

XIII.

TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Presentazione di progetto di legge — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Spesa per le operazioni del riscontro effettivo dei magazzini e depositi dello Stato in esecuzione della legge 11 luglio 1897, N. 256 » — Discussione del disegno di legge: « Estensione del servizio di navigazione affidato alla Società “ Puglia ” nell’Adriatico » Parlano, nella discussione generale, il senatore Miceli, relatore, ed il ministro delle poste e dei telegrafi — Istanza del senatore Sermani-Moretti — Ripresa della discussione — Approvazione dei due articoli del disegno di legge — Inversione dell’ordine del giorno — Approvazione del disegno di legge: « Rimborso alle Società delle Strade ferrate della Rete Adriatica di annualità arretrate di pigione dei locali ad uso della dogana in Ala » — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge « Aggiunta all’articolo 57 della legge 22 dicembre 1888, N. 5849 (serie 3ª), per la tutela dell’igiene e della sanità pubblica - Cimiteri » — Presidenza del Vice Presidente Finali — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del regio decreto 23 settembre 1899, N. 373, per disposizioni speciali per la leva di mare della classe 1879 da chiamarsi nel gennaio 1900 » — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del regio Decreto 20 settembre 1899, N. 372, contenente disposizioni per la leva sulla classe 1879 » — Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l’esercizio finanziario 1899-900 » — Parlano, nella discussione generale, il senatore Negrotto ed il ministro della marina — votazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti il presidente del Consiglio ed i Ministri della marina e delle poste e telegrafi.

COLONNA-AVELLA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Spese per le operazioni di riscontro effettivo dei magazzini e depositi dello stato, in esecuzione della legge 11 luglio 1897 », N. 256 ». (N. 17).

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Spese per le ope-

razioni di riscontro effettivo dei magazzini e depositi dello Stato in esecuzione della legge 11 luglio 1897, n. 256.

Leggo l’articolo del progetto di legge:

Articolo unico.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 75,000 da inscrivere per L. 30,000 al capitolo 110-bis « Spese e compensi per l’esecuzione degli inventari da compilarsi in adempimento della legge 11 luglio 1897, n. 256, sul riscontro effettivo dei magazzini e depositi di materiali e di merci di proprietà dello Stato » del bilancio del Ministero del tesoro per l’eser-

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

cizio 1899-900; e per L. 45,000 al corrispondente capitolo n. 110 del bilancio del Ministero medesimo per l'esercizio 1900-1901.

PRESIDENTE. È aperta la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare e trattandosi di un progetto di legge che consta di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di progetto di legge.

BOSELLI, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSELLI, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dall'altra Camera, e che ha per titolo: Approvazione di maggiori assegni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1899-900.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro del tesoro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà trasmesso, per ragione di competenza, alla Commissione permanente di finanze.

Discussione del progetto di legge: « Estensione del servizio di navigazione affidato alla Società « Puglia », nell'Adriatico » (N. 10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Estensione del servizio di navigazione affidato alla Società « Puglia » nell'Adriatico.

Prego il signor senatore, segretario, Colonna-Avella di dar lettura del progetto di legge.

COLONNA-AVELLA, *segretario*, legge:
(V. stampato N. 10).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

MICELI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICELI, *relatore*. Io credo mio dovere di dichiarare in nome della Commissione di cui sono relatore, che essa ritiene conveniente di ripetere col vivo della voce al ministro delle poste e telegrafi che dirige ora questa amministrazione e al suo antecessore onorevole Nasi, le

lodi più sincere pei tentativi che hanno fatto allo scopo di estendere le nostre relazioni commerciali in vari punti del globo.

I loro tentativi sono stati modesti perchè le condizioni del bilancio sono state un freno a tentativi maggiori.

Io in nome della Commissione conforto, l'onorevole ministro, perchè quando si dia l'occasione o che egli possa crearla, segua coraggiosamente il proposito d'estendere al più possibile le nostre relazioni commerciali, le quali si identificano colla dignità e gli interessi materiali del paese. E siccome dalle notizie che l'onorevole ministro si è compiaciuto di comunicare alla Commissione risulta che i tentativi già compiuti tanto nell'Epiro, nell'Albania, nella Dalmazia, e, per quanto ho potuto apprendere, anche nella Tripolitania e nella Cirenaica, hanno avuto un risultato molto soddisfacente, almeno come principio e promessa di più notevoli effetti, così l'onorevole ministro dovrà essere consigliato dalle difficoltà che ha incontrato in alcuni luoghi ad usare ogni diligenza per facilitare gli approdi, che quivi non hanno potuto avere neppure un principio di esecuzione.

Gli effetti conseguiti in alcuni scali dell'Albania, dell'Epiro, della Dalmazia, come principio possono dirsi tali da destare una legittima fiducia che le cose procederanno in meglio, da giorno in giorno.

Ma lungo le coste delle Puglie e precisamente in alcuni paesi del Gargano, i tentativi non hanno potuto compiersi, perchè gli approdi non erano obbligatori, ed invece erano subordinati ad una condizione abbastanza grave, senza la quale gli approdi stipulati nella Convenzione del 15 luglio del corrente anno non potevano verificarsi.

Si era convenuto tra l'onorevole ministro e le Società Puglie che avrebbero avuto luogo approdi quindicinali a Rodi, Gallipoli, Otranto e Tricase, qualora ciascuno dei suddetti paesi avesse assicurato un carico di 25 tonnellate in ogni viaggio.

Ora questo carico non si è potuto raccogliere e gli approdi quindi non hanno avuto nessun principio di esecuzione.

Io pregherei l'onorevole ministro che con tanta diligenza studia queste questioni, di vedere se la cifra di 25 tonnellate a viaggio possa essere ridotta affinchè il tentativo possa aver

luogo, ed avviarsi per un avvenire più proficuo. La vostra Commissione crede che sia più opportuno fare i primi tentativi con un carico inferiore a 20 tonnellate, e che possa ottenersi dalla Società di limitarsi per ora ad un carico da 20 a 15 tonnellate per viaggio.

Così si farebbe un esperimento, dal quale si dedurrebbe quali vantaggi potessero attendersi il commercio nazionale dai nuovi approdi nelle coste pugliesi, su quali l'onorevole Di San Giuliano aveva fondato speranze di successo.

Spero che l'onorevole ministro non troverà vana questa mia raccomandazione, e che ne possa tenere conto con fiducia di riuscire nelle pratiche che vorrà intraprendere con la Società Puglia, che finora ha dato prove di compiere le necessità del paese ed il proprio interesse.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e telegrafi*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN GIULIANO, *ministro delle poste e telegrafi*. Mi corre anzitutto l'obbligo di ringraziare l'illustre relatore e l'Ufficio centrale delle parole così lusinghiere per il mio egregio predecessore e per me, che ha voluto all'uno e all'altro rivolgere in occasione di questo disegno di legge.

Stipulando egli questa convenzione, e cercando io di sollecitarne l'approvazione del Parlamento, non abbiamo fatto l'uno e l'altro che applicare al Governo le idee, che più volte dal nostro banco di deputato abbiamo sostenuto, essendo sempre stati convinti che sulla sponda opposta dell'Adriatico grandi interessi invitino l'Italia ad espandere la propria attività commerciale.

Io ho trovato la convenzione già stipulata, e l'onorevole relatore sa che è molto difficile ottenere che una convenzione, già stipulata e firmata, venga modificata con nuovi oneri per la Società che ha contrattato con lo Stato; tuttavia, e delle sue varie raccomandazioni incomincio dall'ultima, tuttavia ho ottenuto dalla Società Puglia, che in alcuni porti italiani, non contemplati nella Convenzione, i piroscafi delle nuove linee approdino, quando in uno di questi sia istituito una boa di ormeggio, assolutamente indispensabile, e quando in ciascuno di questi porti il movimento raggiunga 25 tonnellate per ciascun approdo.

L'onorevole relatore riconoscerà che i numerosi e frequenti approdi, se giovano alle località a favore delle quali vengono istituiti, non giovano ugualmente agli altri e maggiori porti, toccati dalle stesse linee, e agli interessi generali del commercio, massime trattandosi di linee, che debbono sostenere la concorrenza di quelle, assai più celeri, del Lloyd austriaco.

D'altronde, il limite minimo di 25 tonnellate mi pare così basso, che difficilmente potrei insistere con tutta l'efficacia, che, per deferenza verso l'Ufficio centrale e il suo relatore, desidererei di porre, affinché venga ulteriormente ridotto. Ciò nonostante farò, compatibilmente con gli interessi generali del commercio, alla Società Puglia le istanze che l'onorevole relatore ha domandato di fare. E sono lieto di dire fin da ora che oltre gli approdi qui convenuti, ho ottenuto un altro approdo ad Ortona, vivamente desiderato dalle popolazioni abruzzesi.

In quanto agli approdi sulla opposta riva dell'Adriatico, la convenzione stipulata dal mio predecessore non contemplava quello a Metkovich, nè quello ad Oboti.

Come il Senato sa, di questi due approdi, l'ultimo specialmente è di notevole importanza per porre la linea italiana in grado di sostenere la concorrenza con le linee straniere; perchè oggi, approdando i nostri piroscafi a S. Giovanni di Medua, e dovendosi per via mal sicura trasportare le merci a dorso di cavalli e muli, il nostro commercio è in condizioni di inferiorità, così in rapporto alla Società del Lloyd e come alla Ragusea che spinge innanzi animosa le sue navi rimontando la Bojana sino ad Oboti, a due ore di barca da Scutari e in prossimità de' più importanti mercati del Montenegro.

La Società Puglia si propone di costruire battelli speciali per rimontare la Bojana sino ad Oboti, e la Narenta sino a Metkovich.

E quando sarà interamente costruita la ferrovia da Metkovich a Serajevo per Mostar, ed anche quegli abitanti avranno imparato a preparare le doghe e le tavole di legname meglio di quello che facciano ora, si potrà avviare con alcuni scali dell'Italia, specialmente dell'Italia meridionale, un proficuo commercio.

Non meno cordialmente ringrazio l'Ufficio centrale degli incoraggiamenti che mi ha rivolto, perchè alle linee, che oggi il Senato è chiamato ad approvare, altre se ne aggiungano, e per que-

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

sta parte ho avuto la fortuna di antivenire i suoi desiderî, perchè già pende innanzi all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge, che ho avuto l'onore di presentare appena furono ripresi i lavori parlamentari, il quale, senza aumento della spesa complessiva a carico dell'erario dello Stato, aggiunge ai servizi attuali alcuni nuovi servizi, dei quali mi basterà ricordare i tre più importanti: una linea più diretta e più celere per la Tunisia; una linea per la Siria e Cipro, paesi non ancora collegati all'Italia da linee di navigazione periodiche e sovvenzionate; e finalmente una linea per la Cirenaica, che, mercè accordi convenuti tra me e la Navigazione Generale, è già stata da alcuni mesi attuata, in via di esperimento, con risultati assai soddisfacenti, poichè, nei pochi viaggi, che si sono compiuti dall'agosto ad oggi, il movimento delle merci è quasi triplicato.

Chiunque getti uno sguardo alla carta geografica vedrà come queste linee corrispondano all'indirizzo, che, per il presente e per l'avvenire è tracciato all'Italia dalla sua posizione geografica, dalla sua storia, dalle sue tradizioni, dall'intuito del suo avvenire.

Istanza del senatore Sormani-Moretti.

SORMANI-MORETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SORMANI-MORETTI. Corrono gravi notizie sulla salute del nostro collega Artom.

Io pregherei, anche a nome di altri colleghi, il Presidente di comunicarci, se vi sono, delle notizie e di esprimere alla famiglia la parte viva che noi prendiamo alla sua ansietà.

PRESIDENTE. Con dolore nell'animo dovevo già annunciare, ed annuncio ora, al Senato, di aver ricevuto il seguente telegramma dal nipote del nostro collega.

« Col cuore angosciato mi permetto informarla che mio zio trovasi da stamani in condizioni gravissime.

« ERNESTO ARTOM ».

Ora noi dobbiamo pregare Iddio che ci conservi l'illustre uomo.

Intanto non mancherò di far conoscere alla famiglia i sentimenti del Senato, dei quali si è fatto interprete il collega Sormani-Moretti.

Ripresa della discussione.

MICELI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MICELI, *relatore*. Ringrazio l'onor. ministro delle notizie che ci ha dato, specialmente quelle che riguardano la Cirenaica e la Tripolitania, anche perchè io pensavo già di interrogarlo sui risultati di quei viaggi.

Seppi che i primi due viaggi avevano dato le prime prove della loro utilità.

Mi compiacchio ora di sentire che i risultati posteriori sono stati progressivi da viaggio in viaggio e che si è giunti a veder quintuplicato il movimento di merci che si era verificato nel primo viaggio.

In quanto poi ai tentativi che io raccomandavo degli approdi nelle coste della Puglia il ministro vedrà quello che potrà fare. Io credevo che le 25 tonn. di merci fossero stipulate per ogni viaggio quindicinale, perchè nella Convenzione non si parla di carico annuo. Quindi se si trattasse di carico annuo sarebbe davvero esiguo. Ma se si tratta di un carico quindicinale di 25 tonn., forse pei primi tentativi sarebbe molto grave. Del resto io in nome della Commissione dichiaro che confidiamo nell'energia e nell'abilità dell'onor. ministro.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È approvata, con effetto dal 15 agosto 1899, la qui unita Convenzione del 3 dicembre 1898, addizionale a quella annessa alla legge 22 aprile 1893, n. 195, stipulata con la Società di navigazione *Puglia* per l'ampliamento dei servizi nell'Adriatico, tenuto conto della dichiarazione, qui pure annessa, in data 15 luglio 1899.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato, per l'adempimento delle condizioni di cui nell'accennata Convenzione, ad inscrivere nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi al capitolo: « Servizio postale e commerciale marittimo » la somma di lire 105,416 66 per l'esercizio 1899-900 e quella di lire 115,000 per ogni esercizio successivo.

(Approvato).

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

Questo disegno di legge sarà più tardi votato a scrutinio segreto.

Inversione dell'ordine del giorno.

Approvazione del disegno di legge: « Rimborso alla Società delle strade ferrate della Rete Adriatica di annualità arretrate di pigione dei locali ad uso della dogana in Ala » (N. 20).

PRESIDENTE. Pregherei ora il Senato a volere consentire che si proceda alla discussione del progetto di legge che ha per titolo: « Rimborso alla Società delle strade ferrate della rete Adriatica di annualità arretrate di pigione dei locali ad uso della dogana in Ala ».

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

Prego il signor senatore, segretario, Colonna-Avella di dar lettura del progetto di legge.

COLONNA-AVELLA, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 20).

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

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere al rimborso dovuto alla Società delle strade ferrate della rete Adriatica, per annualità dalla stessa corrisposte alla Società delle strade ferrate meridionali austriache, dal 1° luglio 1885 al 1° luglio 1899, per pigione dei locali ad uso della dogana in Ala, e di maggior canone per ampliamenti e miglioramenti apportati a locali presi in locazione.

(Approvato).

Art. 2.

A tale scopo verrà stanziata in apposito capitolo da istituirsi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1899-1900 la somma di lire 66,690.60.

(Approvato).

Si procederà poi alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Aggiunta all' articolo 57 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (Serie 3^a), per la tutela dell' igiene e della sanità pubblica - Cimiteri » (N. 14).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Aggiunta all' art. 57 della legge 23 dicembre 1888, n. 5849 (serie 3^a), per la tutela dell' igiene e della sanità pubblica - Cimiteri ».

Do lettura del disegno di legge:

Articolo unico.

All' articolo 57 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849, sono aggiunti i seguenti capoversi:

Quando le condizioni locali lo richiedano potrà essere permesso di costruire nuovi cimiteri, conservare e ampliare quelli già in uso, a distanza minore di 200 metri dall'abitato.

Potrà pure essere permesso di eseguire opere di manutenzione e di ampliamento nelle abitazioni o negli edifici di qualsiasi specie, preesistenti alla promulgazione della presente legge, che si trovino a distanza minore di 200 metri dai cimiteri.

In tali casi la concessione dovrà farsi volta per volta dal prefetto della provincia, previo parere favorevole del Consiglio provinciale sanitario.

Contro il rifiuto del prefetto è ammesso il ricorso al Ministero dell' interno, che deciderà udito il Consiglio superiore di sanità e il Consiglio di Stato.

È aperta la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare e trattandosi di un disegno di legge che consta di un solo articolo, si voterà poi a scrutinio segreto.

(Il Presidente lascia il seggio presidenziale e il Vicepresidente Finali assume la presidenza).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del regio decreto 23 settembre 1899, n. 373, per disposizioni speciali per la leva di mare della classe 1879 da chiamarsi nel gennaio 1900 » (N. 21).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Conversione in legge del regio decreto 23 settembre 1899, n. 373, per disposizioni speciali per la leva di

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

mare della classe 1879, da chiamarsi nel gennaio 1900».

Leggo l'articolo unico del progetto di legge ed il relativo decreto :

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto del 23 settembre 1899, n. 373, contenente disposizioni speciali per la leva di mare della classe 1879.

Regio decreto 23 settembre 1899, n. 373, inserito nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 18 ottobre 1899.

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 13 della legge sulla leva di mare, testo unico, approvato col Nostro decreto del 16 dicembre 1888, n. 5860;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1.

Gli iscritti della leva di mare sulla classe 1879 che saranno riconosciuti idonei alle armi e non avranno diritto alla assegnazione alla 3^a categoria, saranno tutti assegnati alla 1^a categoria.

È fatta eccezione per quelli provenienti da leve anteriori a quella dell'anno 1898, che, pel numero avuto in sorte, avrebbero dovuto appartenere alla 2^a categoria. Essi, se riconosciuti idonei, saranno assegnati alla 2^a categoria.

Art. 2.

Gli iscritti che furono rimandati dalle precedenti leve sui nati nel 1877 e nel 1878 in base all'articolo 53 del testo unico delle leggi sulla leva di mare, approvato con Regio decreto n. 5860 (serie 3^a), del 16 dicembre 1888, ove sieno riconosciuti idonei ed assegnati alla 1^a categoria nella leva del 1900, assumeranno la ferma di due anni se nati nel 1877, e quella di tre anni se nati nel 1878.

Art. 3.

Il ministro della marina potrà, durante l'anno 1900, mandare in congedo anticipato gli iscritti arruolati di 1^a categoria con le classi 1876 e 1877, quali rivedibili per infermità od imperfezioni fisiche, della classe 1875, dopo che essi abbiano compiuto due o tre anni di ferma, secondo che appartengano alla classe 1877, ovvero alla classe 1876.

È aperta la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare, e trattandosi di un disegno di legge che consta di un solo articolo, si voterà poi a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del regio decreto 20 settembre 1899, n. 372, contenente disposizioni per la leva sulla classe 1879 » (N. 22).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Conversione in legge del regio decreto 20 settembre 1899, n. 372, contenente disposizione per la leva sulla classe 1879 ».

Leggo l'articolo unico del progetto di legge ed il relativo decreto :

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto del 20 settembre 1899, n. 372, contenente disposizioni per la leva sui nati nel 1879.

Regio decreto n. 372, portante disposizioni per la leva sui nati nel 1879.

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 8 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto del 6 agosto 1888, n. 5655, (serie 3^a);

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1.

Gli iscritti della leva sulla classe 1879, che saranno riconosciuti idonei alle armi e non abbiano diritto all'assegnazione alla 3ª categoria, saranno arruolati tutti in 1ª categoria. È fatta eccezione per quelli provenienti dalle leve anteriori a quella sulla classe 1872 e per quelli provenienti dalla leva sulla classe 1876, che pel numero già avuto in sorte, avessero dovuto essere assegnati alla 2ª categoria, i quali in caso di riconosciuta idoneità alle armi saranno arruolati in quella categoria.

Art. 2.

Gli iscritti che furono rimandati dalle leve precedenti sulle classi 1877 e 1878 come rivedibili, a senso degli articoli 78 e 80 della legge sul reclutamento, se saranno dichiarati idonei ed arruolati nella 1ª categoria nella leva sulla classe 1879, assumeranno, quelli nati nel 1877 la ferma di anni uno, e quelli nati nel 1878 la ferma di anni due.

Art. 3.

È fatta facoltà al ministro della guerra di stabilire il numero degli uomini nati nel 1879 ed arruolati nella 1ª categoria, che dovranno assumere la ferma di anni due prevista dalla legge sul reclutamento.

Art. 4.

Per gli effetti contemplati nella legge suddetta, nelle provincie di Venezia e in quella di Mantova, il distretto amministrativo rappresenta il mandamento.

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di esser-varlo e di farlo osservare.

UMBERTO.

G. MIRRI.

PRESIDENTE. È aperta la discussione.

Non essendovi oratori iscritti e trattandosi di progetto di legge che consta di un solo articolo, si procederà più tardi alla votazione a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1899-900 » (N. 19).

PRESIDENTE. Procedendo nell'ordine del giorno, il Senato discuterà ora lo « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1899-900 ».

Secondo il consueto, si ometterà la prima lettura dei capitoli; sarà fatta più tardi quando sarà aperta la discussione su ciascuno di essi.

Leggo l'articolo unico del progetto di legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1899 al 30 giugno 1900, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

NEGROTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NEGROTTO. On. colleghi! Profondamente convinto e da lunga data che l'Italia nostra debba possedere, per molte ragioni, una potente marineria militare, sento oggi il dovere di prendere la parola su questo bilancio, non senza lamentare, onorevoli colleghi, non siasi fin qui dato alla marina il forte assetto che le si addice, specialmente da che l'Italia ebbe fortunatamente a compiere la sua tanto sospirata unità nazionale.

Sento oggi il dovere di prendere la parola, fidente che il Senato del Regno vorrà assecondare quello che io brevemente dirò nell'interesse di poter ottenere una marina potente, quale si addice ad una nazione come la nazione italiana.

La necessità che ha l'Italia nostra di possedere potente marineria militare si deve primieramente al fatto che pella sua posizione geografica l'Italia meglio si difende dal mare che dalla terra; del resto, per avere una mari-

neria quale le si addice, si trova in condizione molto più favorevole di ogni altra nazione, tanto perchè ha un ottimo e valoroso corpo di ufficiali, quanto perchè possiede un ottimo corpo di marinai che per valore e sobrietà per patriottismo non temono il confronto di quelli di qualsiasi altra nazione.

Ma se abbiamo la fortuna di essere ben forniti di un ottimo corpo marinaio, che per valore e sobrietà non teme il confronto di qualsiasi altra nazione, siamo in condizioni sfavorevoli e lontani dall'aver il materiale corrispondente.

Il numero delle navi da battaglia è davvero troppo esiguo, ed il Parlamento ed il Governo si assumono una ben grave responsabilità, non provvedendone la nostra marineria.

Nè si cerchi la scusa nella mancanza dei mezzi finanziari, perchè volendo si potrebbero accumulare, mediante savie economie, delle somme da rendere meno molesto l'aggravio ai contribuenti.

Ma indipendentemente da ciò conviene riflettere, onorevoli colleghi, che l'Italia possiede un'estensione di oltre ottomila chilometri di coste marittime, comprese le isole, e molte delle sue più importanti città che deve difendere sono bagnate dal mare; inoltre non si può a meno di proteggere e tutelare l'enorme naviglio mercantile così utile all'Italia pel suo esteso commercio in ogni parte del mondo.

Onde meglio possiate convincervi, onorevoli colleghi, del gran movimento commerciale che ha l'Italia nostra, mi basterà citare alcuni dati statistici relativi alla nostra marineria mercantile.

Il tonnello della marineria mercantile a vapore conta 384 navi, per tonn. lorde 445,009; nette 277,520.

Il tonnello della marina mercantile a vela per navi 5774, tonnellate nette 537,642.

Questo vi dimostra evidentemente quanto sia grande il movimento commerciale italiano e quanto sia sentita la necessità di assumerne la difesa.

Secondo il bilancio della marina del 1899 al 1900, risulta che l'Italia possiede 9 navi utili da battaglia; fra pochi mesi ne dovrebbe possedere altre 4, e fra cinque anni altre 3; così in totale 16 navi da battaglia, mentre secondo una nota di variazione dell'ex-ministro Vac-

chelli ascenderebbero ora al numero di 50 lasciando da parte il numero di 145 torpediniere delle varie classi e delle altre navi. L'Italia avrebbe speso nel ventennio dal 1878 al 1898, per la marina l'importante somma di lire 957,563,629 delle quali per la riproduzione del naviglio e per costruzioni navali, compresi i residui attivi del 1877, erogò L. 545,329,491.

Di fronte a queste forti spese io ravviso necessario che l'onorevole ministro della marina proceda ad una severa inchiesta per riconoscere quali ne siano state le cause, perchè con tanto danaro speso si sia ottenuto un così meschino risultato.

Ed io, onorevoli colleghi, faccio questa proposta, tanto più volentieri per l'obbligo che tutti abbiamo di curare che il pubblico denaro non sia sprecato e perchè ho piena fiducia nell'attuale ministro della marina. Confido che dai risultati dell'inchiesta esso potrà meglio illuminarsi e scegliere i modi per far sì che con i mezzi che egli crederà opportuni, la nostra marina possa essere potentemente organizzata.

Non crediate onorevoli colleghi che sul risultato dell'inchiesta io abbia molta fede. Io sono vecchio e già da un trentennio ebbi l'alto onore di appartenere al Parlamento, e quindi ve lo confesso ingenuamente, potei convincermi per prova, che non deve farsi troppo assegnamento sulle inchieste. Tuttavia se ve la propongo è per debito di coscienza e perchè possa trarne profitto un ministro che per la prima volta siede al banco del Governo onde valersene per dare alla marina militare quello incremento che da tutta Italia è desiderato.

Non so se voi, onorevoli colleghi, abbiate osservato che tutte le nazioni tendono ad aumentare la loro marina e specialmente la Germania. Se posso prestar fede a quanto si dice dalla stampa, essa tenderebbe nientemeno che a duplicare la sua marina militare.

Onorevoli colleghi, per le impellenti ragioni che vi dissi più sopra, l'Italia dovrebbe essa dare l'esempio dell'aumento della sua marina militare, ma questo esempio ne viene invece dalla Germania, la quale, come io ho detto, intenderebbe raddoppiare la sua marina da guerra, come parrebbe da un importante discorso pronunciato al Reichstag dal signor Bülow.

Una ragione di più, onorevoli colleghi, che

ne consiglia ad un importante aumento della nostra marina militare, aumento che potremo compiere con la maggiore facilità, la troviamo nel numero dei nostri famosi marinai; avvegnachè l'Italia ne ha iscritti nelle matricole della gente di mare l'importante numero di 247,363, dei quali 123,977 sono naviganti e 123,386 appartengono alle arti marittime.

Da ciò potrete, onorevoli colleghi, rilevare come l'Italia nostra potrebbe agevolmente duplicare la sua marina da guerra reclutando il personale nei suddetti 123,977 marinari.

Io avrei finito il mio breve discorso perchè mi pare di aver detto quanto basta, dirò quasi all'inglese, perchè si conosca l'importanza della marina militare, e poi perchè penso che vi saranno altri che prenderanno la parola per venire in aiuto a me, onde il Parlamento sia generoso verso la marineria e far sì che l'Italia possa difendere strenuamente in qualunque caso la sua unità, indipendenza e le sue libertà. Non confidate, onorevoli colleghi, sulle possibili alleanze, perchè per potervi fare ragionevole assegnamento bisogna essere forti. Anche nella vita privata chi vuole intraprendere una grande impresa non si associerà di certo ad un nullatenente.

Solo quando noi saremo forti potremo trovare facilmente l'alleanza dei forti.

E vero, onorevoli colleghi, che la storia insegna che l'Italia ebbe sempre una buonissima accoglienza dal Governo inglese, e abbiamo sempre potuto contare sulla sua alleanza. Si potrebbe dire che queste mie osservazioni suonassero meglio dette da un uomo di mare, ma, comunque siano, esse vengono da un cittadino, che ha sempre avuto un grande amore per la marineria militare. E se non intrapresi la carriera del marinaio si fu per volere di mio padre, di felice memoria. Ma confesso al Senato che quando ebbi l'alto onore di essere improvvisamente chiamato ad appartenere al Parlamento nell'anno 1860, mentre non ci avevo mai pensato, io dissi tra me e me, che non avendo potuto servire il mio paese nella marina mi sarei adoperato con ogni mezzo perchè l'Italia nostra fosse dotata di una potente marineria militare.

E, allorquando, onorevoli colleghi, fu compiuta l'unità d'Italia, io intrapresi una crociata in questo senso, appunto perchè l'Italia fosse

dotata di una potente marina. Ho potuto poco; ma quando penso che non si era ancora fatto nulla e che quando si compì l'unità nazionale, l'Italia, se mal non mi ricordo, non possedeva che quattro meschine navi, delle quali ora non rammento più il nome, cioè quelle della marina sarda; di quella marina sarda, nella quale io contavo entrare, per servire il mio paese, ben si può affermare che il progresso fatto non è stato piccolo.

Ora io raccomando caldamente al ministro di voler far in modo che le navi che saranno poste sui cantieri non abbiano da starci tanto tempo come sventuratamente avvenne in passato.

Son lieto di associarmi alla Commissione permanente di finanze che, per mezzo del suo relatore, raccomanda la stessa cosa che io raccomando al ministro, poichè, se voi nol sapete, vi dirò che, mentre da noi le navi stanno qualche volta sul cantiere sei o sette anni, in Inghilterra non vi ha esempio che stiano più di tre anni o tre anni e mezzo. Ora quel che si fa in Inghilterra non c'è ragione che non lo si possa fare da noi, ed è cosa così importante, che io mi permetto di raccomandare caldamente all'onorevole ministro della marina, che è una fortuna per l'Italia, sia stato prescelto dal presidente del Consiglio dei ministri nella persona dell'ammiraglio Bettolo a reggere le sorti della nostra marina, poichè l'ammiraglio Bettolo, oltre ad essere un valente marinaio, ed avendo reso grandi servizi navigando quasi costantemente, egli è un uomo che si è sempre occupato con grande interesse della marina. E se l'Italia non avrà una marina forte, tra breve, non sarà per colpa di lui, poichè egli avrà fatto quanto poteva per vedere di rialzarla.

Ora, onorevoli colleghi, me ne duole, ma bisogna che rimonti un po' indietro. Io voglio ritornare ai tempi della Repubblica di Genova, di Pisa e di Venezia.

Allorquando vi erano queste tre piccole Repubbliche, voi sapete come quei marinai, che per una parte mi vanto di chiamare compatrioti, visto che Genova è la mia città natia, quei marinai ebbero sventuratamente, poichè non c'era ancora l'unità d'Italia, a combattere spesso guerre fratricide, per la supremazia sui mari e per l'onore della loro bandiera.

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

Ma voi sapete benissimo che non tutto il male vien per nuocere.

Ebbene, la disgrazia che le marine genovese, pisana e veneta siensi tra loro aspramente combattute, dà a noi la certezza che un giorno, in cui l'Italia avesse d'uopo della sua marina, con tali elementi che se non sono più gli stessi, sono però loro discendenti, o meglio, se volete i loro nepoti, potete essere certi che la marina potrà tenere alto non soltanto l'unità e la libertà che noi abbiamo in Italia, ma saprà tenere alta e con molto onore la bandiera nazionale.

Onorevoli colleghi! Stando per mettere fine al mio dire, darò fondo, valendomi di un termine marinresco, alla mia ancora della speranza, fidente che, avendo parlato ad un Corpo eminentemente patriottico, quale è il Senato del Regno, cui mi onoro di appartenere, vorrete provvedere all'onorevole ministro della marina i mezzi necessari onde possa organizzare una marina potente, affinchè per qualsiasi evento essa possa efficacemente difendere l'unità nazionale e le nostre libertà. Se voi, onorevoli colleghi, vorrete assecondare questi miei voti, che partono dall'intimo del mio cuore, siatene certi, voi avrete ben meritato della patria e del Re. (*Approvazioni*).

BETTÒLO, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BETTÒLO, *ministro della marina*. Mi associo con animo riconoscente ai voti e alle speranze manifestate dal senatore Negrotto, e lo ringrazio delle benevoli parole con le quali egli ha voluto accompagnare l'opera mia.

L'on. Negrotto ha accennato alla necessità di conquistare all'Italia una potenza marittima adeguata alla sua difesa e alle sue legittime aspirazioni.

Apostolo, benchè modesto, di questa idea, io mi associo alle sue parole con le mie migliori energie. Se non che conviene che io esprima al Senato il mio pensiero sulla possibilità di realizzare questo voto.

Non sono tanto le ristrettezze finanziarie che innalzano delle difficoltà allo sviluppo della nostra marina; ma io penso che questo sia principalmente ritardato, causa una insufficiente coscienza del paese dell'importanza che può avere una forte marina, così rispetto alla di-

fesa nazionale come riguardo alla tutela dei nostri diritti nel consorzio internazionale.

Per conquistare una potenza marittima, non bastano i milioni, non basta avere delle forti navi; bisogna che il paese senta in modo e in forma marinara. (*Bene*).

Ora a questa suprema finalità non può solamente provvedere il ministro della marina, non possono solamente provvedere i milioni; ma bisogna che un apostolato patriottico promuova il sentimento marinara, bisogna che l'Italia senta profondamente la necessità di essere forte sul mare. (*Bravo!*)

L'on. Negrotto, riferendosi alla relazione dell'onorevole relatore nell'altro ramo del Parlamento, ha seguito (me lo permetta) una corrente, di esagerato pessimismo.

Seguendo quella corrente, egli affermava che noi oggi non possiamo disporre che di due navi, che fra poco potremo averne altre quattro discrete e altre cinque ne avremo fra sei anni.

Ora questo, mi permetto di osservare, non è del tutto conforme alla verità.

Se si vuole paragonare le nostre navi, costruite or sono 25 anni, colle navi più moderne che costituiscono gli elementi principali delle flotte delle altre nazioni marittime, certo che le nostre unità di battaglia non possono reggere al confronto, ed appaiono troppo invecchiate per forza di progresso, ma non mi pare che il paragone si possa stabilire su queste basi.

Se le altre nazioni marittime avessero scartato quei tipi che noi ancora teniamo in servizio, allora il paragone potrebbe fino ad un certo punto esistere (e poi mi spiegherò perchè dissi, fino ad un certo punto), ma dal momento che le altre nazioni marittime hanno e mantengono di fronte ai nostri *Morosini*, ai nostri *Lauria*, ai nostri *Andrea Doria* e *Dandolo* dei tipi i quali non sono per nulla superiori in valore militare, io non comprendo perchè noi dobbiamo deprezzare cotanto quelle nostre navi, ponendole a raffronto con i migliori tipi di cui dispongono le altre nazioni. (*Bene, approvazioni*).

Vi fu un momento in cui per una stasi fatale noi non abbiamo potuto seguire i progressi come furono seguiti presso le nazioni marittime più ricche di noi; e confesso che quel momento fu veramente fatale, perchè fu appunto allora, quando si estendevano l'introduzione delle armi a tiro rapido, l'applicazione delle corazze più

potenti, l'uso dei proietti ad alti esplosivi, che noi rallentavamo lo sviluppo delle nostre costruzioni navali mentre le altre nazioni lo acceleravano. Perciò mentre noi ci siamo arrestati ai tipi dell'*Umberto*, della *Sicilia* e della *Sardegna*, che si potrebbero paragonare ai tipi *Majestic* della marina inglese, gli altri correvano sulla curva dei progressi, rendendo più sensibile la nostra relativa inferiorità.

Ora io non potevo non preoccuparmi di siffatto stato di cose, e nei limiti che mi erano imposti dalle condizioni del bilancio, pensai che in qualche misura mi sarebbe stato possibile di provvedere alle esigenze del momento, uniformando le spese dell'amministrazione a criteri più economici senza per nulla pregiudicare le forze vive della nostra potenza navale.

In base a questo proposito, mentre curai di realizzare le maggiori economie compatibili con un regolare esercizio di tutti i rami dell'amministrazione, domandai con apposito disegno di legge, già presentato all'altro ramo del Parlamento, l'assegno di 40 milioni da ripartirsi in quattro bilanci, per svolgere il programma cui accennerò brevemente.

Senza esagerare le forze, di cui attualmente disponiamo, noi possiamo mettere in linea nove navi corazzate, e notate che io non enumero fra queste i tipi più antiquati quali la *Maria Pia*, il *San Martino*, ecc. A queste nove navi, aggiungo l'*Italia* e la *Lepanto* in quanto che queste unità create con concetti di altri tempi, mantengono tuttavia una velocità uguale se non superiore a quella delle navi corazzate delle altre nazioni marittime. In conseguenza di ciò, io pensai che queste navi erano suscettibili di essere rimodernate, mediante opportune modificazioni, principalmente intese a migliorarne le condizioni difensive. Ora io sento di potere affermare che, a lavoro compiuto, l'*Italia* e la *Lepanto* potranno essere comprese fra le nostre migliori navi corazzate.

Ciò posto, saranno 11, le corazzate di cui potremo disporre; alle quali se aggiungiamo la *Garibaldi* e la *Varese*, prossimamente approntate, porteremo a 13 la forza numerica delle nostre vere navi da battaglia.

Nel prossimo quadriennio, mediante la concessione dei fondi richiesti, verrebbe accelerato lo approntamento delle 5 navi attualmente in corso di costruzione, e ne sarebbero allestite

altre due di nuovo tipo, studiate in base a criteri che a me sembrano i più rispondevoli alle esigenze della nostra difesa marittima.

Con tale programma noi potremo avere, alla fine dell'esercizio 1903-1904, 20 navi corazzate, e potremo certamente guardare l'avvenire con animo più tranquillo di quello che oggi possiamo fare. (*Bene*).

NEGROTTO. Chiedo la parola per un fatto personale.

BETTÒLO, *ministro della marina*. Ho detto che non intendeva di non tener conto, fra le nostre corazzate, delle navi così dette di tipo antiquato benchè corazzate, poichè tali unità possono risultare, nelle contingenze d'una guerra, d'una efficacia non trascurabile. Spiego il mio concetto.

Nelle fasi di una guerra marittima dopo un primo scontro, saranno efficaci anche le navi che oggi reputiamo meno buone, che oggi reputiamo antiquate.

Figuratevi quali possono essere le condizioni degli elementi che costituiscono due forze navali dopo i disastri d'una azione navale.

Ebbene io non esito a credere che se al momento in cui le navi che sopravviveranno alla lotta, e che dovranno raggiungere malconce le loro basi di operazione, saranno attaccate con animo ardito, anche da navi di tipo antiquato, io non esito a credere, o signori, che quelle navi potranno ricevere l'ultimo colpo di grazia.

Così io penso che le navi antiquate non debbano esser messe così facilmente nel dimenticatoio, come non le vedo mettere nel dimenticatoio dalle marine estere, in quanto che io credo che quelle navi potrebbero giungere molto opportunamente sul teatro dell'azione.

Enumerate le navi corazzate di cui disponiamo, e di cui potremo disporre, non sarà superfluo accennare a quelle che vengono distinte col nome d'incrociatori protetti.

Noi abbiamo un buon numero di queste navi. Le altre nazioni ne dispongono di un numero maggiore.

Esse sono dovute ad un periodo di transizione, in cui l'incertezza pendeva sul programma delle costruzioni navali.

L'elevato valore delle navi corazzate fece sembrare opportuno di sacrificare l'invulnerabilità

alla velocità, elemento pregievolissimo così sotto il rapporto strategico come sotto quello tattico.

Questo concetto fu seguito da noi come altrove, e vi fu un tempo in cui sembrava dovesse prevalere in Francia sotto l'impulso delle dottrine dell'ammiraglio Aube.

Noi seguimmo quella via, rallentando il cammino su quella che aveva caratterizzato il nostro programma navale; e di quell'indirizzo noi non possiamo rallegrarci, inquantochè le navi che ne furono il frutto, non possono oggi ritenersi quali vere navi da battaglia.

Se per lo passato queste navi potevano essere ancora efficacemente impiegate, oggi non sarebbe più possibile il farlo. Le artiglierie a tiro rapido, le granate ad alti esplosivi le ridurrebbero in breve ora a mal partito; tali sono gli ammaestramenti che ci diedero le battaglie di Yalù e di Santiago. Considerando tuttavia che in una marina s'impongono non solamente le esigenze dell'azione navale, ma eziandio missioni d'indole differente, quali sono quelle che l'illustre statista Bismarck chiamava servizi politici navali, noi potremo utilizzare le unità cui abbiamo accennato, per rispondere a quelle funzioni che sono dirette a portare la nostra bandiera attraverso gli oceani per promuovere e tutelare i nostri interessi, col vantaggio di educare la fibra dei nostri marinai.

Ma se queste navi avranno un impiego assai problematico nelle guerre marittime, e se per ora non gioverebbe aumentarne il numero, giova rivolgere lo sguardo ad un altro elemento, destinato ad avere gran parte nelle operazioni navali dell'avvenire. Voglio accennare al *destroyer*; oggi noi ne manchiamo, mentre io penso che un buon numero di *destroyers* viene richiesto dall'assetto organico delle flotte moderne. E se ciò è generalmente sentito, deve esserlo principalmente da noi per le condizioni speciali in cui tali unità potrebbero essere impiegate in una guerra marittima in cui l'Italia fosse impegnata. Egli è perciò che io a questo genere di costruzioni intendo di dare un largo sviluppo, per quanto lo consentano le risorse del nostro bilancio.

Posso intanto annunciare al Senato che oggi ne abbiamo in costruzione dieci e che altri ho in animo di prepararne.

Ho detto che i *destroyers* potranno tornare utili più all'Italia che ad ogni altra nazione

marittima. Il *destroyer* è una nave che, come voi sapete bene, è dotata della massima capacità offensiva, dispone di una velocità di 30 miglia, ma difetta di autonomia.

Ora, considerando il teatro di operazione più probabile nel quale l'Italia può essere chiamata a svolgere la sua azione, chiaro apparisce come la vicinanza delle basi ove rifornirsi e ripararsi faccia meno sentire il difetto di autonomia attribuito a quelle navi.

È perciò che, riassumendomi, io intendo di dare il maggiore sviluppo possibile alla produzione di esse, considerandole come un complemento necessario all'assetto strategico delle nostre forze navali.

M'incombe ora di accennare a tre punti che sono principale soggetto della elaborata relazione del senatore Valsecchi, al quale debbo particolari ringraziamenti per il modo cortese col quale ha voluto richiamare la mia attenzione sopra quistioni importantissime dell'amministrazione che mi è affidata.

Egli fa delle speciali raccomandazioni in merito della riproduzione e della manutenzione del naviglio e sugli armamenti navali. Analoghe raccomandazioni mi vengono fatte dal senatore Negrotto. Quindi rispondendo alla Commissione centrale, tratterò anche le considerazioni svolte in ordine agli stessi argomenti dal senatore Negrotto.

Si lamenta la lentezza notevole colla quale procedono le nostre costruzioni navali.

È una vecchia critica, e pur troppo giusta, che si ripete ad ogni discussione di bilancio.

Ma, onorevoli signori, quando si pensa che il bilancio della marina ha a sua disposizione, per la riproduzione del naviglio, circa 23 milioni e che questi 23 milioni devono essere distribuiti per utilizzare la mano d'opera di ben quattro arsenali e di un cantiere di Stato, dove lavorano 18 mila operai; quando si pensa che questi 18 mila operai assorbono circa 18 milioni dai capitoli del bilancio, è facile spiegarsi la lentezza colla quale procedono le nostre costruzioni navali.

Nè io potevo esimermi dal provvedere a tale inconveniente.

In base a tale necessità fu, mia cura di stabilire quale doveva essere il numero degli operai negli arsenali di Stato, strettamente necessari, per soddisfare in modo economico alle

esigenze, così della riproduzione come della manutenzione del naviglio, e studiando, su dati di fatto, gli impianti dei nostri stabilimenti di lavoro la loro capacità di produzione e la potenzialità del bilancio, sono arrivato alla conclusione che delle somme stanziato per la riproduzione del naviglio, un solo sesto poteva essere economicamente utilizzato per mano d'opera nei nostri arsenali.

Infatti, esaminando la distribuzione delle spese occorse per la costruzione del *Dandolo*, della *Sardegna* e della *Saint-Bon* allestite negli arsenali di Stato, ho potuto vedere che un terzo di quella somma venne spesa negli arsenali medesimi, mentre due terzi furono impiegati per pagare i prodotti forniti dall'industria privata, quali macchine motrici, artiglierie, corazze, ecc., prodotti che non è possibile costruire nell'arsenale di Stato, come facilmente comprenderete.

Ma poichè del terzo speso negli arsenali una metà circa viene assorbita dalle spese di mano d'opera, ne risulta che a questa basta, come dissi, assegnare un sesto del valore della nave da costruirsi.

Bisogna però considerare che agli arsenali incombe pure la manutenzione del naviglio per la quale viene stabilita la somma di circa 8 milioni. Ciò posto, sopra i 23 milioni, e poniamo pure 24, poichè tanti saranno nell'esercizio 1900-901, si hanno disponibili 4 milioni per mano d'opera, che, aggiunti agli 8 richiesti dalla manutenzione, formano una somma di 12 milioni da spendersi per le mercedi degli operai che lavorano nei nostri arsenali. Tutto ciò che si spende in più, cioè 6 milioni circa, rappresenta una spesa improduttiva.

È quindi evidente la necessità economica di ridurre il numero dei nostri operai a quanto corrisponde a 12 milioni di spesa, cioè al numero di 12,000.

Quando sarà ottenuta la voluta riduzione, sarà allora possibile di spiegare maggiore sollecitudine nell'allestimento delle nostre navi, sia perchè maggiori somme saranno disponibili, sia anche perchè sarà possibile di meglio utilizzare la mano d'opera, impiegandola sotto quella forma economica che è il *cottimo*; cosa che oggi non è possibile di fare in quella misura che sarebbe desiderabile, perchè si comprende che quando vi ha pleora di operai, il

lavoro a cottimo non è compatibile con i fondi disponibili in bilancio.

La manutenzione del naviglio, come giustamente si osserva nella relazione della Commissione di finanze, è inadeguata al valore del naviglio stesso, poichè raggiungendo presso a poco i 13 milioni, rappresenta una percentuale inferiore al 3 per cento del costo del naviglio.

Ora io credo di avere meglio provveduto con il bilancio del prossimo esercizio, elevando la somma da assegnare alla manutenzione del naviglio ad oltre 20 milioni, cioè alla percentuale del 4 per cento, cioè alla percentuale fissata presso altre marine e rispondevole ai bisogni.

Vengo ora agli armamenti navali. A questo riguardo sono lieto di poter affermare che mai come in quest'ultimo periodo di tempo la nostra bandiera ha sventolato sopra i mari più lontani.

Fino a ieri avevamo 27 navi disseminate in tutti gli oceani. La percorrenza di queste navi nel biennio decorso fu di ben 275 mila miglia; ora questo deve sembrare un bel risultato di attività se si considerano le modeste somme che sono assegnate in bilancio per gli armamenti navali e per l'acquisto di carbon fossile.

Del resto posso assicurare l'onore. Commissione centrale ed il Senato che le mie cure più assidue saranno rivolte allo scopo di preparare e di mantenere nelle migliori condizioni di efficienza il nostro materiale navale, come pure allo scopo, non meno importante, di educare i nostri equipaggi e i nostri ufficiali al maneggio delle navi, ed a temprare le loro fibre alla vicissitudine ed alle fatiche del mare (*Bene*).

Chiamato da poco tempo all'onore di reggere l'amministrazione della marina, ho cercato di portarvi tutto il contributo dei miei trent'anni di esperienza navale, tutte le mie migliori energie.

Convinto che principale mio obbiettivo doveva essere quello di spendere bene e proficuamente, mi sono studiato di realizzare le maggiori economie, falcidiando tutte le spese superflue e parassitarie, per rivolgerle alla parte viva della nostra potenza navale.

Così ho potuto realizzare già notevoli economie, organizzando i servizi differenti e specie quelli relativi alla produzione dei nostri arsenali. A riforme compiute ed a rotazione com-

pleta, giacchè sono alieno dai bruschi mutamenti reputandoli nocevoli alle istituzioni che vivono di tradizioni, noi potremo ottenere una diecina di milioni di economie; le quali, in verità, non debbono sembrare poche quando si consideri che alle spese per la marina militare sono appena assegnati 95 milioni.

Ma il Senato domanderà: Come è possibile di realizzare economie in così larga misura e come non fu pensato di farle prima?

Io vi prego di considerare che la nostra marina è assai giovane; che essa rappresenta ancora la riunione di tradizioni d'indole differente, le quali tutte volevano prevalere.

Da ciò, ordinamenti che risentono di tale stato di cose, dovuti a provvedimenti frettolosi e non sempre informati ai migliori criteri economici.

D'onde la creazione d'interessi ed anche di interessi legittimi, ma non sempre rispondevoli all'interesse della marina.

Non disconosco perciò che grave è il mio compito, ed anche ingrato; ma io mi propongo di camminare dritto senza esitazioni, per la rotta che mi sono tracciato.

Nè mi svierà il timore dell'impopolarità, giacchè solo alla mèta di quella rotta veggo brillare un faro luminoso, la grandezza dell'Italia marinara, quale noi tutti la desideriamo. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Negrotto per fatto personale.

NEGROTTA. Onorevoli colleghi; io chiesi la parola per un fatto personale, allorquando il ministro volle dirmi che io avevo esagerato nello esporre le condizioni nelle quali oggi versa il materiale della nostra marina.

Ora, io credo che sia certamente una fortuna per l'Italia che l'onor. Bettòlo abbia assunto il Ministero della marina; ma la questione non è questa. Egli mi ha accusato di esagerazione,

mentre io non avevo fatto che ricopiare dal bilancio della marina quello che risultava.

E mentre io avevo detto che se l'Italia si trovasse oggi in lotta con un'altra nazione, non avrebbe che nove navi da battaglia, di primo ordine, il ministro stesso disse poi che ne avrebbe soltanto sette!

Non mi pare dunque di essere caduto in una così grave esagerazione, dal momento che, mentre io avevo parlato di nove navi, il ministro ha parlato di sette.

Mi sembra di avere con ciò risposto più che a sufficienza al fatto personale, a meno che qualcuno volesse che io rilegessi le cifre da me estratte dal bilancio della marina; ma siccome tutti i colleghi lo hanno, così le potranno facilmente riscontrare senza ch'io abbia a ripetere il già detto.

BETTÒLO, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BETTÒLO, *ministro della marina*. Forse la parola avrà tradito il mio pensiero, ma io non ho detto che l'onorevole Negrotto abbia esagerato. Ho detto che egli, citando la relazione dell'onorevole Randacciu, ha seguito una corrente un po' troppo pessimista; inquantochè da quella relazione risulta, non che noi abbiamo sette o nove navi da battaglia, ma che non abbiamo nessuna nave che abbia valore militare e io volevo far notare che se le nostre navi sono deficienti per valore militare, non bisogna, per rappresentarle tali, confrontarle con le migliori navi che solcano i mari, ma con quelle che furono costruite nella stessa epoca. E però spero che l'onorevole Negrotto non vorrà vedere nelle mie parole atto meno che riguardoso a suo riguardo. (*Bene*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo poi alla discussione dei capitoli, che leggo:

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	1,052,000 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	65,000 »
3	Consiglio superiore di marina - (Spese fisse)	28,800 »
4	Telegrammi da spedirsi all'estero (Spesa obbligatoria)	10,000 »
5	Spese postali (Spesa d'ordine)	12,000 »
6	Spese di stampa	79,000 »
7	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	27,000 »
8	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
9	Sussidi ad impiegati invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie	60,000 »
10	Spese casuali	40,000 »
11	Spese di liti (Spesa obbligatoria)	2,000 »

 1,375,800 »

Debito vitalizio.

12	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	4,974,000 »
13	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	17,000 »

 4,991,000 »

Spese per la marina mercantile.		
14	Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse)	1,093,174 »
15	Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima	57,120 »
16	Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse)	15,000 »
17	Spese varie della marina mercantile	100,000 »
18	Sussidi ad istituti della marina mercantile	218,572 »
19	Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (Spesa obbligatoria)	35,000 »
20	Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali, stabiliti dalle leggi 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3ª) e 23 luglio 1896, n. 318 - Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (Spesa obbligatoria)	10,855,500 »
		12,374,366 »
Spese per la marina militare.		
21	Navi in armamento, in riserva, in disponibilità ed in allestimento	6,200,000 »
22	Stato maggiore generale della regia marina	3,180,200 »
23	Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti)	1,304,800 »
24	Corpo di commissariato militare marittimo	825,800 »
25	Corpo sanitario militare marittimo	671,410 »
26	Corpo reale equipaggi - Competenze ordinarie	12,370,000 »
27	Corpo reale equipaggi - Premi e gratificazioni di rafferma, assegni alle masse individuali dei raffermati (Spesa obbligatoria)	1,221,700 »
28	Ufficiali in posizione ausiliaria	95,000 »
29	Personale civile tecnico	1,353,350 »
30	Personale contabile, commessi, scrivani locali e guardiani di magazzino	1,415,900 »
31	Carabinieri reali	310,000 »
32	Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse)	180,000 »
<i>Da riportarsi</i>		29,128,160 »

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

	<i>Riporto</i>	29,128,160 »
33	Servizio semaforico - Materiale	230,000 »
34	Difese locali delle piazze marittime - Personale (Spese fisse)	285,000 »
35	Viveri a bordo ed a terra	7,650,000 »
36	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione	190,000 »
37	Giornate di cura e materiali d'ospedale	519,500 »
38	Distinzioni onorifiche	12,000 »
39	Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione	3,835,900 »
40	Materiali di consumo per le regie navi	1,746,000 »
41	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina	121,150 »
42	Istituti di marina - Competenze al personale militare e spese diverse variabili	305,000 »
43	Istituti di marina - Stipendi ai professori borghesi	118,000 »
44	Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale e della scuola allievi macchinisti, da versarsi all'erario (Spesa d'ordine)	144,000 »
45	Servizio idrografico - Personale	38,312 »
46	Servizio idrografico - Materiale	269,000 »
47	Spese di giustizia (Spesa obbligatoria).	32,000 »
48	Spese di trasferta del personale, missioni	500,000 »
49	Spese per trasporti di materiali	125,000 »
50	Materiale per la manutenzione del naviglio esistente	7,360,000 »
51	Mano d'opera per la manutenzione del naviglio esistente	5,790,000 »
52	Artiglieria ed armamenti - Materiale	7,900,000 »
53	Artiglieria ed armamenti - Mano d'opera	2,223,025 »
54	Materiali e lavori per le fabbriche, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare	2,353,613 »
	<i>Da riportarsi</i>	70,875,660 »

	<i>Riparto</i>	70,875,660 »
55	Riproduzione del naviglio	23,000,000 »
	1° Costruzione della nave da battaglia di 1ª classe, <i>Benedetto Brin</i> , nel regio cantiere di Castellammare.	
	2° Costruzione della nave da battaglia di 1ª classe, <i>Regina Margherita</i> , nel regio arsenale di Spezia.	
	3° Costruzione della nave da battaglia di 2ª classe, incrociatore corazzato, <i>Francesco Ferruccio</i> , nel regio arsenale di Venezia.	
	4° Costruzione di una nave da battaglia di 2ª classe nel regio arsenale di Taranto.	
	5° Allestimento della nave da battaglia di 1ª classe, <i>Emanuele Filiberto</i> , nel regio arsenale di Napoli.	
	6° Allestimento della nave da battaglia di 5ª classe, <i>Puglia</i> , nel regio arsenale di Taranto.	
	7° Allestimento delle navi da battaglia di 6ª classe, <i>Agordat</i> e <i>Coatit</i> , nel regio cantiere di Castellammare e nel regio arsenale di Napoli.	
	8° Ultimazione delle navi da battaglia di 2ª classe, incrociatori corazzati, <i>Giuseppe Garibaldi</i> e <i>Varese</i> , rispettivamente in costruzione nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente e fratelli Orlando di Livorno.	
	9° Costruzione di navi caccia-torpediniere e di torpediniere di alto mare.	
	10° Costruzione di un rimorchiatore di alto mare.	
	11° Costruzione di navi sussidiarie.	
	12° Costruzione di palischermi a vapore.	
		93,875,660 »

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

56	Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse)	38,000 »
56 <i>bis</i>	Stipendio ad ufficiali ed impiegati in eccedenza ai ruoli organici (Spese fisse)	48,000 »
		<hr/> 86,000 »

Spese per la marina militare.

57	Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n. 55 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (Spesa ripartita)	500,000 »
58	Difesa delle coste (Spesa ripartita)	100,000 »
59	Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (Spesa ripartita)	200,000 »
60	Acquisto di siluri (Spesa ripartita)	500,000 »
		<hr/> 1,300,000 »

CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Partite che si compensano nell'entrata.

61	Fondo di scorta per le regie navi armate	3,000,000 »
----	--	-------------

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.

62	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	3,278,522 38
----	--	--------------

RIASSUNTO PER TITOLI**TITOLO I.****Spesa ordinaria****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

Spese generali	1,375,800 »
Debito vitalizio	4,991,000 »
Spese per la marina mercantile	12,374,366 »
Spese per la marina militare	93,875,660 »
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	112,616,826 »

TITOLO II.**Spesa straordinaria****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

Spese generali	86,000 »
Spese per la marina militare	1,300,000 »
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria	1,386,000 »

CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Partite che si compensano nell'entrata	3,000,000 »
--	-------------

TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	4,386,000 »
--	--------------------

TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	117,002,826 »
---	----------------------

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO	3,278,522 38
--	---------------------

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	114,002,826 »
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	3,000,000 »
	117,002,826 »
Categoria IV. — Partite di giro	3,278,522 38
TOTALE GENERALE	120,281,348 38

Rileggo l'articolo unico del disegno di legge :

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie o straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1899 al 30 giugno 1900, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

Questo articolo, si voterà poi a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora si procederà alla votazione a scrutinio segreto.

Prego il senatore, segretario, Colonna-Avella di procedere all'appello nominale.

COLONNA-AVELLA, segretario, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari di fare lo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno l'enumerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Spesa per le operazioni del riscontro effettivo dei magazzini e depositi dello Stato, in esecuzione della legge 11 luglio 1897 :

Senatori votanti	70
Maggioranza	36
Favorevoli	68
Contrari	1
Astenuti	1

(Il Senato approva)

Estensione del servizio di navigazione affidato alla Società *Puglia* nell'Adriatico :

Senatori votanti	71
Maggioranza	36
Favorevoli	68
Contrari	2
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Rimborso alla Società delle strade ferrate della rete Adriatica di annualità arretrate di pigione dei locali ad uso della dogana in Ala :

Senatori votanti	71
Maggioranza	36
Favorevoli	68
Contrari	2
Astenuti	1

(Il Senato approva).

LEGISLATURA XX — 3^a SESSIONE 1899 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1899

Aggiunta all'art. 57 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (serie 3^a), per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica - Cimiteri:

Senatori votanti	70
Maggioranza	36
Favorevoli	68
Contrari	1
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Conversione in legge del Regio decreto 23 settembre 1899, n. 373, per disposizioni speciali per la leva di mare della classe 1879 da chiarsi nel gennaio 1900:

Senatori votanti	70
Maggioranza	36
Favorevoli	68
Contrari	1
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Conversione in legge del Regio decreto 20 settembre 1899, n. 372, contenente disposizioni per la leva sulla classe 1879:

Senatori votanti	71
Maggioranza	36
Favorevoli	69
Contrari	1
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Stato di previsione della spesa del ministero della marina per l'esercizio finanziario 1899-900.

Senatori votanti	70
Maggioranza	36
Favorevoli	69
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani 15 dicembre, alle ore 15:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Nuovo ruolo organico degli ufficiali di pubblica sicurezza (N. 25);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1899-900 (N. 29).

La seduta è sciolta (ore 18.50).

Licenziato per la stampa il 19 dicembre 1899 (ore 10.50).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche