richiesto tali dati in sede di elaborazione della sua relazione, io sarei stato ben lieto di metterli a sua disposizione. Ho disposto che i futuri bilanci contengano il massimo numero di allegati dimostrativi, ma debbo dichiarare che nel fornire tali dati non potrò perdere di vista l'interesse della riservatezza e che ad esempio l'indicare dove e come una batteria od una strada militare debbano essere preventivate, non mi sembra che possa risultare opportuno.

4°) Un particolare accenno presenta la relazione agli stanziamenti del vestiario

e dei viveri, per rilevare rispetto la prima voce (vestiario), che non ritiene opportuno, in sede ordinaria, preventivare dotazioni per richiamabili e che non è buona norma amministrativa effettuare spese per formazioni di scorte nei momenti del massimo costo; per la seconda voce (viveri) che non riscontra proporzione tra la spesa stabilita a tale titolo per l'esercito e quella per la marina; poichè, mentre il rapporto delle due forze bilanciate è da 1 a 4, quello delle spese è da 1 a 2.

Sul primo punto ritengo doveroso chiarire che l'annotazione riportata nel bilancio si riferisce ancora ad un ulteriore aumento di scorta, per 5000 corredi, ritenuti necessari secondo gli studi dello Stato maggiore, ma ai quali si è quasi completamente rinunciato, non essendosi potuto ottenere tutto lo stanziamento in primo tempo richiesto. Pertanto le assegnazioni di bilancio si riferiscono esclusivamente ai bisogni normali della vestizione e del rinnovamento corredo, rinnovamento che ho dovuto leggermente migliorare per alleggerire di alcune spese il marinaio che, come giustamente lo stesso onorevole relatore mette in evidenza, non ha ancora raddoppiato il suo antico emolumento, ladove invece il soldato lo ha già quadruplicato.

E giacchè mi trovo in tema di paragone dirò che mentre il costo annuale del vestiario del marinaio è di lire 638, quello del soldato è invece di lire 875; e che mentre un marinaio costa in media lire 7.94 al giorno un soldato costa lire 8.

Quanto ai viveri rileverò che la razione del soldato è valutata nel bilancio della guerra a lire 3.89 mentre quella del marinaio è di lire 4.55. La differenza unitaria di 66 centesimi è giustificata, da un piccolo maggior quantitativo di carne e da una modesta razione di vino (venti centilitri) che al marinaio è sempre distribuita normalmente ed al soldato sempre eccezionalmente, e da qualche trascurabile differenza nel quantitativo dei condimenti accessori della razione. Queste lievi varianti sono in corrispondenza a diversa esplicazione della fatica fisica studiata dai sanitari; ma giova tuttavia tener presente che la razione del marinaio, in questi ultimi anni, per ragioni di economia è stata ridotta nei quantitativi del vino, della carne, del pane, del formaggio, del caffè e dello zucchero.

La modesta variazione unitaria citata non giustificherebbe ancora la forte sproporzione della spesa, con molto acume dall'ono-

revole relatore rilevata; ma al riguardo è pure da osservare che nello stanziamento dei viveri la marina include anche altre spese dipendenti da tale servizio (combustibili, macchinari, gestioni varie), spese che l'amministrazione della guerra o non ha, oppure considera a parte.

Ricorderò nella circostanza che attualmente la razione viveri dei militari della Regia aeronautica, con gli ultimi aumenti verificatisi nel mercato è di lire 5 e quindi alquanto superiore a quella del marinaio

5°) Per ultimare le mie osservazioni circa la composizione del bilancio rileverò l'accento fatto al consolidamento dell'intero stanziamento, in modo che tutte le economie si possano devolvere ad incremento delle costruzioni navali, venendosi così a modificare il concetto, ora in vigore, del consolidamento di alcuni capitoli soltanto, cioè di quelli dei quali è cenno nell'articolo 6 del disegno di legge, che precede lo stato di previsione della spesa, articolo che è poi la ripetizione degli altri simili già riportati in precedenti leggi di bilancio.

L'argomento merita ogni considerazione e già da tempo mi preoccupa, ed io lo rilevo affinché il mio collega della finanza possa su di esso fermare anche la sua attenzione. Il consolidamento del bilancio, cioè la sua stabilizzazione attraverso un periodo di tempo fisso, può effettuarsi quando il Parlamento abbia approvato tutto un programma organico e completo delle forze navali da costituire, delle basi alle quali le forze devono appoggiarsi e dei servizi legislativi relativi, programma da svolgersi in un determinato numero di anni. Allora si potrà stabilire e consolidare quale sia la quota annuale di spesa, e portare le economie a maggior incremento delle spese per costruzioni navali; ma quando questo programma concreto non ci può essere e si segue una linea di condotta di modesto accrescimento annuale del bilancio, accrescimento quasi per intero riversato sul capitolo delle nuove costruzioni e su quello del materiale bellico, riesce più difficile parlare di consolidamento. Così pure non vorrei che nella diuturna lotta con la finanza, il concetto del consolidamento creasse ostacolo a quelle assegnazioni straordinarie inerenti a cause imprevedute, come ad esempio la temporanea occupazione di Corfù e l'avvenuto recente invio di un reparto in Cina; necessità alle quali nelle attuali condizioni di mezzi non sarà mai possibile far fronte con gli ordinari stanziamenti.

Nè una tale disposizione sarebbe invero giusta, ove si pensi ai benefici di carattere politico e generale che vengono al paese da queste sue rappresentanze, che non solo affermano il nome nostro nel campo internazionale, ma concorrono efficacemente ad aumentare in terre straniere il nostro prestigio locale, facendo opera apportatrice del massimo bene in ogni campo: militare, tecnico, commerciale e civile.

Oggi infatti a Tientsin il simbolo dell'atlanteo leone di S. Marco ricorda a tutti, non solo l'ardimento del figlio della gloriosa repubblica che primo percorse quelle contrade, ma anche le glorie più recenti dei marinai che a fianco dei loro fratelli dell'esercito fermarono sul Piave la furia invaditrice. (*Applausi*).

Questo è il compito che stanno svolgendo le nostre navi ed i nostri marinai dislocati nell'Estremo Oriente, ai quali mando da quest'Aula un memore saluto, che in modo speciale io oggi intendo rivolto ai contrammiraglio Conz comandante la nostra divisione in quei mari, al quale riaffermo nel modo più esplicito l'altissima stima che ho sempre avuto per il suo forte carattere e la sua indiscussa onorabilità. (*Applausi*). Ed affinché l'omissione di altro nome non possa essere male interpretata, aggiungo che nella stessa affermazione includo anche il contrammiraglio Monaco di Longano che fra pochi giorni dovrà assumere il comando di una importante divisione navale.

Ritornando, dopo questa per me doverosa digressione, all'argomento di cui trattavo, dirò che la questione del consolidamento sarà dunque studiata — d'accordo con la finanza — per evitare ogni imprevista ripercussione, ed io confido che essa sarà risolta con quegli intendimenti che animano l'onorevole relatore e cioè: ridurre le spese meno necessarie per riversare tutte le economie alle « spese essenziali per il fine da raggiungere », cioè all'incremento del naviglio, ed in questo senso io sono ben lieto di associarmi alla sua proposta di vedere richiamato in vita un tale principio abrogato dal decreto luogotenenziale n. 1625, del novembre 1915.

BELLUZZO, *relatore*. Almeno in una cosa siamo d'accordo fino adesso.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Esauriti così gli argomenti preliminari e quelli più specialmente riguardanti le cifre e la struttura del bilancio, passerò ora a trattare degli argomenti fondamentali che hanno materiato l'esposizione della Giunta e che ho cercato di riassumere nei quattro capi-

saldi precisati all'inizio di questa mia esposizione.

Marina di qualità e programma navale.

L'organismo di un complesso navale è funzione dipendente ad un tempo da fattori politici e tecnici fra di loro strettamente connessi, imperocchè la politica precisa il concetto fondamentale che stabilisce la necessità di una marina da guerra e gli scopi che il Paese vuole con essa conseguire e raggiungere, e la tecnica è poi chiamata a dare la migliore possibile realtà di applicazione al concetto così definito.

Ora, poichè la relazione sovente ripete che la nostra marina, non potendo far assegnamento sulla quantità, deve tendere ad essere di qualità, debbo rilevare che la distinzione fra queste due specifiche non può nella pratica mantenersi così netta come lo è quella fra le parole; in quanto che, per essere la quantità un fattore di preferenza politico e la qualità un fattore essenzialmente tecnico, ambedue sono chiamati a far sentire la simultanea loro influenza nella costituzione della flotta. È certo che il miraggio della qualità si presenta molto attraente soprattutto a chi, non avendo larga disponibilità di mezzi finanziari, è portato ad affinare l'ingegno per raggiungere egualmente lo scopo; ed in tutte le età tale sforzo si è reso palese con tentativi più o meno frequenti, a seconda che più o meno rapidi sono stati i progressi delle scienze applicate. Quando tali progressi sono stati così accentuati da portare ad una vera e propria trasformazione del tipo, come appunto avvenne al comparire delle prime navi italiane a torri, ed al pratico affermarsi dell'idea, pure italiana, della nave monocalibra a torri centrali, ecco che la qualità è diventata prevalente; ma tale suo dominio non ha potuto essere che assai breve, perchè subito è intervenuta la quantità a ritabilire le preesistenti differenze.

Oggi il generale perfezionamento dell'industria navale non permette più di fare miracoli. la qualità è diventata elemento comune e chi comanda è la quantità, che il trattato da Washington ha cercato di definire mediante i così detti « indici del tonnellaggio ». Oggi, la creazione in una qualsiasi marina di tipo nazionale si esplica soltanto con lo studio accurato dei compiti guerreschi inerenti a quella tale marina e mediante l'accrescimento di quell'elemento di potenza che si ritiene sia il più utile al raggiungimento del compito prefisso. Sotto questo punto di vista dirò che nella nostra marina l'elemento più in onore è stato e sarà ancora

quello della velocità, e che appunto per l'applicazione di tale concetto il nostro naviglio ha sempre avuto un carattere suo proprio e ben definito.

Ciò posto, per scendere da un campo generale ad un esempio applicato, passerò ad esaminare le possibilità che si presentano ad una flotta di qualità, quale ama immaginarsela l'onorevole Belluzzo, e cioè una flotta nella quale alla nave da superficie sieno affidati solo compiti secondari, mentre quelli principali restano devoluti ai sommergibili ed agli aerei. Siamo qui in un tema così vasto e così ampiamente discusso da tecnici e da profani, che la definizione del pensiero più logico mi riesce assai facile.

È assioma di guerra che la migliore difesa sia l'offesa, perchè chi si limita alla sola difensiva è destinato presto o tardi a morire. Ora l'offesa più efficace è sempre quella che risulta dalla cooperazione di tutti gli elementi che sono stati creati per esercitarla, nessuno escluso; e fra questi elementi la nave da superficie mantiene pur sempre il suo bravo posto. Io non vedo come ci sarebbe possibile garantire le comunicazioni marittime, delle quali abbiamo tanta necessità, qualora avessimo a nostra disposizione solo quelli che si sogliono chiamare i mezzi nuovi di guerra e cioè i mezzi subacquei ed aerei, che hanno una capacità di azione limitata o dalla scarsa velocità o dalla piccola autonomia. Bisognerebbe che mi si dimostrasse che con pochi sommergibili in agguato alle due ristrette porte del Mediterraneo, noi potremmo diventare i dominatori di questo mare e che con molte squadriglie di aerei noi saremmo in grado di portare la nostra offesa sempre ed ovunque sarà necessario il farlo. Io non sono certo un denigratore di questi mezzi di guerra, dei quali fui apostolo fervente se non antesignano, ed al cui sviluppo ho sempre contribuito con la parola e coi fatti, ma ritengo dover agire da positivista, che tutto accoglie [e tutto utilizza e che fonda le sue decisioni sulla critica serena e tranquilla della [più recente esperienza vissuta e sulla logica e giusta previsione che allo stato attuale può aversi nei riguardi del miglioramento del materiale.

Ora, in fatto di sommergibili non bisogna lasciarsi troppo impressionare dal ricordo della recente guerra, durante la quale l'arma insidiosa ha avuto quei momenti di così fosca e crudele celebrità che tutti ben ricordiamo. L'esame generico dei fatti occorsi dimostra che un attacco al traffico, come quello al quale abbiamo assistito, non potrà

ripetersi a meno che non si riproduca — e speriamo che mai più ciò accada — un conflitto mondiale; e l'esame specifico dei fatti stessi ci dice che il successo del sommergibile fu dovuto essenzialmente alla sorpresa ed alla impreparazione iniziale di tutte le marine alleate nel combatterlo. Non appena adatti mezzi di controffesa furono adeguatamente sviluppati, l'insidia ritornò a proporzioni ben più modeste, tanto è vero che la gravissima minaccia non potè far decidere la bilancia in favore del nemico, ed il belligerante che riuscì a mantenere la libertà di uso del mare finì per trionfare anche della immediata difficoltà. Ecco quindi che l'azione di sorpresa, che è tanta parte del principio dell'importanza di un qualsiasi nuovo mezzo, sarebbe oramai da escludere; ed in definitiva anche la guerra mondiale sanziona il principio, che la storia aveva già affermato in tutte le precedenti epoche, e cioè che la guerra di corsa (o dei mezzi insidiosi) non ha mai potuto, da sola, risolvere nessuna situazione bellica.

In quanto poi al fatto che il sommergibile possa sostituire la nave da superficie come mezzo di guerra, è bene tener presente che, affinché ciò avvenga, il sommergibile dovrebbe aumentare molte delle sue caratteristiche per avere almeno in parte la capacità della nave, ossia si dovrebbe giungere al sommergibile sempre più grande, contro il quale avrebbero maggiore buon giuoco, sia i mezzi insidiosi che i mezzi di caccia, ed il sommergibile perderebbe il suo speciale carattere di utilizzazione per diventare un anfibio di ben scarso rendimento. In sostanza, quindi, la nave da superficie non è stata per nulla sconfitta e l'ampliata capacità di azione del mezzo subacqueo ha solo influito a farle variare acconciamente la sua struttura, ed a portare intorno ad essa misure protettive rappresentate da altro naviglio più piccolo; in modo da permetterle sempre l'adozione del suo compito principalissimo, che è quello di portare rapidamente e sicuramente l'offesa a distanza, anche in acque infestate dai sommergibili.

E vengo ora agli aerei per i quali il relatore dimostra un così vivo entusiasmo da aumentare ancora in me, se pur fosse possibile, la profonda e speciale simpatia che ho sempre professato per l'arma nuovissima. All'interrogativo: aerei o navi? già molti hanno risposto. Non voglio qui dilungarmi su questioni troppo tecniche; ma dirò soltanto che un mezzo nuovo elimina un mezzo vecchio, solo quando può sostituirlo comple-

tamente e vantaggiosamente. Così le navi a vapore succedettero a quella a vela, perchè avevano tutte le loro possibilità ed altre ancora; le navi in ferro hanno sostituito quelle in legno perchè erano più robuste e più leggere; le navi a vela a loro volta avevano sostituito quelle a remi, perchè queste avevano una mobilità minima. Viceversa il cannone non ha fatto scomparire il fucile, nè questo l'arma bianca, perchè ciascuno di tali mezzi risponde ad una funzione nella quale gli altri non possono sostituirlo; anzi durante la guerra, l'arma più corta, il pugnale, che sembrava dovesse rimanere un ricordo del lontano passato, è tornata in onore nelle formazioni d'assalto dicendo l'ultima parola in ogni battaglia.

Ora l'aereo, non potrà mai sostituirsi alla nave da superficie, perchè il primo non potrà mai raggiungere la possibilità di azione della seconda; nè in pace, come mezzo di trasporto di grandi masse, nè in guerra, come sicuro mezzo di offesa. Non bisogna infatti dimenticare che l'aria ha un potere sostentatore mille volte inferiore a quello dell'acqua, tanto che per sostituire un piroscalo occorrono mille aeronavi, e, se si facesse il raffronto con aeroplani, la cifra di eguaglianza sarebbe fantastica. Finchè il mondo esisterà, sarà dunque di suprema importanza il valersi il più largamente possibile del mare, sul quale sarà sempre necessario navigare; e quindi un elemento essenziale di successo in guerra sarà sempre costituito dal libero uso del mare da parte delle navi, libero uso che non deve intendersi ristretto alla zona costiera, ma esteso al mare largo e cioè ben oltre i 300 chilometri, che oggi costituiscono il raggio di azione di un aereo da bombardamento.

Molti sostengono che le navi sono oramai completamente dominate dalle offese dell'alto ed anche l'onorevole relatore con grave monito, consiglia a non trascurare tali offese; ma badiamo che il progresso tecnico delle costruzioni permette oggi di provvedere le navi di adatte sistemazioni difensive, capaci di proporzionare la loro resistenza anche alla efficacia delle offese aeree.

Parlo di grandi navi, *superdreadnoughts*, di cui non vagheggio la costruzione per l'Italia, ma che certamente sono protette dalle offese dell'aria.

Ricorderò a tale riguardo, che le esperienze di bombardamento fatte nello scorso novembre sulla nave *Washington* hanno dimostrato che scafi moderni resistono in grado notevole agli attacchi delle bombe aeree e

sono sostanzialmente sicuri dagli attacchi dell'aria.

La nave dopo l'esplosione di cinque bombe, poste a distanza tale dalla carena che si riteneva sarebbero riuscite a distruggerne la struttura, dovette essere finita a cannonate. Una nave in efficienza non avrebbe avuto difficoltà dopo l'esplosione delle cinque bombe a raggiungere il porto coi propri mezzi, anche con mare tempestoso.

Non dimentichiamo che al miraggio di un aeroplano volante a 6000 metri di quota ed alla velocità di 400 chilometri ed apportatore di distruzione e morte, bisogna contrapporre il computo delle probabilità che avrebbe un'arma in tali condizioni di colpire un bersaglio, nave, moventesi ad alta velocità.

Non bisogna lasciarsi troppo trascinare dalle spettacolose esperienze di affondamento di navi eseguite oltre oceano nel 1921; essendo oramai risaputo che quelle esperienze furono gonfiate dai giornali proprio per impressionare gli incompetenti, che si è poi avuta una giusta reazione degli ambienti militari contro la « campagna (sono parole americane) di false ed ingannevoli informazioni seminate dalla stampa » e che la Commissione mista esercito e marina nominata dal Governo degli Stati Uniti mentre più ferveva la polemica, così ha concluso:

« Le navi da battaglia continuano ad essere la spina dorsale della flotta ed il baluardo della difesa della Nazione sul mare ». In conclusione, pertanto, si può assicurare che l'offesa dell'aereo contro la nave non supera quella che la nave può ricevere dalle sue similari e dal naviglio subacqueo, per cui l'aereo non è che un nuovo nemico in aggiunta ai precedenti; ma contro tutti la nave ha già trovata la forma di azione più adatta a fronteggiarli o ad evitarli, senza però mai rinunciare al suo scopo supremo.

Infine anche per l'aviazione bisogna tener conto che essa non è più una sorpresa, che ad aviazione si opporrà con efficacia la stessa aviazione, l'artiglieria antiaerea e quanto potrà ancora inventarsi al riguardo.

A Venezia si inventarono delle difese aeree le quali, non so se per loro merito, o per fortuna speciale distolsero per qualche tempo gli avversari da venire su Venezia. Era del filo d'acciaio a cui erano sospesi dei palloncini.

Così pure non bisogna dimenticare che la capacità offensiva dell'aereo, pur essendo grandissima, richiede il concorso di un

grande numero di unità, per contrapporsi nello spazio e nel tempo, alla nave, la quale si difende in mare con la sua mobilità, con le artiglierie contraeree, e con aerei da caccia lanciati da bordo.

Questa semplice constatazione fa cadere qualsiasi preventivo con il quale taluno, un po' troppo facilmente, tenderebbe a dimostrare che la soluzione unicamente aerea è conveniente anche dal lato economico: essa è invece, a parità di potenza, assai più costosa.

A tale riguardo non ho che a richiamare un articolo scritto nel settembre 1921 dall'allora tenente colonnello del Genio navale Guidoni che così conclude: « È ora notorio che l'aeronautica è un'arma di grande costo ». Non dimentichiamo che il costo di un aeroplano da combattimento, completo di motori, oggi supera le 350,000 lire, e la sua vita non è superiore ai tre anni.

In definitiva io non credo che l'avvento dell'aviazione, con tutte le sue grandi possibilità di sviluppo, abbia mutato ancora l'insegnamento della storia che fa « dell'esercito l'elemento decisivo della vittoria, quando il potere marittimo ne assicuri il rifornimento ed entrambi sieno aiutati e sorretti da una adeguata aeronautica ».

Al largo, dove gli aerei non giungono e dove i tardi sommergibili poco possono contro naviglio veloce di superficie, quest'ultimo forma tuttora il nerbo del contrasto, sicchè rinunciare ad averlo sarebbe misura davvero insensata. La nave ha dominato e dominerà ancora il mare, perchè essa nel suo grande raggio d'azione, dieci volte superiore a quello del velivolo, può assolvere il suo compito precipuo e non può essere sicuramente battuta se non da altra nave di eguale o maggiore potenza. L'aviazione nella guerra marittima è un ausiliario di grande importanza; ma se si tratta di difesa e di offesa non bisogna attribuirle potenzialità che non ha: le realtà del presente e di un futuro anche un po' lontano sono assai limitate e sarebbe perciò molto pericoloso per l'Italia affrontare una guerra affidandosi integralmente all'aviazione per la sua difesa: nessun'altra Nazione, neanche la più progredita nell'industria e nello sviluppo aereo, ha sostituito le navi coi velivoli.

Mi si dirà dagli illusionisti aeronautici: costruite navi portaerei e voi avrete rimediato alla deficienza di raggio di azione della nuova arma. Rispondo: il problema tecnico della nave portaerei non ha ancora trovato una soluzione nettamente sodisfa-

cente. La tirannia dello spazio a bordo rende minima l'offesa aerea che una tale nave potrebbe sviluppare, mentre essa correrebbe tutti i rischi, se non in misura maggiore, delle altre navi e sarebbe sicuramente inferiore a quelle, dirò così normali, d'uguale tonnellaggio e costo.

Nella nostra situazione ritengo ancora svantaggioso assegnare grandi somme per la costruzione di grandi navi portaerei, mentre ogni possibile maggior sviluppo sarà dato agli aerei da imbarcarsi sulle singole unità del nostro naviglio da guerra.

Concludendo io non ritengo che, allo stato attuale e fino a quando la nostra arma aerea non sarà capace di dominare tutto il Mediterraneo, le forze aeree marittime possano anche in minima parte sostituire vantaggiosamente le forze navali. Ma quando questo programma sarà raggiunto, io auguro all'Italia ch'essa abbia saputo sviluppare tali interessi mondiali da richiedere un sempre più vasto potere marittimo; per intanto è certo che oggi sarebbe esiziale alla difesa ed al prestigio internazionale del nostro Paese il prevalere di un indirizzo che promovesse lo sviluppo dell'aeronautica a spese della marina.

Ho dimostrato che il fondamento della indispensabilità della nave da superficie (e per nave non intendo sempre la nave di 15 o 20 mila tonnellate, ma anche quella di 10,000 ed anche inferiore), è che essa ha possibilità che non si trovano in nessun altro mezzo marittimo, ciascuno dei quali possiede in modo eccellente una sola di quelle qualità che nella nave invece si integrano. Quest'ultimo rappresenta quindi pur sempre il nucleo che permette l'uso coordinato di tutte le altre unità; e costituisce perciò una necessità assoluta per qualsiasi flotta, che voglia essere degna del suo nome.

Ecco perchè nelle operazioni di confronto con altre marine noi dobbiamo oggi considerare il complesso dei mezzi atti alla guerra; e non già parlare di sostituzione ma bensì di cooperazione, non foss'altro che in omaggio al vecchio principio che esiste da che mondo è mondo « che l'unione fa la forza ».

La guerra marittima è multiforme, vi possono essere azioni nelle quali un'arma si mostra più adatta delle altre; ma poichè tutte tendono ad assicurare uno scopo comune, è necessario che navi da superficie sommergibili ed aerei si completino a vicenda in una fusione armonica, e con una dovuta e studiata relatività. Ora non è possibile limitare il tipo della nave da superficie a quello

singolo della nave cacciasommersibile, che è l'unico al quale l'onorevole relatore si mostra graziosamente disposto a concedere diritto di vita. Il naviglio antisommersibile non può esistere a sé; perchè ha bisogno a sua volta di appoggiarsi ad unità maggiori, e intendo unità non superiori a 10 mila tonnellate, che lo proteggano contro rapidi attacchi di incrociatori leggeri nemici, che non potranno certamente essere respinti, nè dai tardi sommersibili, nè dagli aerei così poco efficienti contro simili bersagli manovrieri e veloci. È dunque tutta una catena quella che definisce la costituzione di una flotta, catena della quale non può tralasciarsi alcuna maglia, e che porta inevitabilmente a far capo non già alle navi da parata, cui con fare scherzoso e ameno accenna il relatore, ma alla grande nave da superficie; badiamo però opportunamente trasformata ed adoperata. Il trattato di Washington ci ferma a questo punto in modo ben tassativo, sia con la stabilizzazione di un tonnellaggio globale, che con quella del tonnellaggio unitario, che con i termini della vacanza navale; ma questi vincoli liberamente accettati portano alla definizione del tipo, non già alla sua condanna; e quindi costituiscono la pratica dimostrazione che il ragionamento espostovi trova giusta conferma nella sanzione di un fatto specifico.

Non regge pertanto l'affermazione inserita alla pagina 60 della relazione, con la quale si vuol sostenere che io avrei sanzionata la poca fiducia nelle grandi navi, solo perchè durante la guerra non le ho mai mandate in Adriatico.

Con tale gratuita affermazione l'onorevole relatore mi affibbia delle convinzioni che non ho mai avuto e trae dalla critica della situazione di allora una conclusione tutt'affatto personale. Ebbene gli dirò che le nostre grandi navi non sono andate in Adriatico unicamente perchè le necessità geografico-strategiche imponevano ad esse di mantenersi in posizione tale da poter sicuramente impedire alla flotta nemica, che fosse uscita da quel mare, di mai più reentrarvi. E creda pure, onorevole Belluzzo, che, se il tentativo di uscita non fu mai eseguito, lo si deve proprio al fatto che le grandi navi erano in potenza in località appropriata. Ricordiamo del resto che, non appena una nostra divisione di incrociatori (navi cioè di oltre 10.000 tonnellate) fu dislocata a Venezia, cessarono immediatamente le scorrerie nemiche in quel settore, e furono proprio quelle navi, che resero possibile con la loro presenza le gesta che consa-

erono nella storia i violatori dei porti nemici. Se quelle navi fossero state altrove, il naviglio insidioso nostro sarebbe stato distrutto e non potrei io qui ora dichiararmi orgoglioso di quegli ardimenti indimenticabili.

Non si dica che la grande nave è desiderata dagli ufficiali di marina, solo perchè essi sognano il grande duello ed anelano al combattimento classico! No, onorevole Belluzzo, gli ufficiali di marina non si lasciano influenzare da sentimenti di vanità personale e di ciò hanno dato ben fulgida prova durante la guerra, quando hanno saputo imporsi le più amare rinunzie, convinti che la guerra così voleva, e che, per assicurare la vittoria, dovevano continuare ad essere gli eterni silenziosi. Chi ha vissuto con noi i giorni dell'attesa, ha ben constatato che i grandi mezzi di guerra sono stati impiegati con logica ferrea e stringente, ed ha pur visto che, sempre quando si presumeva di poter ottenere dal loro moto un corrispondente utile, essi sono usciti dai porti ed hanno sventata l'insidia feroce.

Quando lo giudicai necessario, non ebbi esitazione alcuna ad ordinare l'uscita repentina delle grandi navi in Adriatico; e, per citare un esempio, ricorderò che, mentre i nostri incrociatori nell'ottobre 18 bombardavano Durazzo, la « Dante Alighieri » opportunamente appoggiata da gruppi minori, era davanti a Cattaro, in attesa che finalmente le navi maggiori nemiche uscissero e che potesse una buona volta aver luogo quello scontro tanto desiderato, dal quale l'avversario ha sempre rifuggito.

Questa grande nave, onorevole Belluzzo, non è vano simbolo, ma vera forza; e, se tutti continuano a desiderarla ed a volerla e se i più ricchi la realizzano e la costruiscono, ciò significa che quest'opinione s'impone con fiduciosa certezza. Perchè dire che tutti sbagliano o che si lasciano dominare da idee di interesse o da cupidigie di consorzi metallurgici, e che solo chi pensa in modo contrario, è nel vero? Per quanto grande e giustificato possa essere il nostro orgoglio, non dobbiamo già pretendere di essere noi soli i custodi del verbo; la verità è ben altra, ed è nell'idea che vince le titubanze e porta a tutti la concezione sicura dell'utile e del giusto! Non si dica che la grande nave ha gli inconvenienti di una società anonima e che solo la piccola nave realizza i vantaggi dell'azienda privata; no, sono tutte eguali, e grandi e piccole, perchè tutte sono animate da un unico spirito di ubbidienza, di

sacrificio e di disciplina, che affratella gli animi, rinsalda i cuori, rinnova le energie, rinforza le volontà e tutte le concentra in chi ben conosce come da lui solo dipenda la sorte dell'equipaggio, qualunque ne sia l'entità. Ovunque è la stessa scuola del dovere, ovunque è lo stesso slancio di bene.

E se per il momento le esigenze finanziarie non ci consentono di dar veste novella a questa idea dominatrice, non è detto che essa non abbia ad imporsi anche a noi nel futuro. L'attuale è una sosta forzata, perchè la grande nave assorbirebbe assai più del doppio dell'odierno stanziamento per la riproduzione del naviglio, escludendo ogni altra costruzione; ed è solo per ciò che dobbiamo limitarci alla costruzione di quegli incrociatori che non costano già 200 milioni, come ha detto l'onorevole relatore, ma solo 140, e forse anche meno. Si ripete oggi la stessa situazione che già si è presentata nel 1913, quando come Capo di Stato Maggiore della marina mi dichiarai nettamente contrario alla costruzione delle grandi navi, che allora costavano 120 milioni, ma che anche allora avrebbero assorbito tutto lo stanziamento del capitolo, non consentendoci di fare null'altro.

Ecco che le vicende ora si ripetono, e sono prodotte dalla stessa causa; ma questa constatazione non mi impedisce affatto di augurare che, il giorno in cui la costruzione della grande nave dovesse imporsi nella bilancia della relatività, il paese possa allora serenamente risolvere l'arduo problema.

Dopo di che non mi rimane che dare risposta alle obiezioni che l'onorevole relatore muove alle costruzioni in corso ed alla sua richiesta di voler conoscere, almeno nella sua linea generale, quale sarà l'indirizzo delle nostre costruzioni avvenire.

Diamo un'occhiata ai nostri cantieri: quali sono i tipi in costruzione? proprio quelli che derivano dallo sfondamento di tutte le forme futuriste, che appaiano così care al relatore, ma che non sono però realizzabili, nè ora, nè in un prossimo avvenire: passiamo questi tipi in rapida rassegna. Astrazione fatta dal naviglio onerario, troviamo:

1º) Sommergibili nella loro pratica utilissima forma che esclude la fantasiosa capacità invocata dal relatore, e cioè quella di poter portare aerei e mas, nonchè di soddisfare con sommergibili ai servizi logistici di rifornimento di combustibile e di pezzi di ricambio. Basta infatti pensare che le grandi navi portaerei riescono appena a portare un

numero limitato di apparecchi con enormi difficoltà per l'esecuzione del loro compito, per capire quanto assai più grandi ancora debbano essere le difficoltà di sistemazione di un aereo su di un sommergibile, dato che un aereo da esplorazione raggiunge un ingombro di 100 metri cubi: studi speciali sono però in corso a tale riguardo ed io posso qui solo assicurare che l'ingegno e lo sforzo dei nostri tecnici si sono già da tempo rivolti all'attuazione di un problema, che sta così a cuore al relatore. Che se poi si dovesse dare realtà alle navi subacquee da lui vagheggiate e cioè a quelle che dovrebbero portare la nostra bandiera al di là degli oceani, si dovrebbero almeno realizzare i tipi X inglesi, che con le loro 2600 T. rappresenterebbero una spesa unitaria di oltre 70 milioni. E poichè, come prima ho detto, i tipi *Trento* costano 140 milioni, ecco che una di queste navi verrebbe ad essere sostituita non già da 10 sommergibili, come dice il relatore, ma solo da due. Date queste cifre di realtà, mi pare che non ci possa essere alcun dubbio che la forma di impiego da noi adottata per quella somma resta la più conveniente.

2º) Mezzi antisommergibili, quali cacciatorpediniere e mas veloci, riprodotti in tipi che non sono affatto in arretrato rispetto ai consimili delle altre marine, dall'esame dei cui dati e disegni nulla di nuovo traspare da doversi adottare. Nel paragone fra ciò che fanno gli altri e ciò che si sta eseguendo da noi, possiamo con legittimo orgoglio affermare che le nostre costruzioni sono sempre di armamento e di velocità superiori alle similari straniere; e ciò è anche generalmente riconosciuto all'estero.

3º) Incrociatori leggeri, destinati a proteggere il naviglio silurante e ad appoggiare i nostri esploratori leggeri nelle loro azioni: sono rappresentati dalle due belle navi che porteranno ovunque il nome carissimo delle due città per tanto tempo sospirate. Sull'utilità bellica di tali navi l'onorevole relatore ha voluto esprimere dei dubbi, in quanto che non giudica che la loro esistenza sia assicurata dagli effetti delle moderne offese. Ebbene io posso confermarvi che la necessità di dare a queste navi buone condizioni di galleggiabilità è stata tenuta sempre presente nello studio del loro progetto, e che il sistema di compartimentazione adottato, l'elevazione del ponte protetto, la robustezza e l'intangibilità delle paratie stagne, danno preciso affidamento che le navi non affonderanno, non solo se colpite da un siluro, ma anche se colpite da due, i cui punti

di scoppio siano alquanto distanziati. E poi, chè, onorevoli deputati, la nave invulnerabile non esisterà mai, io sento di poter affermare con orgoglio che proprio queste navi rappresentano oggi veramente il nostro tipo nazionale, il quale primeggia per le sue caratteristiche essenziali di velocità e di armamento, pur avendo un grado di sicurezza che deve in pratica stimarsi soddisfacente.

E la rassegna è finita.

Ebbene, concedetemi che l'ordine costruttivo esaminato è perfettamente logico e così in accordo con quella ragione diretta e sicura che sono andato prima sviluppando, che proprio non vedrei come mi sarebbe possibile fare e disporre diversamente. Quest'ordine è l'unico valevole a portare davvero verso una flotta di qualità; non però quella auspicata dall'onorevole relatore, bensì quella che risponde ai concetti che sono per noi i più opportuni e necessari.

Con un bilancio ristretto come il nostro, che ci fornisce meno della metà di quanto occorrerebbe per la riproduzione del naviglio, non possiamo avventurarci in forme sperimentali, ancora di incerto risultato bellico e ciò solo per l'egoistico piacere di metterci anche in un tale ramo alla testa di tutti: ogni lira che spendiamo deve invece essere impiegata in modo sicurissimo e tale che essa porti il suo contributo di reale e buona efficienza positiva. Ecco perchè in sostanza io credo di poter concludere su questo argomento, che è per me essenziale, sintetizzando il programma navale per noi e per parecchio tempo ancora più conveniente, con la formula:

« Rinnovare e migliorare la nostra attuale flotta, tenendo in vista i trattati sulla limitazione delle forze navali ».

È proprio ciò che ho già fatto, e che sempre continuerò a fare: convenite, che non potrei essere più parcamente modesto e più politicamente onesto di così!

Semplificazione dei servizi navali.

Dopo aver svolto il suo concetto di marina di qualità, l'onorevole relatore prende giustamente in esame tutti i molteplici servizi dell'organismo marinaro e li sottopone ad una critica della quale gli sono assai grato, visto che con essa egli si propone il lodevolissimo scopo di aiutarmi con il suo consiglio nel mio non facile compito. Non potrò, anche per doverosa ragione di tempo, dare riscontro preciso a critiche esercitate su così vasta scala, ma mi limiterò a rispondere a quelle che giudico come le più essenziali, sempre pronto se qualcheduno di voi lo vorrà, a

dare tutti gli schiarimenti di dettaglio che potranno essermi richiesti.

Le osservazioni principali che la Giunta ha fatto possono così elencarsi:

1º) La Regia marina deve dare una maggiore preferenza al suo compito essenziale, che è quello di preparare e di mantenere la flotta e non immobilizzare troppe energie nei compiti, secondari, di provvedere alla difesa costiera e di volersi mantenere fornita di tutte le scorte occorrenti al suo funzionamento.

2º) La Regia marina deve dare un nuovo assetto al reclutamento ed alla formazione delle specialità dei suoi ufficiali ed operare riduzioni in tutte le scuole esistenti.

3º) La Regia marina deve passare ad altre Amministrazioni statali alcuni servizi di carattere non strettamente militare.

Sin dall'anteguerra, e cioè quando maggiormente si temevano le offese costiere, il compito fondamentale che presiedeva alle necessità della difesa del litorale era svolto dai mezzi mobili, e cioè dalle navi, che con la loro azione dal largo costituivano il presidio più efficace e pronto. Questo principio trova oggi aumentato il suo valore positivo, epperò mi piace assai vederlo ben chiaramente citato fra i ricordi che il relatore conserva delle mie precedenti dichiarazioni in quest'Aula. Ciò posto, occorre far rilevare che le navi da guerra non possono stare di continuo in mare, e che, per potervi rimanere sicuramente quando questo loro moto è necessario, debbono veder soddisfatte tutte le loro giuste necessità di rifornimento.

Il naviglio, a cui resterà sempre principalmente affidato il compito di contrasto sul mare, non può agire, specie se è in condizioni di inferiorità numerica, se non appoggiandosi ad una serie di basi e punti di appoggio ben disposti in tutto lo scacchiere, dove è chiamato ad intervenire, scacchiere che per ragione geografica si presenta purtroppo per noi assai vasto e per di più suddiviso fra tre mari. Ecco quindi che fra navi e servizi a terra deve esistere un legame perfetto, duraturo, continuo, basato sopra la ben precisa valutazione dei bisogni urgenti che debbono essere soddisfatti perchè le navi possano operare.

In altri termini, alla nave mobile che rappresenta la forza agente, è d'uopo fornire un adatto punto di applicazione; che, a seconda dei compiti più o meno estesi affidati al reparto navale mobile può assumere una diversa importanza e fisionomia. Mi pare

più che giusto che la Regia marina debba preoccuparsi della costituzione e dell'armamento di queste sue basi e punti di appoggio che rappresentano la sua casa; ma ciò non vuol dire affatto che essa sia in tal modo immobilizzata in uno specifico compito di difesa costiera. Nessuno più di me è convinto che la difesa costiera — considerata nel suo senso letterale — debba fare principale assegnamento su enti che hanno potenzialità e mezzi ben adatti a servirla (e cioè aviazione e truppa); ma nemmeno posso ammettere che il soddisfacimento di esigenze prettamente navali possa essere affidato ad altri che a marinai. Ecco quindi che la Regia marina ha bisogno di uno speciale armamento terrestre, che si cerca di ridurre per quanto è possibile, ma che non può scendere al di sotto di un limite minimo, oltre il quale risulterebbe seriamente compromesso il valore medesimo della flotta.

Quest'armamento si compone di batterie che, dovendo battere bersagli navali, devono essere armate con personale a ciò specialmente addestrato, di polveriere ove si confezionano, conservano e custodiscono munizioni di ogni genere, di armi svariate e costose, di materiali combustibili di ogni specie, e di impianti valevoli a permettere sicuro asilo a tutti quei congegni di vario genere, sia mobili che fissi, che occorre tenere sempre preparati, perchè abbiano a potersi mettere completamente e rapidamente in azione al primissimo cenno.

Tutte queste necessità, che comprendono cannoni, mine, ostruzioni, reti, boe, catene, ancore, opere murarie diversissime (magazzini, dighe, bacini di carenaggio, ecc.), devono forzatamente essere raccolte in una unica branca, e bisogna che questa branca sia gestita dall'ente che, dovendosene servire direttamente, meglio può assolvere alla complessa responsabilità della sua preparazione.

Ad ogni modo è certo che tutto questo materiale rappresenta un forte capitale, che le moderne esigenze costruttive rendono ancora più elevato, ed al quale assai mi spiace non poter dedicare l'aliquota che tanto vorrei.

Occorre tener presente che la Regia marina la cui ultima preparazione fu rivolta più specialmente all'Adriatico manca tuttavia di quei « centri tirrenici » che le sono assolutamente indispensabili perchè essa possa completamente svolgere il compito protettivo che le è affidato. Purtroppo le nostre basi non sono in numero sufficiente, e molte sono poco modernamente munite, cosicchè in parecchi campi d'azione le nostre navi ancora

non sanno dove rifornirsi e dove convenientemente appoggiarsi.

Non si comprende quindi come l'onorevole relatore sia venuto alla conclusione che « l'impianto e l'organizzazione terrestre della nostra marina sono troppo vasti, non proporzionati all'entità della flotta e non in armonia con le reali esigenze della nostra difesa marittima » quando le conclusioni di noi, che quotidianamente ci affatichiamo nello studio della grave questione, sono definitive in una misura nettamente opposta. Ciò mi pare stia a dimostrare che l'onorevole relatore è propenso a dare alla denominazione di « difesa costiera » un significato prettamente letterale, che non è in rispondenza con l'odierna realtà, e che ha, forse, avuto una sola vasta applicazione durante la guerra, quando, essendo l'Esercito costretto da impellenti necessità a concentrare tutto il suo sforzo al fronte terrestre, la difesa delle coste, ossia del fronte marittimo, fu esclusivamente assolta dalla marina, sia in mare, che in terra.

È naturale che la custodia, l'esercizio e la manutenzione delle accennate grandi quantità di materiale tutto delicato e costoso richiedano il servizio a terra di un adeguato quantitativo di personale. Il relatore trova che il numero degli ufficiali, sottufficiali, sottocapi e comuni, adibiti a tale servizio è rilevante.

Ora, parte di tale personale è previsto nelle tabelle dei servizi territoriali, tabelle studiate e vagliate nel preciso intendimento di assorbire la minor forza possibile, e la parte in eccedenza è costituita dai militari che partecipano ai corsi d'istruzione, ai servizi dell'aviazione, dai militari disponibili in attesa di provvedimenti e da quelli inutilizzabili per malattia o licenze ecc. Trattandosi di eccedenza fluttuante per causa di necessità, non è possibile eliminarla; tale eccedenza nel fabbisogno stabilito, detratti i presenti ai corsi ed all'aviazione, si riduce del resto al solo 2 per cento della forza complessiva.

L'onorevole relatore osserva pure che gli ufficiali sbarcati non dovrebbero avere l'attendente. Farò rilevare che, eccetto i tenenti di vascello, gli altri capitani e tutti gli ufficiali subalterni, quando sono destinati a terra, non ne hanno diritto. La mancanza dell'attendente rappresenta per questi ufficiali una non piccola causa di disagio, e ciò anche a prescindere dalla disparità di trattamento in confronto con i pari grado degli altri corpi armati dello Stato. Sta di fatto ad esempio che nell'Esercito tutti gli ufficiali hanno

l'ordinanza con l'unica limitazione che gli ufficiali inferiori, senza famiglia, hanno un attendente in due.

È da notare, inoltre, che l'attendente compie servizi speciali e di carattere militare, nei quali non potrebbe essere sostituito da personale civile. Per tali ragioni, e tenuto conto del ristretto numero dei militari del Corpo Reale equipaggi, adibiti a tale servizio, nessuna altra limitazione potrebbe essere apportata.

L'onorevole relatore, osserva anche che troppo personale è adibito ai servizi del Ministero; e facendo il raffronto con quello della guerra, che dice già esuberante di personale, nota che la Regia marina eccede ancora più in tale larghezza.

Poco fa ho detto che l'Ufficio storico ha due ufficiali di marina, mentre quello della guerra ne ha 22. I confronti sono odiosi ma debbo farli e la colpa non è mia. E la produzione di questo Ufficio è assai notevole: può testimoniare l'onorevole Zimolo.

Ora, per quanto qualsiasi paragone sia sempre poco opportuno, mi permetterò di far rilevare all'onorevole Belluzzo che il prendere ad esame, in una questione di tal genere, il rapporto fra le forze bilanciate, non è nè giusto nè esatto, poichè bisogna tener conto che la Regia marina ha vastissimi servizi tecnici per la grande importanza che assume in essa il materiale, servizi certo assai più notevoli che nell'Amministrazione centrale della guerra e che richiedono, per l'assolvimento dei compiti direttivi, delle necessità rilevanti a cui bisogna pure provvedere.

La questione delle scorte fa parte anche essa di un servizio ben delicato e che ha speciale attinenza col rifornimento e con l'impiego della flotta. Io non credo che in caso di bisogno sia possibile far fronte ai necessari quantitativi di munizioni e di combustibili, con la sola « logica preparazione di un piano di mobilitazione industriale per la marina ». Qualunque sia lo sviluppo di questo piano, e per quanto possa essere nei suoi dettagli bene studiato e previdente, è certo che il paese non potrà mai dare ciò che non ha; precisamente nafta e carbone, per le quali materie prime noi siamo oggi completamente tributari dall'estero.

La necessità delle scorte è dunque vitale e la Regia marina non può rinunciare a tenerne costantemente nei suoi magazzini, almeno nella quantità che le permetta di far fronte a qualsiasi evenienza immediata, che possa imporle di dover vivere e lottare da sè per qualche tempo. Se l'onorevole re-

latore, prima di porre in carta i suoi rilievi, avesse richiesto al riguardo quelle spiegazioni di dettaglio che in linea riservata posso sempre fornirgli, credo che avrebbe forse meglio vagliata la grande estensione di queste preoccupanti necessità, che oggi si manifestano con tiranniche esigenze.

Una giusta previdenza nel valutare tali esigenze deve essere mantenuta, e mi piace ricordare che già nel passato essa costituì misura provvidenziale e che proprio all'inizio della grande guerra fu la Regia marina che, avendo raddoppiate le sue scorte durante il periodo della neutralità, si trovò con esse in grado di largamente aiutare vari servizi, fra cui principalmente quello delle munizioni e quello dei trasporti.

La marina prestò oltre mezzo milione di tonnellate.

Sulla materia del reclutamento e delle scuole la Giunta dopo aver riportato in estenso l'elenco delle scuole e dei corsi, prospetta l'opportunità di riordinarle, (e pensare che io ero orgoglioso della grande quantità di scuole che avevamo creato), in ispecie quelle degli ufficiali, e fra l'altro propone che sia riveduto l'ordinamento dell'Accademia navale.

Essa ritiene che con l'aggiunta di un sesto anno si possano rendere inutili alcune delle scuole di specializzazione ora esistenti per gli ufficiali di vascello e per quelli addetti alla direzione delle macchine.

Quanto agli ufficiali degli altri corpi, ingegneri-medici, commissari, essa ritiene sarebbe migliore sistema richiedere il titolo di specialità direttamente all'atto dell'ammissione.

L'accademia navale è un istituto professionale che non può perdere di vista ciò che è il *fondamentale* suo compito, ossia formare degli ufficiali di vascello e degli ufficiali direttori di macchina. Gli ufficiali di vascello, prima di tutto, debbono saper navigare per acquistare tutte le cognizioni teorico-marinesche necessarie alla loro professione ed alla difesa nazionale, e gli ufficiali di macchina debbono innanzi tutto conoscere gli apparati motori ed i complessi meccanismi in uso sulle moderne navi, e dei quali dovranno assumere la direzione.

Ora, il criterio che presiede alla istruzione degli allievi dell'Accademia navale nei cinque anni di corso è proprio quello di dare a tutti una cultura uniforme tecnico-professionale, che possa renderli idonei, senza limite, ai servizi normali di bordo, di coperta e di macchina: ed a ciò i cinque anni sono sufficienti.

Seguono poi, in generale, tre anni di pratica professionale sulle Regie navi, durante i quali si completa e migliora la teoria appresa nella scuola: indi si segue il corso superiore della durata di un anno scolastico, col concetto, che sembra logico e pratico, di insegnarvi quelle materie che per la loro assimilazione richiedono menti più mature.

Questo concetto di avvicinare teoria e pratica, mentre non rappresenta alcun sensibile aumento di spesa per la Regia marina, è per essa certamente più profittevole di quello che potrebbe aversi con il prolungamento della teoria attraverso un sesto anno di corso.

Ottenuta così una uniforme cultura professionale si passa alle specializzazioni, per le quali esistono è vero parecchi corsi, ma non vi è obbligo per tutti di prendervi parte: ad essi sono inviati solo i migliori a seconda del bisogno ed a seconda della speciale attitudine da ciascuno dimostrata nella esplicazione delle proprie mansioni.

Noterò del resto che una specializzazione molto suddivisa in tutto il personale sia dirigente che esecutivo non costituisce nè uno sperpero nè un lusso, in quanto che lo specializzato in un dato ramo del servizio assolve poi i suoi obblighi con maggiore capacità tecnica la quale non può non avere, in definitiva, anche forte riflesso economico.

Per quanto riguarda il Genio navale, debbo rilevare che la preparazione privata nel ramo dell'ingegneria navale e meccanica, per i candidati al concorso di tenente del genio è praticamente inammissibile, perchè nessun ingegnere laureato si sobbarcherebbe in principio, a seguire i due o tre anni di studi necessari per correre l'alea di un concorso, e forse anche l'alea di essere bocciati. Le difficoltà di reclutamento aumenterebbero notevolmente e qui rammenterò che negli ultimi sette concorsi, su 53 posti ne furono coperti soltanto 36, dei quali solo 10 erano già specializzati nella vita civile e 26 lo furono a spese della Regia marina.

A ridurre tale grave difficoltà varrebbe certo un miglioramento economico, ne convengo pienamente, che posso anche giudicare conveniente, ma che è sempre subordinato al consenso della finanza.

In quanto alla specializzazione degli ufficiali medici e degli ufficiali commissari dirò che essa contempla una parte dei compiti a detti Corpi affidati e non il loro compito generale. Chiedere ancora un titolo di più all'atto dell'ammissione, significa rendere ancora più

difficili le già difficili condizioni in cui si effettuano i reclutamenti, oppure significa dover offrire, ai candidati, condizioni di ingaggio assai migliori di quelle che oggi siano possibili.

Infine, per chiudere l'argomento degli ufficiali e per rispondere alla specifica obiezione fatta dal relatore a proposito degli ufficiali del Corpo Reale equipaggi e che cioè la loro istituzione, anzichè rispondere ad una vera necessità abbia rappresentato uno sfogatoio per i gradi inferiori del Corpo Reale equipaggi, dirò che l'istituzione stessa è invece fra le più convenienti ed utili.

Se infatti tali ufficiali non esistessero, molte destinazioni a terra, nelle caserme, negli arsenali, nelle difese marittime, e negli uffici dovrebbero essere coperte da ufficiali di maggiori titoli e di più costosa preparazione; e bisognerebbe nello stesso modo sopperire a servizi vari in sott'ordine su navi da battaglia e su navi scuola ed a servizi in comando su unità di piccolo tonnellaggio. Nella marina inglese l'impiego dei *warrant officers*, provenienti dagli equipaggi, è assai vasto ed essi sostituiscono anche sulle navi di superficie, quasi del tutto, i sottotenenti di vascello.

Il compianto ammiraglio Leonardi Cattolica fu del parere dell'onorevole relatore e della Commissione del bilancio. Egli nel 1913 aveva proposto la soppressione degli ufficiali del Corpo Reale equipaggi. Allora io ero venuto da poco tempo allo stato maggiore, ed insistetti presso il presidente del Consiglio del tempo, Sua Eccellenza Giolitti, affinchè questa legge non entrasse in applicazione se non quando fosse stato provveduto in qualche altro modo ai posti lasciati vacanti dagli ufficiali stessi.

Non fu trovato modo di colmare quei posti, e furono conservati; essi hanno reso utilissimi ed anche gloriosi servizi durante la guerra, e nelle paludi del Piave si copersero di gloria; parecchi di essi, vecchi, vecchissimi, adempirono al loro dovere come semplici marinari di 19 e 20 anni.

Mentre per quanto riguarda alcuni rami dell'amministrazione marittima la questione sarà trattata più oltre quando parlerò della « unificazione dei servizi », mi riferisco ora più specialmente ai rilievi fatti circa la dipendenza dalla Regia marina dell'istruzione nautica e delle navi asilo, che l'onorevole relatore vorrebbe affidare rispettivamente alla istruzione pubblica ed agli interni.

Farò, innanzi tutto, una osservazione di carattere generale e cioè che il passare ad

altri organismi alcuni incarichi, non significa portare senz'altro un beneficio all'insieme dell'organizzazione statale, ma soltanto spostare servizi dall'uno all'altro ramo dell'amministrazione pubblica. Quando non vi è un reale vantaggio economico, la questione si riduce alla ricerca della sede più opportuna. Ora non vi ha chi non veda, come tanto gli Istituti nautici che le navi asilo (meglio sarebbe queste ultime chiamarle: scuole marinaretti: ne farò la proposta), debbano considerarsi alla stregua delle scuole di natura tecnico-professionale e come quelle (scuole agrarie, industriali, commerciali) dipendere dal Ministero, che meglio è in grado di sopperire alle loro necessità, e che può vigilare su di esse con maggior competenza professionale.

Gli Istituti nautici passarono alla dipendenza della Regia marina con il decreto luogotenenziale n. 1661 in data 11 ottobre 1917 (poi tramutato in legge nel maggio 1923: io non ero al Ministero), quali erano le loro condizioni al momento del passaggio? I giovani vi erano ammessi con un sistema misto di reclutamento che tendeva a fare di quelle scuole il rifugio dei meno adatti agli altri studi, il corso dei tre anni era insufficiente ed a base di programmi assai modesti. Si dovette dolorosamente constatare che una parte degli insegnamenti professionali era impartita da incompetenti. Infelici erano le condizioni dei locali, vacanti molte cattedre. Delle commissioni studiavano da venti anni, ma in venti anni non si era trovato il mezzo opportuno per ridare nuova vita a questi Istituti.

Oggi ancora molto vi è da fare ed io non voglio attribuire soverchio merito all'Amministrazione marittima, ma si hanno locali decorosi e materiali sufficienti agli scopi didattici; la durata degli studi è stata portata da tre a quattro anni; furono determinati rigorosi criteri per l'ammissione e per gli esami; gli insegnamenti sono impartiti da persone completamente competenti, ed un nuovo fervore di vita si è ridestato nell'ambiente di queste scuole. Come già esposi lo scorso anno, la Regia marina può, assai facilmente e senza spesa, sopperire con personale, modelli, disegni e macchinari disusati degli arsenali, a questo insegnamento nel quale ha un diretto interesse, sia per fomentare lo sviluppo del sentimento navale nei giovani, sia perchè da questi giovani ritrae molti elementi per i servizi di complemento e di mobilitazione, e non è escluso che in avvenire questa sorgente possa essere

utilizzata anche per il servizio attivo. Intanto si sta studiando con intendimento risolutivo anche il modo di imbarcare gli alunni degli Istituti nautici sulle navi militari per un congruo periodo annuale, perchè essi possano seguire delle esercitazioni pratiche. È bene ricordare che già altra volta si tentò, senza risultato, di sopperire a tali esercitazioni, con un lieve tasso sul tonnellaggio.

Circa le navi asilo sarò ancora più breve. Esse non sono istituzioni regolate con le leggi che reggono le pubbliche opere di beneficenza, ma hanno carattere didattico perchè provvedono ad una istruzione elementare marinaresca, che si svolge su navi radiate che solo la Regia marina è in grado di apprestare e mantenere convenientemente con limitata spesa.

Questa loro speciale fisionomia è stata perfettamente riconosciuta dallo stesso Ministero dell'interno, ed è definita da apposita legge (8 giugno 1919), che dovrebbe pertanto essere abrogata per dar corso al proposto indirizzo.

Ora, poichè la pratica di questi anni ha dato risultati favorevolissimi, sia dal lato economico, che dal lato di rendimento, e tali risultati risaltano ove si faccia il confronto con quanto succedeva in precedenza, non trovo davvero alcun motivo per appoggiare il ritorno ad una situazione peggiorata. Ecco perchè non sarò mai iniziatore di una legge che tenda a tale scopo; legge però che, ove la Camera lo giudichi opportuno, potrà essa stessa provocare di sua iniziativa, mediante l'esercizio dei suoi alti poteri.

Accennerò per ultimo che a provare la capacità dell'Amministrazione, che ho l'onore di presiedere, a gestire con proficui risultati, sia tecnici che economici, dei servizi che non sono estranei, ma bensì collaterali alle sue finalità, oltre quelli della istruzione nautica e delle navi asilo, vi è quello dei fari e segnalamenti marittimi, per il quale l'onorevole relatore si è assai favorevolmente espresso. Io lo ringrazio della sua lode ed aggiungerò che dopo l'avvenuto passaggio del servizio fari e fanali alla Regia marina, le pubblicazioni nautiche inglesi hanno soppressa la nota con la quale informavano i naviganti che non si poteva fare sicuro affidamento sulla illuminazione delle coste italiane. (*Commenti — Approvazioni*).

Chiedo alcuni minuti di riposo.

PRESIDENTE. Si riposi, onorevole ministro. La seduta è sospesa per alcuni minuti.

(*La seduta, sospesa alle 17,30, è ripresa alle 17,40.*)

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

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Onorevoli deputati, ora vi parlerò della tecnica e dell'esercizio del materiale navale.

Passerò ad una serie di argomenti assai interessanti poichè si riconnettono all'indirizzo tecnico seguito dalla Regia marina ed alle spese che occorrono per la manutenzione e l'esercizio del materiale navale. Dei numerosi punti sui quali l'onorevole relatore ha fermata la sua attenzione, con la competenza che gli deriva dal lungo esercizio professionale e dalla indiscussa valentia nel campo della meccanica industriale, citerò più specialmente i seguenti che mi sembrano i principali:

1º) Dipendenza tecnica dall'estero.

2º) Ritardo eccessivo nell'accogliere i progressi tecnici e più specialmente l'impiego del vapore surriscaldato.

3º) Poca economia nel consumo di vapore.

4º) Scarso rendimento dei cantieri di Stato e non buona utilizzazione di quelli privati.

5º) Alto costo delle costruzioni navali.

E domando venia alla Camera ed all'onorevole relatore se la sede e la natura di questa discussione non mi consentono delle lunghe trattazioni, come meriterebbero i singoli argomenti, ma delle semplici constatazioni.

La genialità e la originalità di concezione dei nostri tipi di navi da guerra, sebbene contrastate dalle ristrettezze del bilancio, non ha mai cessato di esistere. Già ho parlato dei tipi *Trento* che sono di concezione moderna e tutta nostra ed aggiungerò che ciò vale anche per i sommergibili oramai di tipo prettamente italiano e che come progetto ed esecuzione nulla hanno da invidiare ai tipi similari stranieri.

Per le artiglierie dirò che, per evitare che le ditte nazionali siano completamente asservite a quelle straniere, alle quali sono associate, si è prescritto tassativamente, fin dal giugno 1923, che gli studi ed i disegni vengano tutti eseguiti in Italia da personale italiano e controllati mediante appositi uffici di vigilanza. In misura ben limitata, e solo quando si conosce che all'estero si sono raggiunti progressi non ancora conseguiti dall'industria italiana, si interpellano ditte straniere per forniture di campioni, facendo

tuttavia loro obbligo a che le forniture complete vengano realizzate in officine italiane, con mano d'opera e materiale italiano.

I motori elettrici ed i motori a combustione nazionali, nonchè svariati meccanismi di scafo, pure nazionali, sono pienamente entrati nell'uso corrente. La Regia marina ha sempre cercato di aiutare e proteggere l'industria elettrotecnica italiana, e normalmente nei suoi contratti impone che il materiale elettrico sia di produzione nazionale.

L'osservazione fatta dall'onorevole relatore circa applicazioni straniere in tale campo, si riferisce probabilmente all'adozione in servizio, avvenuta circa diciotto anni or sono, delle turbodinamo della ditta germanica Allgemeine Elektrische Gesellschaft. A quella adozione dovette indursi forzatamente l'allora ministro Mirabello (del quale l'onorevole Belluzzo giustamente esalta la fiducia che aveva nell'industria italiana), perchè le nostre industrie non erano in quel tempo in grado di costruire turbodinamo. Ad ogni modo tale adozione nulla ha da vedere con le disgraziate vicende che durante la guerra condussero alla perdita di una nostra grande nave, perdita che, pur ripercuotendosi con schianto doloroso nel cuore della Nazione, ha dato a questa nuovo motivo per essere sempre più orgogliosa del valore dei suoi figli; che in quell'evento tristissimo si segnalavano con mirabili prove di altruismo e di sacrificio. E sempre sulla questione del materiale, dirò che sono oramai di tipo nazionale le macchine motrici alternative, le caldaie e tutti i meccanismi ausiliari in genere. Per le caldaie la Regia marina, forte dell'esperienza passata anche a mezzo di lunghe e costose prove, si è fermata su di un tipo leggero a tubi subverticali, il quale riunisce tutto il buono dei vari tipi sperimentati. Questo tipo viene imposto alle ditte, nelle nuove costruzioni rimanendo quindi completamente emancipati dall'estero.

Dall'armistizio in poi i motori a combustione previsti e sistemati sui sommergibili furono solamente del tipo prettamente nazionale Fiat e Tosi.

Una dipendenza è quella delle turbine applicate alla propulsione per le quali, mancando finora un tipo prettamente italiano che risponda bene a tutte le esigenze, si è adottato un tipo straniero, ma che in tutte le sue parti, è costruito e realizzato in Italia. Nè la Regia marina manca, anche in questo campo, di dare incoraggiamento ed

appoggio, ad ogni iniziativa che meriti considerazione. Così, ad esempio, sulla torpediniera 113 è già stata sperimentata con risultati soddisfacenti una turbina di tipo corrispondente al progetto dell'onorevole Belluzzo stesso, del quale è ben nota l'alta competenza in materia; altro esperimento ancora più importante dello stesso tipo è in corso su di un cacciatorpediniere e tutti formuliamo il voto che da esso sia per sorgere il tipo di turbina che miri anche per questa parte a far emancipare l'Italia dall'estero.

L'appunto mosso dall'onorevole relatore ai funzionari della Regia marina, i quali sarebbero preoccupati delle responsabilità che possono nascere con l'adozione di apparecchi nuovi, appare del tutto ingiustificato.

Io non capisco davvero perchè egli, che così spesso dichiara di aver fede nella nostra genialità e così di sovente esalta la nostra fertilità di mente e d'azione, voglia poi ammonirci a non essere o rimanere oscurantisti ed a camminare sempre con lo sguardo fisso in avanti. Ma è proprio quello che abbiamo sempre fatto; ed a dimostrare che un tale monito non è per nulla necessario, ricorderò l'impulso benefico dato dalla marina alla grande idea Marconiana; la prima applicazione fatta proprio in marina della combustione a nafta, che fu pure vanto italiano, poi largamente riprodotta all'estero; e, per citare cose più recenti dirò che le prime ordinazioni alla Fiat dei grossi motori a benzina e di quelli a ciclo Diesel furono proprio date dalla marina. Citerò pure che sono in corso di prova o di costruzione nuovi cannoni antiaerei ed antisiluranti ad alte velocità iniziali, cannoni navali in torri, che rappresentano sensibili miglioramenti sui tipi precedenti e nuove mitragliere di diverso calibro. Si stanno introducendo in servizio periscopi, telemetri periscopici, telemetri a coincidenza, alti-telemetri stereoscopici, tutti di tipo modernissimo. Si hanno in ordinazione siluri, bombe torpedini, torpedini da blocco e per sommergibili di recentissima creazione. Si sono adottati o si stanno per adottare accumulatori al ferro-nichel, complessi elettrogeni a testa calda, nuovi apparati giroscopici, « gimetri », bussole giroscopiche di speciale tipo italiano, proiettori ad alta intensità luminosa, apparecchi per le trasmissioni d'ordini, ecc., ecc.

Per quanto riflette l'esercizio economico delle macchine mediante l'impiego del vapore surriscaldato rammenterò che una tale utilizzazione venne ricercata ed applicata

nella Regia marina fin dalla lontana epoca della costruzione dei tipi *Margherita*, *Gari-baldi* e *Vittorio Emanuele*, tipi oramai tramontati. Il surriscaldamento era a quei tempi ottenuto con l'applicazione di apposite valvole di riduzione che permettevano di far funzionare le motrici ed i macchinari ausiliari ad una pressione notevolmente inferiore a quella delle caldaie, utilizzando una parte del calore totale, rimasto invariato, per surriscaldare il vapore agente che aveva subito una diminuzione di pressione, ma non di temperatura. La Regia marina ha oggi esteso l'uso del vapore surriscaldato ai cacciatorpedinieri tipo *Sella*, *Sauro* e *Sauro* migliorato, e ne provvederà gli incrociatori *Trento* e *Trieste*, con un grado di surriscaldamento di 60 centigradi. In Inghilterra fu sempre usato un soprariscaldamento di 37 centigradi e, solo attualmente sono in corso di esecuzione disegni per nuove caldaie marine con surriscaldamento di 93°.

La nostra marina si è spinta abbastanza nella applicazione di questo principio economico, nè conviene per ora spingersi oltre, in attesa di ulteriori esperimenti. Quando si pensi che, aumentando il grado di surriscaldamento, diminuisce la durata del fascio surriscaldante e che il cambio di esso su navi del tipo *Trento* richiederebbe una spesa di circa mezzo milione e la inutilizzazione della nave per il periodo non breve del lavoro, con conseguente diminuzione sensibile — per quanto temporanea — della potenza bellica complessiva nazionale, si vede quanta ragione si ha di usare prudenza nello adottare principi spinti al massimo grado, per quanto economici dal punto di vista dell'esercizio, quando ciò non sia soccorso dalla esperienza pratica e non ne siano valutati i vantaggi sotto tutti gli aspetti.

L'onorevole relatore basa questa sua critica sul fatto, che mentre l'industria impiega 3 chilogrammi per cavallo asse, la Regia marina impiegherebbe 6, 10, 12 chilogrammi. Al riguardo dirò che nei progetti e nella costruzione delle navi il fattore economico di esercizio è stato sempre tenuto nella massima considerazione. Tutte le navi sono dotate di elevate pressioni, di riscaldatori dell'acqua di alimento, di dispositivi per disciplinare il governo dei fuochi ed oltre a ciò nelle nuove costruzioni sono stati introdotti apparecchi moderni per tenere al più alto grado il vuoto dei condensatori, nonchè dispositivi per ottenere il vapore saturo al più alto titolo possibile. Cosicchè sulle navi *Trento* si prevede un con-

sumo orario di vapore per le turbomotrici di chilogrammi 4.64 per cavallo-asse rappresentante uno dei minimi consumi sinora raggiunto, anche all'estero, per apparati motori marini.

Per le altre navi in costruzione ed in esercizio il consumo orario di vapore per cavallo-asse varia da 5 chilogrammi ad un massimo di 7 nelle turbomotrici dei cacciatorpedinieri ex-austriaci. Siamo perciò lontani dai 10 : 12 chilogrammi indicati dall'onorevole relatore, a meno che egli non abbia inteso di indicare i consumi che si verificano nello sviluppo di potenze ridotte, nelle quali effettivamente il consumo per cavallo asse aumenta, come aumenterebbe in simili casi in qualsiasi motrice termica, sia essa marina che industriale.

Il paragone tra i consumi per cavallo-asse che si hanno nei motori industriali a vapore e quelli dei motori marini, ovviamente non può reggere. Basta soltanto considerare le esigenze affatto diverse nei vari casi. Mentre infatti, a bordo, occorrono vaste e complesse tubolature di vapore, limitato rivestimento coibente di queste e delle caldaie, tirare forzato a mezzo di ventilazione, ecc., a terra le tubolature sono molto meno estese, i coibenti senza limitazione di peso e di ingombro, si hanno murature per il rivestimento delle caldaie, altissimi fumaiuoli che fanno risparmiare i ventilatori, ecc. raggiungendosi solo perciò, un rendimento termico più elevato.

Aggiungerò — a rassicurare la Camera su questo argomento del consumo del combustibile, invero assai importante nei riguardi della spesa di esercizio e della economia nazionale — che i nostri ottimi ufficiali direttori di macchina conoscono assai bene come si possano realizzare economie di combustibile, e le realizzano senza che vi sia alcuna necessità di cointeressarli a tale consumo.

Mi permetta l'onorevole relatore che, aprendo una parentesi su di un argomento strettamente tecnico, io gli manifesti tutta la mia avversione a questi criteri di cointeressenza che, se ammissibili nella vita privata, non possono conciliarsi con l'austerità della vita militare.

Un tale accoglimento, del resto di ben difficile pratica, riuscirebbe esiziale al sano ordinamento militare, istituendo diritti e vantaggi di ben diversa natura di quei compensi che la Regia marina può concedere a titolo di premio.

L'ufficiale, adescato dalla prospettiva del guadagno, perderebbe una delle più

alte e nobili caratteristiche — quella del disinteresse — tutta propria della sua missione, che, dovendosi informare essenzialmente al compimento sereno ed assoluto del dovere fino al sacrificio completo di se stesso, non deve essere inquinata da allettamenti di utili finanziari. E che questi del resto sieno perfettamente inutili, lo dimostrano fatti recenti che voglio ricordare con viva e legittima soddisfazione.

Sul Regio esploratore *Mirabello* durante la missione eseguita nello scorso anno nel Baltico e nel Mare del Nord fu possibile, mediante opportune varianti a quanto era stabilito come norma di massima, ridurre i consumi di combustibile e di olio in modo tale da produrre in sei mesi di missione un risparmio di oltre 500,000 lire.

Sulla Regia nave *San Giorgio* nella recente campagna d'America, si poté ottenere una velocità oraria di miglia dodici, mantenendo in azione solo sei caldaie, mentre prima ne occorrevano otto, permettendo così una rilevante economia per la maggior conseguente durata dell'apparato evaporatore.

Sulla nave ex-nemica *Brindisi*, con opportuni adattamenti si è reso possibile l'andamento economico di crociera, elevando così l'autonomia della nave da 1670 miglia a 2320, e realizzando un vantaggio finanziario pari a circa lire 7000 per ogni giorno di navigazione.

E mi par che basti.

L'onorevole relatore si dimostra in massima favorevole all'avvenuta riduzione degli arsenali e delle maestranze, riduzione che vorrebbe ancora spingere oltre, giungendo alla eliminazione del cantiere di Castellammare di Stabia.

Non mi dilungo su questo argomento che fu ampiamente trattato nella discussione del precedente bilancio; nel breve tempo che è trascorso da allora non possono esservi elementi nuovi di giudizio. Dirò solo che ritengo opportuna la conservazione del Regio cantiere di Castellammare che è un organismo saldo, moderno e di provato rendimento, non solo perchè esso è l'unico Regio cantiere per nuove costruzioni che può all'occorrenza fare da freno e moderare eventuali pretese dell'industria privata; ma anche perchè, insieme alla vasca per le esperienze di architettura navale ed all'ufficio studi del Comitato progetti navi, costituisce una organica piattaforma per la evoluzione professionale dei giovani ufficiali del Genio navale.

I due soli arsenali rimasti in funzione sono destinati esclusivamente alla riparazione del naviglio. Essi però non sono ancora in grado di assolvere per intero tale compito in relazione alla quantità di mano d'opera che vi lavora, sicchè occorre pur sempre un notevole ausilio dell'industria privata. Da tale realtà appare evidente che il numero dei nostri operai non può considerarsi eccessivo.

Per quanto riguarda le spese della manutenzione, l'onorevole Colucci e l'onorevole Paolucci, hanno già rilevato come il computo fatto dall'onorevole relatore nel fissarne l'ammontare in 200 milioni e cioè nel 10 per cento del valore del naviglio, non sia esatto. Stralciando da questi 200 milioni tutte le spese che non riguardano i servizi dell'Arsenale e cioè quelle più particolarmente precisate ai capitoli 46, 61, 68, 69, 70, 72, 74, 77, 78 e 86 la cifra si riduce a 140 milioni, che, confrontati col valore patrimoniale del naviglio che fra scafi, macchine ed artiglierie ammonta a 2,630 milioni (ed è così superiore ai due miliardi considerati dal relatore), danno una percentuale che è nel 5.50) e che differisce da quella desiderata dall'onorevole relatore appena del 0.5 per cento. Se si aggiunge che nell'anno in corso si è provveduto a rimettere in ordine le navi ex-nemiche acquisite alla nostra marina, lavoro che è prossimo al suo compimento, anche la lieve differenza del mezzo per cento apparirà ampiamente giustificata.

In quanto ad affidare la direzione dei nostri arsenali a tecnici di riconosciuta competenza estranei al Corpo dell'ingegneria navale e pagati per quello che valgono, dopo aver dichiarato che come direzione di lavoro la Regia marina nulla ha da invidiare ad alcuno, farò notare alla Camera che l'anno scorso un tale sistema è stato abbandonato dall'Inghilterra, ove pure il Corpo degli ingegneri navali è civile: e vorremo noi oggi copiare una disposizione che è stata abrogata proprio da quella Nazione che per cose industriali è certo fra le prime?

L'onorevole relatore ha in ultimo largamente trattato della unificazione delle costruzioni navali, cioè della necessità o meglio della convenienza economica e tecnica che si ha di rendere identica la forma e la dimensione degli apparecchi che compiono la stessa funzione. Nel patrocinare tale unificazione egli fa riferimento a navi mercantili tedesche in corso di costruzione, ed alle locomotive e vagoni ferroviari: tale confronto non regge.

Navi mercantili da carico di pochi tipi, poco diverse fra loro e con esigenze ben elementari e definite, consentono indubbiamente, entro limiti abbastanza estesi, l'unificazione delle singole loro parti e dei loro diversi macchinari. Meglio ancora lo consentono le locomotive ed i vagoni che, per ciascuno dei pochi tipi in uso corrente, vengono riprodotti sempre in numerosi esemplari, i quali permettono all'industriale — per poter tenere la concorrenza — la lavorazione in serie, anche delle parti secondarie.

La cosa è però ben diversa per il complesso manufatto che costituisce la nave da guerra, nella quale esigenze impellenti di spazio e di peso impongono uno studio continuo di perfezionamenti, che si arresterebbe il giorno nel quale si imponesse la unificazione come viene proposta dall'onorevole relatore.

Ciò non toglie per altro che la Regia marina non abbia mai trascurata questa importante questione e, come da molti anni ha preso l'iniziativa di unificare e ridurre i profilati per la costruzione dello scafo e di rendere regolamentari alcuni dei più comuni accessori di allestimento, così non manca di imporre, nei limiti del possibile, nelle proprie costruzioni di più esemplari di uno stesso tipo, la uniformità di tutte quelle parti o meccanismi ausiliari che lo consentono, conseguendo in ciò i vantaggi propugnati dall'onorevole relatore. Così pure la Regia marina prende parte alla Commissione italiana per l'unificazione industriale, intendendo di trarne elementi utili per i propri lavori, ciò che — spero — varrà a dissipare il dubbio che essa non sia bene disposta a riguardo della suddetta lodevole iniziativa.

L'onorevole relatore afferma che la costruzione delle nuove unità omogenee è frazionata fra diversi cantieri con risultati poco economici ed inoltre che il numero dei nostri cantieri è eccessivo.

Osserverò anzitutto che la politica dei cantieri esula dal compito della marina per rientrare in quello dell'economia nazionale in tempo di pace e della difesa suprema nazionale in tempo di guerra.

In merito poi ai due rilievi fatti aggiungerò:

1º) Che i nostri cantieri non hanno oggi una potenzialità tale da accogliere un maggiore concentrazione di lavoro; sicchè, ove questo fosse imposto, verrebbero a cagionarsi deplorabili ritardi nell'esecuzione delle ordinazioni. Quando i cantieri saranno riusciti a sicuramente aumentare il gettito

della loro produzione, allora si potrà in parte attuare ciò che propone l'onorevole relatore; ma quell'aumento non può essere provocato ad esclusive spese della Regia marina, che deve limitarsi a desiderarlo, ed a facilitarlo per poi soprattutto sfruttarlo con generale vantaggio.

2°) Già altra volta, ed il relatore ben lo rammenta, ho convenuto che il numero dei nostri cantieri è eccessivo rispetto agli attuali nostri bisogni, per cui si producono delle discontinuità di lavoro con le derivanti inevitabili dannose conseguenze economiche. Ma a tale riguardo noto che, più che a selezionare i cantieri dovrebbe mirarsi a specializzarli; ed allora se, come spero, il fondo delle nuove costruzioni sarà completato secondo le reali necessità della difesa marittima, potrà esservi giusto e redditizio lavoro per tutti e si realizzeranno quei vantaggi economici così apprezzabili e che sono nei voti del relatore e nei miei. È certo che le marine ben finanziate, e che, disponendo di grandi cantieri possono applicare il concetto della serie anche alle grandi unità, praticano economie superiori a noi, che dobbiamo unicamente limitarci ad adottare tale concetto per il solo naviglio sottile.

L'onorevole relatore afferma che tale costo è eccessivo, e, facendo il paragone fra un cacciatorpediniere ed una locomotiva, nota che il primo costa il doppio della seconda e cioè lire 15 al chilogramma, contro le lire 7.50 unitarie della locomotiva. A parte qualsiasi considerazione sulle differenze sostanziali che vi sono fra le unità poste a confronto, dirò che i dati numerici ora indicati non sono troppo esatti, perchè il cacciatorpediniere costa oggi lire 13.60 al chilogramma ed il prezzo unitario delle locomotive si aggira sulle lire 9.

Ad ogni modo, se esula da questa discussione il chiarire come si arrivi a tale ultima cifra, debbo però dare alla Camera le più ampie spiegazioni possibili circa la prima, anche perchè l'onorevole relatore afferma che il costo unitario del cacciatorpediniere non dovrebbe oggi superare le lire 8.50. Osservo al riguardo che l'aliquota dell'allestimento, costituito in forte proporzione da materiali ricchi, è stata dall'onorevole Belluzzo completamente dimenticata, mentre che essa comporta un costo unitario di lire 18; che per lo scafo il costo unitario non è di lire 4 ma di lire 7.50, poichè trattasi di acciaio speciale ad elevata resistenza ed in parte zincato; che per le caldaie tale costo non è di lire 6 ma di lire 11.50, trat-

tandosi di lamiere di qualità e dimensioni speciali; e che per le motrici il costo stesso sale da lire 15 a lire 22, quando si tenga conto dello sfrido, delle spese per il montaggio delle varie parti, sia a terra che a bordo e di quelle relative all'esecuzione di tutte le prove. Rifacendo il calcolo con queste cifre, il risultato è notevolmente diverso da quello a cui è venuto l'onorevole relatore!

Passo ora al tema finale della unificazione dei servizi.

Nel corso della sua relazione la Giunta ha ritenuto necessario fare più di un accenno ai servizi similari che si svolgono nelle tre branche della difesa nazionale, ed alla necessità della loro unificazione per conseguire notevoli economie ed assicurare unità d'indirizzo. Questi concetti sono, poi, più specialmente svolti nella parte 4ª della relazione sotto un apposito capitolo che prenderò brevemente in esame, Debbo fare questa lode alla relazione, che cioè, pur accennando alle argomentazioni pro e contro, pur cercando di istillare la sensazione dei vantaggi che potrebbero ritrarsi dalla fusione dei servizi, e pur considerando infine l'assai più grave argomento della unificazione dei ministeri e dei Comandi, tuttavia essa ha proceduto assai cautamente nella intricata materia, cercando più di dimostrare una sua favorevole tendenza, che una sua radicale convinzione.

In sostanza si espone a lungo, si esprime la preoccupazione che possano esservi organi tecnici ed amministrativi militari che esercitano la stessa azione, e che talvolta negli acquisti entrino in concorrenza tra di loro, ma tuttavia la Giunta, ripeto le sue parole, « non domanda in una materia tanto delicata delle soluzioni improvvisate che possono disorganizzare quello che, bene o male, è organizzato ».

Però, mentre questa dichiarazione conclusiva delinea soltanto la opportunità di una più intima collaborazione delle tre armi, senza variarne l'ordinamento, collaborazione che non è stata mai da alcuno avversata, sta di fatto che l'insieme delle argomentazioni svolte a sostegno di quella conclusione porta invece a considerare la fusione dei servizi comuni nelle tre armi e come conseguenza logica, adombrata anche dall'onorevole relatore, prevede una marcia sistematica tendente alla completa e definitiva fusione dei tre organismi come amministrazione e come comando. Le stessa relazione ci dice: « È questione di tempo, ma fatalmente si deve arrivare a questa soluzione ».

Si oscilla cioè entro un larghissimo settore, che va dalla migliore collaborazione, alla più completa fusione: tecnica, militare ed amministrativa.

Della presente questione si parlò a lungo nella precedente discussione del bilancio 1924-25.

Sulle tre forme nelle quali essa venne presentata (collaborazione; fusione-parziale; fusione-totale), io ho espresso nettamente il mio pensiero, che si ferma sulla sempre più efficiente collaborazione.

Io ho allora esaminato partitamente i servizi che da taluni vorrebbero considerarsi come duplicati e che sono quelli della Sanità, del Commissariato, delle costruzioni edilizie, dell'artiglieria della radiotelegrafia, esprimendo il mio parere che trattasi di servizi simili, ma niente affatto identici, e tanto meno duplicati, e che occorre tenere separati perchè rispondenti ad esigenze diverse delle tre armi alle quali sono assegnati.

Mi si dice che quelle argomentazioni hanno valore tecnico e non amministrativo; ma si badi che in pratica, chi è chiamato ad esercire l'amministrazione è proprio il tecnico, il quale ha al suo fianco come esperto un consulente amministrativo. È ben difficile separare la tecnica dall'amministrazione. Perchè ambedue procedano armonicamente occorre che vi sia uno solo ad ordinare, tanto nell'uno che nell'altro campo, cioè uno solo responsabile, che faccia convergere le due visuali verso l'intento finale. Se così non fosse, l'amministratore che tende a limitare la spesa ed a spendere lentamente; sarebbe tratto a resistere al tecnico, che deve preparare quanto occorre per la difesa e le due responsabilità in contrasto si urterebbero con il sicuro danno del terzo, che è il Paese. Ecco perciò che quando si dice tecnico si intende anche amministrativo, e non si può concepire che ragioni considerate buone dal lato tecnico, non sieno valide anche per il lato amministrativo.

Ciò posto dirò che l'unificazione dei servizi, che si presenta a prima vista con abito assai allettante, non è, a mio parere, fonte di vantaggio, per le seguenti ragioni principali:

1°) In massima, un qualsiasi servizio sarà tanto meglio assolto per quanto più diretto è il vantaggio che da esso ricaverà la persona cui il servizio stesso sarà affidato.

2°) Chi per le proprie necessità deve dipendere dall'altrui beneplacito, sarà servito soddisfacentemente se colui al quale ricorre non dovrà badare ad altro compito,

sia pure dello stesso genere; sarà servito male, se questo ultimo nell'esercizio delle sue funzioni, ha anche un interesse proprio o una direttiva diversa, perchè è della natura umana soddisfare prima se stessi o le proprie idee e poi gli altri.

3°) La stretta unione di più servizi, che, essendosi sempre sviluppati in ambienti diversi, secondo necessità diverse e con finalità proprie, hanno ormai assunto ciascuno un modo tutto particolare di attività, arrecherebbe immancabilmente ai servizi stessi un'incertezza, non già di temporaneo assettamento, ma di durata tale da ripercuotersi nella stessa compagine del loro futuro funzionamento.

4°) Il desiderio di compiere economie mediante l'unione risulta generalmente illusorio, perchè non è detto che riunendo due servizi, che sembrano un duplicato, riesca possibile diminuire il personale, giacchè è da supporre che questo già corrisponda a bisogni effettivi che con l'unione non diminuiscono. Posso assicurarvi che, per quanto riguarda la marina, il personale in questione è solo quello necessario, e talvolta è al di sotto.

Senza ripetere tutte le argomentazioni già altra volta ampiamente svolte rileverò come sia facile — a chi giudica da un punto di vista esterno — cadere in errore in questa materia, e mi permetterà l'onorevole relatore che io gli dica che egli vi è caduto, quando ad esempio giudicando dal semplice nome « Direzione generale di artiglieria ed armamenti », egli ne ha ritenuto assai naturale la fusione con la Direzione generale di artiglieria del Regio esercito.

Ora, la Direzione generale di artiglieria ed armamenti del Ministero della marina molto più esattamente dovrebbe denominarsi, e sarà denominata, « Direzione generale delle armi e degli armamenti navali », in quanto essa non tratta le sole questioni riguardanti cannoni, che già sono nella grandissima maggioranza di tipo diverso da quello in uso nell'Amministrazione della guerra, ma tratta anche le armi subacquee, siluri, torpedini, mine da getto e da rimorchio, paramine, apparecchi di dragaggio delle mine e torpedini, ostruzioni retali, ancore ed ormeggi, cordami, servizio del palombaro e del minatore, servizi elettrici di bordo, servizi radiotelegrafici, radiotelefonici e radio-meccanici, idrofoni, apparecchi di visione subacquei, scandagli acustici, servizi semaforici, bussole giroscopiche ed altri ancora che taccio, poichè la mia prolissa enumera-

zione non ha altro scopo che di dimostrare come non ci si possa fermare alle prime impressioni.

Senza quindi condividere le aspirazioni della Giunta, io mi associo alla sua ultima conclusione, e cioè che la Commissione di difesa, nella sua alta competenza, esamini l'argomento, perchè si raggiunga una sempre più efficace collaborazione fra le tre armi, senza tuttavia attentare alla loro necessaria e profittevole indipendenza di organizzazione e di azione.

Onorevoli deputati! Dalla lunga discussione sono apparse divergenze di idee e di apprezzamenti, logicamente naturali, fra chi esamina l'arduo problema da un punto di vista esteriore, sia pure traverso una genialità fatta di speranze sulla pronta realizzazione di rapidi progressi e, chi come noi, esamina lo stesso problema e lo sviscera da anni con l'analisi quotidiana. Queste divergenze potrebbero forse, a chi è fuori di qui, dare la sensazione che molto siavi da mutare nell'organismo della Regia marina, che è invece assai saldo nella sua composizione ed assai efficiente nell'interesse del paese.

Più che alle vivaci discussioni sui singoli argomenti, che potrebbero dividerci, io desidero riportarmi all'obbiettivo stesso di tali discussioni, che è il desiderio vivissimo che anima la Camera e la Giunta di poter dedicare il massimo sforzo compatibile con l'equilibrio delle finanze, allo incremento del naviglio da guerra, alla realizzazione di un potere marittimo che sia all'altezza dei destini magnifici della nazione.

A questa ardente aspirazione io consacro la mia quotidiana fatica, ed essa costituisce il fermo e costante obbiettivo al quale si dirige ogni mio pensiero ed ogni mia azione e di tutti quelli che hanno l'onore d'appartenere alla Regia marina. Tanto più questa concordia d'intenti, questa serena valutazione dei fatti, che non debbono essere fuorviati dalle esterne sensazioni, è necessaria in questo momento in cui, attraverso le pur durissime condizioni della vita, si prepara dalle nazioni più forti e più vigili dell'avvenire un intenso programma di espansione, il cui più saldo puntello sta nella loro rinnovata attività navale.

Non perdiamo di vista che una nazione assai potente sul mare ha spostato appunto nel Mediterraneo il centro delle due forze, e non dimentichiamo che una nazione amica che si affaccia sul Mediterraneo ha spinto alacramente il rinnovamento e l'accresci-

mento del suo naviglio militare con un poderoso programma navale che è già, da qualche anno in atto. Ripeterò qui quanto ho già detto all'inizio di questa esposizione: « aver l'Italia bisogno di una importante marina da guerra, senza la quale invece di essere dominatrice rimarrebbe prigioniera nel Mediterraneo ».

La marina da guerra non vuole certo sottrarsi alla giusta critica ed all'equo controllo: essa nulla ha da occultare, perchè l'opera sua è stata sempre guidata dalla coscienza di bene operare per una salda e sicura difesa della patria. Dalla sua serenità e dalla purezza dei suoi sentimenti, essa trae ragione per ammonire che occorre guardarci da miraggi, illusoriamente efficaci.

È bello sognare di poter trarre dal sole lo strale che annienta il nemico; ma il tecnico e l'uomo di mare vogliono procedere con doverosa circospezione, e, ben lieti di accettare quanto di buono vi è nel nuovo, non possono accogliere idee, che, se attuate porterebbero ad una illusione di forze, destinata a fallire al momento del bisogno.

La storia insegna e conferma che la via della prudente evoluzione del materiale e delle meditate riforme organiche, seguita dalla Regia marina è la migliore. Non deviamo da essa per non dover poi correre, quando non vi sia più tempo, affannosamente ai ripari. Ed evitiamo, per amor di Patria, che alla illusione debba seguire l'amara delusione. (*Vivissimi applausi — Molti deputati e gli onorevoli ministri si congratulano con l'oratore*).

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

BELLUZZO, *relatore*. Onorevoli colleghi, sarà breve, brevissimo anzi, perchè l'onorevole Presidente non mi concede più di 15 minuti e io desidero di restare nell'orario.

Debbo in primo luogo scusarmi con l'onorevole ministro se, in relazione alla leggera tirata d'orecchio, che egli tanto cortesemente ha voluto darmi, non ho potuto andare al Ministero ad assumere quelle informazioni che egli credeva necessario io assumessi. Il tempo francamente mi è mancato, perchè, come i colleghi sanno, queste relazioni hanno dovuto essere fatte in modo molto affrettato. Però l'onorevole ministro non potrà negarmi che, per la grande deferenza che ho verso di lui, mi sono permesso di fargli avere, prima di riceverle io e molto tempo prima che la sottogiunta del bilancio potesse discuterle e approvarle come ha fatto, le bozze di stampa della mia relazione. Debbo dichiarare che

l'onorevole ministro allora non mi ha fatto nessuna osservazione, se si eccettui quella leggera relativa alla frase, che è stata cambiata, sulla *Leonardo da Vinci*.

Fatte queste premesse per giustificare la non andata a palazzo di San Agostino, entro brevemente in merito e metto in rilievo ancora una volta le lodi che ho tributato all'onorevole ministro per la fatica che egli si è assunta nel far sì che le voci del capitolo del bilancio, che erano in passato eccessivamente aggravate, fossero alleggerite per invece aumentare la voce che riguarda le costruzioni navali.

Se noi, anzichè limitarci al confronto fra il bilancio dell'ante-guerra e il bilancio di previsione per l'esercizio 1925-26, facciamo un confronto fra il bilancio di previsione 1925-26 e il bilancio di previsione degli esercizi immediatamente precedenti, troveremo — e ne ho dato lode e ripeto la mia lode all'onorevole ministro — che c'è un generale spostamento di queste percentuali. Io ammetto che in una forma un po' vivace, (ma cosa vuole, onorevole ministro, io sono di quei vecchissimi, cui ella accennava prima, che hanno 50 anni; ma mi sento una certa giovinezza nell'animo e nella mente, per la quale ho una vivacità) qualche frase un po' acuta mi può sfuggire, ma non lo faccio mai con l'intenzione di ferire, ed uso sempre la massima deferenza verso coloro cui mi indirizzo.

Nella mia relazione, insistendo, ripeto, con forma sia pure vivace, nelle critiche sui vari capitoli, io ho inteso in fondo di aiutare lei, onorevole ministro, perchè la incito a perseverare in quell'opera santa e paziente e difficile, alla quale si è accinto, di sfrondare cioè man mano i diversi capitoli del bilancio, per portare le economie realizzate al capitolo delle costruzioni navali.

Circa l'osservazione relativa al valore della nostra flotta attuale, vi è una piccola divergenza di vedute fra l'onorevole Colucci, l'onorevole ministro e me, nel senso che in questi elementi della valutazione della flotta, di cui taluni io ho potuto avere al Ministero ed altri erano in mio possesso, bisogna tener conto che le navi (e ne abbiamo molte e grosse) che saranno radiate fra qualche anno, non possono più essere iscritte col valore che avevano all'indizio e tenendo conto della svalutazione della moneta, perchè queste navi malgrado la loro gloria passata, il giorno che saranno radiate diventeranno rottami e lei sa onorevole ministro che cosa si paga il rottame oggi. Quindi bisogna tener conto, per calcolare il valore effettivo, di questo pro-

cesso di svalutazione, sino a calcolare il valore finale quando saranno vendute.

Perciò non arrivo neanche ai due miliardi, ma ad una cifra sensibilmente inferiore. Quindi, anche riducendo i 200 milioni per le spese di manutenzione e di riparazione nella cifra di 140, la percentuale rimane sempre quella.

Del resto basta considerare la cifra globale: 72 o 73 milioni di mano d'opera anche nell'industria privata equivalgono ad un lavoro che si aggira intorno ai 200 milioni. Per la marina saranno 150 e poco più. Nell'industria, la mano d'opera si moltiplica per tre, nella marina si moltiplicherà per due e appunto si avranno quei 150 milioni che, rispetto ad un miliardo e mezzo, rappresentano il 10 per cento.

Ma questo non è un rimprovero che io voglio fare all'andamento degli arsenali della Regia marina. Questi arsenali sono in via di ricostruzione sotto l'opera sapiente del Duca del mare, il quale ha avuto l'audacia, permettetemi di dirlo a suo titolo di lode, di chiudere gli arsenali, quando una volta, come vi ricordate, il chiudere una pretura sollevava un paese. Ha avuto il coraggio di chiudere questi arsenali ed è giusto che quelli rimasti siano riorganizzati e che l'organizzazione proceda lentamente in modo che arrivi a quella realizzazione di massimo rendimento che è nei nostri desideri.

E chiudo la parentesi.

Ora dovrei ingolfarmi in una discussione di qualità e di quantità. In moltissimi punti, onorevole ministro, siamo d'accordo. Per quello che riguarda la quantità, ed è bene che sia entrato in questo momento il custode della nostra finanza, io mi preoccupo delle nostre condizioni finanziarie. Ed il ragionamento che io e la Giunta ci siamo permesso di fare è questo: dato che per la nostra povertà, (anche lei onorevole ministro ha ricordato che l'Italia è povera) per le nostre scarse disponibilità, non possiamo decidere aumenti (ed auguriamo che si possano decidere per l'avvenire), sarà opportuno, per esempio, per prendere un caso concreto, costruire due incrociatori di 10 mila tonnellate, ovvero costruire un naviglio sottile e sommergibili in maggior numero?

La discussione che è avvenuta in seno alla Giunta del bilancio fra i tecnici, è in fondo quella discussione che si dibatte in tutte le nazioni.

Per la nostra difesa bisogna pensare in un primo periodo a queste navi sottili e poi potremo guardare più lontano. Ora,

quando si debbono immobilizzare 140 milioni (io dico piuttosto 200 milioni) per una nave di 10 mila tonnellate, è da preferire la costruzione di 10 navi di piccola portata, ossia di cacciatorpediniere o di sommergibili da 7 o 800 tonnellate.

E non ho pensato che con 140 milioni si possono costruire 2 sommergibili di tre mila tonnellate.

La costruzione dei sommergibili di gran tonnellaggio verrà in un secondo tempo. Prima bisogna pensare alla difesa e quindi a moltiplicare il nostro naviglio sottile e sommergibili di medio tonnellaggio.

E quindi abbiamo creduto onestamente che in relazione alla disponibilità del nostro bilancio fosse più opportuno, con le somme stanziare, costruire un numero maggiore di navi, piuttosto che concentrare i nostri sforzi su due navi che costano molto. E ciò tanto più in quanto, siccome queste due navi costano molto e le disponibilità sono poche, bisogna diluire la costruzione nel tempo e le costruzioni diluite nel tempo ripetono i difetti del passato quando le navi entravano in squadra già vecchie. Date le scarse disponibilità, abbiamo pensato, vediamo di spendere anche il meno possibile per ogni nave.

Noi tecnici abbiamo una quantità di difetti ed uno specialmente...

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Anch'io sono un tecnico.

BELLUZZO, *relatore*. Allora dirò: noi ingegneri. E questo difetto è la precisione. Mi permetta di contrapporre alle cifre che ella ha citato, altre cifre. Ella ammette che la locomotiva completa è paragonabile alla nave.

I costi delle navi che sono elencati si riferiscono alle navi senza armamento, senza artiglierie e lancia siluri, senza le dotazioni, le quali aumentano il costo.

L'onorevole Paolucci diceva che i caccia da 1000 tonnellate costano 25 mila lire la tonnellata, ma la tonnellata così considerata non corrisponde al peso del materiale, perchè a bordo c'è il personale, la nafta, ecc. così che il costo diventa superiore alle 25 mila lire a tonnellata.

Il prezzo che si paga in cantiere è quello delle navi disarmate. E cannoni e i siluri costano centinaia di lire al chilogrammo.

Ora la locomotiva costa meno della cifra che ella, onorevole ministro, ha avuto la cortesia di citare. Nella mia relazione dico « costo della locomotiva » e non « costo della locomotiva fornita alle ferrovie dello Stato »,

perchè potrebbe darsi che per le ferrovie dello Stato ci siano troppe fabbriche di locomotive, come per la marina troppi cantieri, e che quindi il costo della locomotiva sia gravato dall'eccessivo numero di fabbriche.

Secondo contratti recenti, quattro locomotive tender della ferrovia nord Milano, in regime di libera concorrenza sono state pagate, complete, a lire 7 il chilogrammo. Lo stesso prezzo viene fatto per un gruppo di sei, diverse dalle quattro, consegnate più tardi.

Una locomotiva sola, consegnata alla Valle Seriana, a cinque assi, carrello anteriore e posteriore, lire 7 il chilogrammo. Una ordinazione venuta in questi giorni, lire 7,50 tenuto conto dell'aumento della mano di opera.

Una gara mondiale per lo Stato egiziano per la fornitura di 60 locomotive è stata vinta da una ditta italiana (e lo dico con soddisfazione come italiano) con un prezzo di lire 7 il chilogrammo o lire 7.50, dato che per queste locomotive ad Alessandria ci sono 60 centesimi di trasporto per tonnellata.

C'è di peggio. I tedeschi, anche perchè stanno adoperando il *dumping*, che è stato fatale alla nostra industria, e potrà esserlo in seguito se non apriremo bene gli occhi, offrono a Chiasso, non sdoganate, le stesse locomotive a lire 4 il chilogrammo; non dico che ci guadagnino, è una constatazione.

Anche per quello che riguarda le navi, io che ho una certa praticaccia dei cantieri, per esserci vissuto a contatto parecchi anni, so che cosa costano queste costruzioni.

Io credo che costino molto, perchè il cantiere lavora tre anni e poi sta tre anni senza lavoro e in questi tre anni non può distruggere la sua organizzazione; bisogna che paghi le spese generali, le tasse, ecc.

Il giorno in cui, onorevole ministro, ella preparerà un programma concreto nel tempo, e prima di attuare questo programma avrà limitato il numero dei cantieri facendo le sue scelte, perchè non tutti i cantieri sono ugualmente attrezzati, non tutti costruiscono nelle stesse condizioni, (e i tecnici valorosi di cui la marina dispone possono scegliere) allora vedrà, specialmente se la lira si stabilizza e migliora, come io vivamente mi auguro, che queste navi italiane costeranno anche meno, perchè ci saranno dei gruppi che, pure essendo in concorrenza tra loro, potranno far gravare la spesa generale su un lavoro intenso, mentre ora la gravano su un lavoro diluito.

Procedo celermente perchè un'occhiata significativa del Presidente mi invita ad affrettarmi. Se dovessi rispondere a tutto quanto ha detto l'onorevole ministro, dovremmo stare qui fino a tardi. Dovrei dimostrarvi, che se la Giunta del bilancio ha fatto qualche critica, tali critiche sono state dettate dall'amore che portiamo alla marina, e non fatte per il gusto di un'arida critica. Noi pensiamo che le nostre osservazioni possono essere di sprone fecondo all'opera che ella, onorevole ministro, ha così sapientemente iniziato.

Dovrei dilungarmi sulla questione della unificazione; dovrei citare alcune memorie che a questo riguardo sono state scritte anche da eminenti ufficiali della marina.

Vengo ai servizi terrestri. Noi abbiamo criticato i servizi terrestri, ma non perchè crediamo che essi siano inutili.

Ci preoccupiamo solamente del fatto che quando una marina che deve stare sul mare ha un'espansione a terra molto grande, questa espansione nel momento in cui la marina deve agire sul mare può costituire un inciampo.

Sono d'accordo che se questi servizi non li fa lei, onorevole ministro, dovrà farli un altro Ministero.

Noi possiamo dichiararlo, ella ci dice di no, il tempo dimostrerà quale delle due concezioni sia la più esatta. E finisco rapidamente. Non voglio risollevar la questione delle grandi e delle piccole navi. Dal discorso che l'onorevole ministro della marina ci ha fatto, se non ho mal capito, mi sembra di aver intravisto questo. La marina ha fiducia nell'aviazione, ha fiducia, ma non troppa.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. No, no, si è sbagliato. Ha fiducia, ma ritiene che l'aviazione, in quanto necessaria alla marina, debba dipendere dalla marina.

BELLUZZO, *relatore*. Questo è un altro punto. Sono d'accordo con lei che l'aviazione debba avere una direzione centrale unica, dalla quale devono dipendere gli ufficiali di marina che si danno all'aviazione, come vi sono gli ufficiali di terra che devono praticare l'aviazione terrestre.

Ma su questo non voglio trattenere nè tediare la Camera.

Io ho fiducia nei mezzi che ci sono per colpire il bersaglio-nave, ma ad ogni modo nella questione delle grandi e delle piccole navi credo che si debba tener conto, al punto in cui siamo, nelle disponibilità del bilancio. Esse non permettono di costruire

grandi navi, permettono di costruirne invece al loro posto delle piccole.

E allora, seguiamo pel momento questa strada, formulando l'augurio che in un avvenire non lontano si possano seguire le direttive accennate dall'onorevole ministro.

Ma all'infuori della questione finanziaria per l'Italia c'è, a mio avviso, da tener conto dei progressi che l'aviazione può realizzare. Non mi formalizzo, non mi imbalsamo di fronte all'esperienza fatta dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra. Vorremmo vedere delle esperienze fatte in Italia, se ci fosse possibile farne. Io mi auguro che qualche nave che sta per essere radiata, scaricata di quello che ha qualche valore, possa essere oggetto di esperienze in questo senso.

Ad ogni modo concludo perchè la Camera è stanca...

Voci. No! no.

BELLUZZO, *relatore*. Ci sono certi silenzi che sono più eloquenti delle parole.

DEL CROIX. È il silenzio dell'attenzione.

BELLUZZO, *relatore*. Concludo anche perchè quello che volevo dire, in parte è scritto nella relazione, e in parte l'ho esposto oraimente l'altro ieri alla Camera.

La diversità delle direttive può essere, è anzi, influenzata a quanto pare dalla fiducia più o meno grande che si può avere nell'avvenire dell'aviazione.

Ora, molti miei colleghi qui dentro, perchè sono aviatori, hanno fiducia nell'avvenire di questa aviazione. Io poi ho una fiducia, se possibile, ancora più grande, perchè avere fiducia nell'aviazione, vuol dire avere fiducia nella scienza. Io ho fiducia, come ho detto l'altro ieri, nei progressi della scienza, perchè la scienza, resistendo alle più grandi catastrofi, sopravvivendo alle più tremende stragi, cammina sempre. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo ora agli ordini del giorno. Il primo è quello dell'onorevole Paolucci, che il presentatore ha già svolto e che l'onorevole ministro ha dichiarato di accettare come raccomandazione.

L'onorevole Paolucci lo mantiene?

PAOLUCCI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Mraeh, Bilucaglia:

« La Camera, considerata la necessità che il Governo faciliti con ogni mezzo la trasformazione ed il risollevarmento dell'economia della città di Pola, duramente colpita per l'avvenuta soppressione di quell'ar-

senale militare, sul quale quasi esclusivamente poggiava,

invita il Governo stesso a promuovere il passaggio all'industria privata di quella parte della vasta area e degli impianti dell'arsenale, la quale risulti esuberante agli attuali limitati bisogni della base navale e che, altrimenti valorizzata, farebbe di quella città, anzichè un elemento passivo per la Nazione un centro di vigorosa produttiva italianità ai confini della Patria ».

L'onorevole ministro ha già dichiarato di accettarlo come raccomandazione. L'onorevole Mrach ha facoltà di svolgerlo.

MRACH. Rinuncio allo svolgimento che avrei voluto dare al mio ordine del giorno e mi limito a raccomandare all'onorevole ministro che quelle iniziative che, nei riguardi di Pola, formano attualmente oggetto di trattative tra il Governo e gruppi di industriali, vengano favorite in tutti i modi.

L'onorevole ministro, che per ragioni superiori ha dovuto mettere il coltello chirurgico nella vita economica di Pola, sopprimendo l'arsenale, è troppo compreso delle ragioni di esistenza della travagliata città.

Non ho bisogno di ricordare che questo è il pensiero sia dell'onorevole ministro, sia dell'onorevole presidente del Consiglio, e che ciò forma oggetto di cure e di studio da parte del Governo, tanto è vero che è stata nominata una Commissione presieduta dall'onorevole Banelli.

Si tratta di portare a compimento le proposte della Commissione; si tratta di aiutare la trasformazione di questa città la cui vita poggiava esclusivamente su di una struttura economica, grazie al cielo, completamente abbattuta e distrutta: la potenza navale austriaca.

Si tratta oggi di favorire il sorgere *ex novo* di possibilità industriali; di rendere possibile il respiro a questa città di 50 mila italiani, i quali hanno sempre bene meritato della Nazione; poichè, se nei giorni del servaggio la loro esistenza materiale potè essere legata alle condizioni imposte dallo straniero, mai i loro animi si lasciarono piegare, nè la forza delle loro idealità potè essere soggiogata.

Io sono convinto che il Governo si renderà perfettamente conto dell'utilità nazionale che a Pola, in vicinanza del nostro confine terrestre e marittimo, esista un centro di pulsante operosità italiana, che sia testimonianza di quanto l'Italia è capace di fare,

oltre che nel campo spirituale nel campo materiale.

Quello che il Governo, onorevole ministro, farà per Pola, sarà ben seminato; perchè quella popolazione fortemente italiana non chiede che di operare con raddoppiata lena a vantaggio della Patria Confido che quanto il Governo si propone di fare per Pola sarà compiuto nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Poichè gli ordini del giorno sono stati ritirati, passiamo alla discussione dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, ove non vi siano osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Ministero — Personale — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (Spese fisse), lire 3,025.000.

Capitolo 2. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni d'acqua, lire 240,000.

Capitolo 3. Biblioteche della Regia marina, lire 12,000.

Capitolo 4. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 280,000.

Capitolo 5. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria, per memoria*).

Capitolo 6. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

Capitolo 7. Spese per indennità di infortuni e risarcimento di danni (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

Capitolo 8. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 120,000.

Capitolo 9. Sussidi ad impiegati, ad insegnanti ed al basso personale in attività di servizio, lire 10,000.

Capitolo 10. Sussidi ad impiegati, insegnanti, militari, operai ed agenti di basso servizio già appartenenti all'Amministrazione della marina e loro famiglie, lire 78,000.

Capitolo 11. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290), lire 208,000.

Capitolo 12. Premi di operosità e di rendimento al personale di altre Amministrazioni dello Stato, lire 10,000.

Capitolo 13. Premi di operosità ai militari destinati a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il Comando superiore del Corpo Reale equipaggi, lire 52,000.

Capitolo 14. Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici, lire 100,000.

Capitolo 15. Sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie — Premi e contributi per lo incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 120,000.

Capitolo 16. Spese per acquisto di medaglie al valor militare ed al valore di marina; acquisto di decorazioni, lire 16,000.

Capitolo 17. Spese per la istituzione ed il funzionamento delle navi-asilo e per la sovvenzione alla Opera nazionale di patronato per le navi-asilo. (Decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085, e Regio decreto 3 settembre 1920, n. 1387), lire 168,000.

Capitolo 18. Somma dovuta all'Opera nazionale di patronato delle navi-asilo, proveniente dalle tasse d'ingresso ai musei della Regia marina. (Legge 21 giugno 1914, n. 536, e decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085), per memoria.

Capitolo 19. Spese casuali, lire 12,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 20. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili) (*Spese fisse*), lire 36,200,000.

Capitolo 21. Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (*Spese fisse*), lire 20,000,000.

Capitolo 22. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, numero 1970, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 70,000.

Spese per l'istruzione nautica. — Capitolo 23. Personale degli istituti di istruzione nautica — Stipendi, supplementi di servizio attivo e altri assegni fissi (*Spese fisse*) lire 3,484,000.

Capitolo 24. Indennità per missioni compiute nell'interesse dell'istruzione nautica — Indennità di trasferimento, lire 68,900.

Capitolo 25. Premi e sovvenzioni a titolo di incoraggiamento e per l'incremento della istruzione nautica — Sovvenzioni ad istituti di istruzione nautica — Borse di studio — Sussidi ad alunni e concorso nelle spese per imbarco di allievi su navi-scuola e per spese di esercitazioni pratiche, lire 277,700.

Capitolo 26. Retribuzioni per incarichi speciali relativi all'istruzione nautica, lire 25,000.

Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo. — Capitolo 27. Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe ed altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 3,300,900

Capitolo 28. Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e del segnalamento marittimo — Materiale e mano d'opera — Rinnovazione degli apparecchi — Spese di esercizio del naviglio addetto al servizio dei fari, lire 2,350,000.

Capitolo 29. Pigioni pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo (*Spese fisse*), lire 13,000.

Capitolo 30. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste, lire 95,000.

Capitolo 31. Indennità di responsabilità speciale ai comandanti delle zone dei fari e del segnalamento marittimo, lire 5,400.

Spese per la marina militare. — Capitolo 32. Ufficiali della Regia marina — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi, lire 37,000,000.

Capitolo 33. Ufficiali in posizione ausiliaria — Assegni (*Spese fisse*), lire 320,000.

Capitolo 34. Indennità di corredo, e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina, lire 190,000.

Capitolo 35. Corpo Reale equipaggi — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme, lire 65,203,000.

Capitolo 36. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sottufficiali del Corpo Reale equipaggi, lire 19 milioni e 230,000.

Capitolo 37. Corpo Reale equipaggi — Vestiario, lire 32,000,000.

Capitolo 38. Corpo Reale equipaggi — Viveri, lire 83,000,000.

Capitolo 39. Corpo Reale equipaggi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti — Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali — Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni — Contribuzione alla Cassa invalidi della marina mercantile — Gratificazioni ai riformati, alte paghe ai musicanti e strumenti musicali — Spese delle scuole a terra — Distinzioni onorifiche — Spese per giochi sportivi e ricreatori —

Biblioteche dei marinari - Trasporti di materiali, lire 5,750,000.

Capitolo 40. Difese costiere - Soprasoldi al personale, lire 970,000.

Capitolo 41. Servizio semaforico e radiotelegrafico - Soprasoldi al personale militare - Spese per fattorini e cantonieri, lire 850,000.

Capitolo 42. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprasoldi, lire 1,647,000.

Capitolo 43. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, soprasoldi ed assegni speciali a terra (Regio decreto 2 giugno 1924, n. 933), lire 375,000.

Capitolo 44. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, lire 3,400,000.

Capitolo 45. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi, lire 6,900,000.

Capitolo 46. Premi per lavori e studi costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare e scientifico dei servizi della Regia marina, lire 50 mila e 500.

Capitolo 47. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 3,280,000.

Capitolo 48. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) - Spese per il contingente in Cina - Spese riservate del Capo di Stato Maggiore, lire 49,720,000.

Capitolo 49. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia Accademia navale - Regia scuola meccanici - Regia scuola specialisti) - Spese di funzionamento e di mense - Soprasoldi d'insegnamento ai professori militari, lire 2,890,000.

Capitolo 50. Istituti di marina - Stipendi e supplementi di servizio attivo ai professori civili (*Spese fisse*), lire 400,000.

Capitolo 51. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 57,000.

Capitolo 52. Servizio idrografico - Stipendi e supplementi di servizio attivo al personale civile dell'Istituto idrografico di Genova (*Spese fisse*), lire 340,000.

Capitolo 53. Servizio idrografico - Materiale, lire 530,000.

Capitolo 54. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi (giornate di cura e materiale da ospedale), lire 3,600,000.

Capitolo 55. Contributo governativo per il funzionamento del Regio Comitato talas-

sografico italiano (legge 13 luglio 1910, n. 442), lire 353,000.

Capitolo 56. Spese per la Commissione internazionale per gli studi talassografici del Mediterraneo e per la partecipazione dell'Italia all'Unione oceanografica internazionale, lire 200,000.

Capitolo 57. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*), lire 840,000.

Capitolo 58. Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare - Miglioramenti alla efficienza bellica e logistica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, esclusi i lavori portuali, lire 26,600,000.

Capitolo 59. Lavori portuali pel miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali, lire 9,000,000.

Capitolo 60. Fitto di locali e canoni d'acqua per la marina militare, lire 350,000.

Capitolo 61. Personali civili dipartimentali (di ragioneria, di gestione, d'ordine, ingegneri chimici ed elettricisti, tecnici, disegnatori e assistenti dei Regi arsenali marittimi) - Stipendi e supplementi di servizio attivo (*Spese fisse*), lire 11,400,000.

Capitolo 62. Indennità di gestione e di responsabilità per i personali civili della Regia marina, lire 91,000.

Capitolo 63. Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento, lire 1,700,000.

Capitolo 64. Difese marittime e costiere - Armi e materiale da guerra per il miglioramento e la conservazione della efficienza bellica - Materiale di uso specifico delle difese stesse compresa la spesa per energia elettrica non inerente al servizio del casermaggio e degli arsenali, lire 29,000,000.

Capitolo 65. Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi, lire 700 mila.

Capitolo 66. Combustibili liquidi e solidi per la navigazione e per i servizi di bordo in genere, per le fotoelettriche, per le stazioni radio-telegrafiche, per le difese marittime, per gli apparati motori degli arsenali, per le ferrovie locali e per gli automobili - Ricostruzione delle scorte nei depositi, lire 83,700,000.

Capitolo 67. Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi, per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per

le ferrovie locali — Ricostituzione delle scorte nei depositi — Materiali di consumo per le Regie navi, lire 22,200,000.

Capitolo 68. Fornitura di energia idroelettrica per l'esercizio degli apparati motori, per i servizi di porto e per le Regie navi in disarmo ed in riparazione, lire 6,500,000.

Capitolo 69. Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi dilavoro, lire 4,000,000.

Capitolo 70. Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi — Spese di collaudo dei materiali — Spese per il movimento e trasporto dei materiali, 9,658,900 lire.

Capitolo 71. Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata, lire 177,000,000.

Capitolo 72. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata, lire 72,064,000.

Capitolo 73. Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo — Materiali per la costruzione di bersagli — Premi di tiro, lire 12,000,000.

Capitolo 74. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese d'assicurazione del personale lavorante della Regia marina, lire 73,500,000.

Capitolo 75. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo e da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511), per memoria.

Capitolo 76. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 5,000,000.

Capitolo 77. Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali, lire 250,000.

Capitolo 78. Spese postali e telegrafiche dipartimentali, lire 200,000.

Capitolo 79. Spese per rilegature, macchine da scrivere e calcolatrici e materiali speciali, lire 200,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 80. Personale transitorio e in via di eliminazione (*Spese fisse*), lire 34,000.

Capitolo 81. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 410,000.

Capitolo 82. Indennità temporanea mensile ai personali civili e militari di ruolo della Regia marina, lire 3,380,000.

Capitolo 83. Indennità temporanea mensile al personale insegnante non di ruolo dei Regi Istituti nautici, lire 440,000.

Capitolo 84. Contributo straordinario al Regio Comitato talassografico per corrispondere ai personale civile di ruolo, assistente, la indennità temporanea mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, e Regi decreti 20 luglio 1919, n. 1332, e 3 giugno 1920, n. 737, lire 50,000.

Capitolo 85. Indennità temporanea mensile ai sottufficiali del Corpo Reale equipaggi, lire 15,766,470.

Capitolo 86. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima, lire 14,135,500.

Capitolo 87. Indennità al personale lavorante della Regia marina licenziato a termini del Regio decreto 19 aprile 1923, n. 945, lire 3,000,000.

Capitolo 88. Ufficiali della Regia marina in posizione ausiliaria speciale — Pensione provvisoria (Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 710), lire 2,500,000.

Capitolo 89. Ufficiali della Regia marina in posizione ausiliaria speciale — Indennità speciale (lettara C dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 710), lire 600 mila.

Spese diverse. — Capitolo 90. Annualità d'ammortamento del mutuo della Cassa depositi e prestiti di lire 480,000 per la costruzione ed arredamento del Regio Istituto di biologia marina del Tirreno e degli altri Istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano (Regio decreto-legge 21 dicembre 1922, n. 1801), lire 34,630.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. Spese generali, lire 4,551,000.

Debito vitalizio, lire 56,270,000.

Spese per l'istruzione nautica, 3,855,600 lire.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 5,763,400.

Spese per la marina militare, 864,209,400 lire.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 45,315,970.

Spese diverse, lire 34,630.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordinaria), lire 980,000,000.

Pongo a partito il totale della spesa in lire 980,000,000.

(È approvato).

TABELLA A.

Elenco dei capitoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1925-26 lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 76 (Articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511).

Capitolo 32. Ufficiali della Regia marina — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi.

Capitolo 33. Ufficiali in posizione ausiliaria — Assegni (*Spese fisse*).

Capitolo 34. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina.

Capitolo 35. Corpo Reale equipaggi — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme.

Capitolo 36. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina, ecc.

Capitolo 37. Corpo Reale equipaggi — Vestiario.

Capitolo 38. Corpo Reale equipaggi — Viveri.

Capitolo 39. Corpo Reale equipaggi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti, ecc.

Capitolo 40. Difese costiere — Soprassoldi al personale.

Capitolo 41. Servizio semaforico e radio-telegrafico — Soprassoldi al personale militare — Spese per fattorini e cantonieri.

Capitolo 42. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi.

Capitolo 43. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso spese, ecc.

Capitolo 44. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali.

Capitolo 45. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi.

Capitolo 47. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione. Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.

Capitolo 48. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore.

Capitolo 49. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia Accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti) — Spese generali — Spese per i professori militari.

Capitolo 54. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi (giornate di cura e materiali d'ospedale).

Capitolo 57. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*).

Capitolo 72. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali marittimi e presso l'industria privata.

Capitolo 74. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese di assicurazione del personale lavorante della Regia marina.

Capitolo 75. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511).

Capitolo 81. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*).

Capitolo 86. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dell'Amministrazione militare marittima.

Passiamo ora agli articoli del disegno di legge.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Ai termini delle leggi 20 giugno 1909, n. 366, e 2 luglio 1911, n. 630, il Ministero delle finanze è autorizzato, per l'esercizio finanziario 1925-26, ad anticipare al Ministero della marina, in conto corrente, fondi fino al massimo di lire 28,000,000, per il servizio di cassa delle Regie navi che non si trovano nella posizione amministrativa di disarmo a dei Corpi a terra.

Le delegazioni del Tesoro sulle quali, nel predetto esercizio, potranno essere rilasciati ordini di pagamento a carico del conto corrente, sono quelle di Spezia, Taranto e Venezia.

(È approvato).

Art. 3.

Le disposizioni degli articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511, sono estese ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi arsenali militari marittimi: i relativi prelevamenti, nel loro complesso, non potranno eccedere, durante l'esercizio 1925-26, la somma di lire quattro milioni.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio medesimo, potranno operarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione di cui ai succitati articoli di legge, sono descritti nella annessa tabella A.

(È approvato).

Art. 4.

Formo il disposto dell'articolo 4 (modificato) del disegno di legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1924-25, reso esecutivo con la legge 28 giugno 1924, n. 1001, per l'esercizio provvisorio dei bilanci, è autorizzata, nei modi consentiti dal trattato di Washington, la costruzione di nuove unità, da stabilirsi con decreto del Ministero della marina, di concerto con quello delle finanze, nei limiti dell'annuo stanziamento di lire 177,000,000, per gli esercizi dal 1925-26 al 1929-30, ivi compresi gli impegni assunti per le costruzioni autorizzate coi precedenti provvedimenti, oltre le somme provenienti dalla vendita di navi radiate ai sensi del Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1800.

(È approvato).

Art. 5.

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 92,000,000 in aggiunta agli stanziamenti ordinari stabiliti dal precedente articolo 4, con la facoltà e modalità di cui all'articolo stesso.

Tale assegnazione sarà iscritta in apposito capitolo, con la denominazione « Fondo complementare per le costruzioni navali », nella somma di lire 23,000,000, per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1929-30.

(È approvato).

Art. 6.

È prorogata a tutto l'esercizio finanziario 1929-30 la facoltà concessa al Ministero della marina dal decreto luogotenenziale 11 febbraio 1917, n. 189, di imputare

i pagamenti ivi contemplati, sul fondo dei residui fino a totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza della parte ordinaria del bilancio, sia che si riferiscano a spese dell'esercizio stesso, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti, con estensione della facoltà medesima ai capitoli riflettenti le spese di materiale occorrenti per il servizio radiotelegrafico, le difese costiere, i fabbricati, le fortificazioni, le opere idrauliche ed i lavori portuali.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

UNGARO, segretario, legge.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle comunicazioni, per conoscere quando si provvederà a completare l'importantissima stazione di Verona, che per quanto sia una delle maggiori e più moderne di Italia, manca ancora delle pensiline, anche lungo le linee principali, così che i viaggiatori, fra cui numerosissimi quelli stranieri, anche per la distanza fra le sale di aspetto e le linee, sono esposti, nei giorni di maltempo, a sostare allo scoperto sotto la pioggia. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Grancelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere le ragioni per le quali agli insegnanti elementari provvisorii — dipendenti dal Provveditorato di Cosenza — gli stipendi mensili vengono abitualmente corrisposti con grande ritardo. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Salerno ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere le cause per cui a Sbandati (Istria), nella scuola elementare non si impartisce ai fanciulli slavi l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte, sebbene i genitori, tenendosi alla prescrizione della legge scolastica, l'abbiano richiesto.

« E quali provvedimenti crede il ministro di dover prendere per restaurare in quel paese la legalità. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere le ragioni per cui a San Lorenzo del Pasenatico (Istria) ai genitori slavi fu impedito di presentare la domanda per l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte e i loro fanciulli furono così privati di un diritto naturale garantito loro dalle leggi dello Stato.

« Quali misure intenda prendere il ministro dell'istruzione pubblica per restaurare in quel comune la validità della legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se gli è noto che a Mompaderno (Istria) nella scuola elementare ai fanciulli slavi non si impartisce l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte sebbene i genitori fidando nella validità della legge lo abbiano richiesto.

« E che cosa intenda intraprendere per restaurare in quel paese le leggi dello Stato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se gli è noto che ad Antignana (Istria) ai fanciulli slavi della scuola elementare non si impartisce l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte, essendosi l'autorità locale rifiutata perfino di accettare le domande dei genitori i quali, fidando nella validità delle leggi dello Stato, ne avevano fatto esplicita domanda.

« E quali provvedimenti intenda prendere per restaurare la legalità in quel comune. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se gli consta che a Villa Treviso (Istria) ai fanciulli del primo corso della scuola elementare non si impartisce l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte sebbene i loro genitori lo abbiano espressamente richiesto.

« E se non creda doveroso di indurre le autorità locali a rispettare le leggi vigenti dello Stato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere le ragioni per cui a San Pietro in Selve (Istria) in

disprezzo alle vigenti leggi scolastiche non si impartisce ai fanciulli della scuola elementare l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte sebbene i genitori lo abbiano richiesto.

« E quali misure intende prendere per restaurare in quel paese l'autorità delle leggi dello Stato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere per quali ragioni nel comune di Vermo di Pisino ai fanciulli slavi nella scuola elementare, non si impartisce l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte nei primi due anni, sebbene i genitori lo abbiano richiesto.

« E quali misure intende prendere per abolire questo stato di illegalità. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se gli è noto che a Macibobi-Caroiba (Istria) i fanciulli slavi della scuola elementare non ricevono l'istruzione della lingua materna nelle così dette ore aggiunte, sebbene i genitori l'abbiano espressamente richiesto come lo prescrive la legge Gentile.

« Inoltre domanda cosa intende intraprendere il ministro dell'istruzione pubblica affinché in quel paese sia ripristinato l'impero della legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se gli è noto che a Novacco di Pisino, paese abitato completamente da slavi, contrariamente alla legge in quella scuola elementare non si insegna la lingua materna ai fanciulli nelle cosiddette ore aggiunte sebbene i genitori l'abbiano richiesto.

« E quali provvedimenti creda prendere il ministro dell'istruzione pubblica per far sì che la legge sia rispettata. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere le cause per cui a Novacco di Montona (Istria),

paese prettamente slavo, i fanciulli non possono usufruire del diritto legale delle cosiddette ore aggiunte, in cui si impartisce l'istruzione della lingua materna, sebbene i loro genitori lo abbiano richiesto; e quali misure intende prendere per far cessare queste condizioni di illegalità. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Besednjak ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per la quale il 23 marzo 1925 a Milano vennero fermati e tradotti in questura alcuni rappresentanti sindacali riuniti legalmente per discutere questioni di carattere economico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Gennari ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e trasmesse ai ministri competenti.

La seduta termina alle 18.55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15.

1. Interrogazioni.
2. *Discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1925-26. (290)

3. Votazione a scrutinio segreto di 15 disegni di legge.

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1925-26. (292)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1925-26. (284-284-bis)

6. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1925-26. (295-295-bis).

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI.

Roma, 1925 — Tip. della Camera dei Deputati.