

LXXXII

TORNATA DEL 10 GIUGNO 1901

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Giuramento del senatore Caetani di Sermoneta — Presentazione di un progetto di legge — votazione a scrutinio segreto — Svolgimento di una proposta di legge d'iniziativa del senatore Cavasola e di altri venti senatori per la « Prevenzione e cura della pellagra » — Parlano il senatore Cavasola e il presidente del Consiglio; la proposta di legge è presa in considerazione dal Senato, ed è trasmessa all'esame degli Uffici — Seguito della discussione del progetto di legge: « Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi » (N. 119) — Parlano nella discussione generale i senatori Codronchi, Accinni, Guarneri e Vitelleschi — Chiusura di votazione — Risultato di votazione — Ripresa della discussione generale del progetto di legge N. 119 — Discorso del ministro della marina — Replica del senatore Accinni — Su proposta del relatore, senatore Caneraro, il seguito della discussione è rinviato alla seduta successiva.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 40.

Sono presenti il presidente del Consiglio, ministro *pro interim*, dell'agricoltura, industria e commercio ed i ministri della guerra e della marina.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente che viene approvato.

Presentazione di un progetto di legge.

PONZA DI SAN MARTINO, *ministro della guerra*.
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PONZA DI SAN MARTINO, *ministro della guerra*.
Ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge per « Modificazioni alla legge sull'ordinamento del R. esercito riguardanti le compagnie di disciplina e gli stabilimenti militari di pena ».

PRESIDENTE. Do atto al ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge, il quale sarà stampato e trasmesso all'esame degli Uffici.

Giuramento del senatore Caetani di Sermoneta.

PRESIDENTE. Essendo presente nelle sale del Senato il signor Onorato Caetani duca di Sermoneta, di cui vennero in altra seduta convalidati i titoli per la nomina a senatore, invito i signori senatori Di San Giuseppe e Blaserna a volerlo introdurre nell'aula.

(Il senatore Caetani di Sermoneta viene introdotto nell'aula e presta giuramento secondo la consueta formula).

PRESIDENTE. Do atto al signor Onorato Caetani duca di Sermoneta del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed entrato nell'esercizio delle sue funzioni.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1900-901 ».

Prego il senatore segretario Taverna di procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Svolgimento di una proposta di legge d'iniziativa del senatore Cavasola e di altri venti senatori per la « Prevenzione e cura della pellagra ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge d'iniziativa del senatore Cavasola e di altri venti senatori per la « Prevenzione e cura della pellagra ».

Non essendo presente il ministro dell'interno, chiedo al presidente del Consiglio se egli creda di rappresentarlo.

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio, ministro pro interim dell'agricoltura, industria e commerci*). Certamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cavasola per svolgere la sua proposta di legge.

CAVASOLA. Signori senatori!

Devo alla gioventù non dell'età ma della mia nomina, l'onore di essere interprete dinanzi a voi del comune pensiero di parecchi colleghi e di parlarvi in nome di essi. A quel modo, come in tutte le operazioni di campagna si mettono innanzi le nuove reclute, le quali procedono animose non per virtù propria, ma per fiducia nel valore dei forti che vengono dopo, così è toccato a me di richiamare la vostra attenzione su questo progetto, il quale mira a combattere una malattia, che ha acquistato per coscienza pubblica la più brutta nomea, perchè si chiama la malattia della miseria. La pellagra che infesta talune regioni italiane e che disgraziatamente è apparsa eziandio in altre regioni, le quali erano o si ritenevano fino a poco tempo addietro, immuni, è tale vergogna che non potrebbe essere tollerata a lungo senza che lo Stato venisse meno a quel dovere di pubblica assistenza, che al giorno d'oggi si afferma così potentemente in tutte le legislazioni civili:

Noi abbiamo dalla statistica la rivelazione

di uno stato di cose che persiste grave nel Veneto, che si estende in una parte della Lombardia, che si propaga per l'Emilia giù nella Romagna fino all'Umbria e tocca in qualche punto anche la provincia che circonda la capitale.

Non sono che pochi giorni che si è fatta la dolorosa constatazione che nel circondario di Viterbo, in un solo comune più di 100 famiglie sono colpite dalla pellagra, e nel circondario di Frosinone, benchè con minore intensità, il male ha attaccato un altro considerevole numero di abitanti.

Dinanzi a questa situazione un solo conforto possiamo avere ed è la certezza della causa del male, che la scienza è riuscita ad affermare e stabilire in modo positivo, vale a dire la cattiva nutrizione per mezzo del mais guasto.

Conosciuta con sicurezza la natura del male, nel Congresso pellagrologico tenuto nel 1899 a Padova gli studiosi della materia chiesero che il Governo provvedesse con mezzi legislativi, non solamente per la cura degli ammalati, ma in linea preventiva giungesse a proibire la coltivazione del granturco in quelle località nelle quali questo cereale non può giungere a perfetta maturità.

Noi proponenti di questo progetto di legge non abbiamo creduto di spingerci fin là. Ci è sembrato non opportuno per l'iniziativa nostra, non giustificato ancora da necessità dimostrata, il limitare una coltura che entra per qualche cosa nel bilancio delle popolazioni agricole. Abbiamo ritenuto invece che sia da vietare ogni commercialità di granturco guasto indigeno, e da vietare anche l'introduzione nello Stato ad uso alimentare del granturco estero guasto, anche se l'avaria fosse avvenuta durante il viaggio o durante il deposito nei magazzini generali.

Al di là di questo limite non crediamo si possa andare, prima di aver constatato che l'applicazione rigorosa di questi rimedi non sia sufficiente.

A questi provvedimenti di ordine generale e preventivo ne abbiamo associati altri di carattere locale, quale la cura obbligatoria dei malati, il ricovero nei pellagrasari, come si sogliono chiamare quei locali che servono a curare i malati giunti alla degenerazione della psiche,

nonchè l'obbligo della essiccazione del grano turco negli essiccatoi municipali, da istituirsi come pubblico servizio.

Questo in sostanza lo schema del nostro disegno di legge, che ci rallegriamo sapere non essere di utilità uguale per tutto lo Stato e speriamo non ci sia mai bisogno di estenderlo al di là delle zone, nelle quali potrebbe avere immediata applicazione: ma che non pertanto riteniamo abbia carattere di interesse pubblico generale e possa entrare degnamente a far parte di quella legislazione sociale e di pubblica tutela, che al giorno d'oggi è nei concetti direttivi di tutti i Governi.

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. Dichiaro a nome del Ministero di accettare ben volentieri la presa in considerazione del progetto di legge proposto dall'onor. Cavasola e da altri senatori.

PRESIDENTE. Il Senato, a termini del regolamento, deve deliberare se crede di accettare la presa in considerazione della proposta presentata dal senatore Cavasola e da altri colleghi.

Pongo ai voti la presa in considerazione. Chi approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Il progetto di legge sarà inviato all'esame degli Uffici.

Seguito della discussione del progetto di legge:
« Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi » (N. 119).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge intitolato: « Disposizioni relative alle costruzioni navali ed agli operai degli stabilimenti militari marittimi ».

Di questo disegno di legge come il Senato rammenta, si è data già lettura nella precedente seduta.

Intraprenderemo ora la discussione generale che dichiaro aperta.

Ha facoltà di parlare, primo iscritto, l'onorevole Codronchi.

CODRONCHI. Ogni volta che si discute intorno alle spese dell'esercito e dell'armata, mi assale il dubbio ch'esse non rispondano agli intenti ai quali dovrebbero mirare gli apparecchi mi-

litari di un paese, la difesa cioè della sua esistenza, e della sua prosperità.

Quando io sento affermare da uomini tecnici che l'Italia dopo aver tenuto il terzo posto nelle marine del mondo, è discesa al settimo; e che a tacere di quel colosso marittimo che è l'Inghilterra, noi abbiamo 14 corazzate, mentre la Francia ne ha 43, la Germania 20, e 30 la Russia; e quando tra alcuni anni ne avremo 22, la Francia ne avrà 60, la Germania 35, e 45 la Russia, io mi sgomento; perchè questo assottigliare l'assegnamento straordinario del naviglio mette la nostra armata in condizioni troppo inferiori alle altre.

E questo accade mentre uomini competentissimi dichiarano che parecchie funzioni amministrative della marina costano troppo. Così per considerazioni regionali, e forse elettorali, si conservano dallo Stato troppi arsenali invece di cederli all'industria privata.

Io spero che nel corso della discussione l'onorevole relatore vorrà sviluppare e commentare alcune frasi della sua pregevole relazione, che sollevano alcune incertezze. Per esempio: vi è nel corpo di stato maggiore quella stabilità, e quella coesione, che influiscono a che al momento opportuno ciascuno sappia qual è il suo posto?

Non è forse necessario, urgente rivedere la legge sull'avanzamento, che disorganizza la nostra marina, invece di ordinarla fortemente? Bisogna pensare non solamente alle costruzioni, ma agli uomini; perchè le une e gli altri si risentono troppo delle soverchie mutazioni di indirizzo, dopo 38 ministri della marina che ha avuto l'Italia.

Ma io non posso, nè voglio affrontare la questione che da un lato solo, il lato politico, perchè sarebbe audace per me il tentare l'esame tecnico in un'assemblea, che annovera fra i suoi componenti parecchi dei più alti comandanti la nostra flotta.

La questione per me è principalmente politica; ed io vi dirò perchè io non solamente sono favorevole al presente disegno di legge, ma perchè temo non basti agli interessi supremi della difesa nazionale.

La questione dell'esercito, e dell'armata è sempre collegata con quella della politica estera, anzi da questa unicamente dipende.

Uno Stato non può sempre fare la politica

estera, che gli sarebbe più comoda, e l'Italia lo può meno degli altri, perchè posta fra due popoli bellicosi, circondata da due mari, essa non può disinteressarsi delle grandi quistioni che agitano il mondo moderno, e se fosse debole, i forti risolverebbero senza la sua cooperazione le grandi quistioni internazionali.

Ricordo nei primi anni della mia vita politica la sollecitudine quasi affannosa di tutti i partiti parlamentari nell'accogliere le leggi di difesa dello Stato.

Riordinammo l'esercito, rifacemmo la flotta, fortificammo le Alpi e Roma, ed eravamo più che mai lontani dal pareggio del bilancio. Erano forse allora maggiori i pericoli? No certamente, perchè era allora finita una guerra, da cui era uscita prostrata una delle maggiori potenze di Europa. Oggi invece si giunge faticosamente a mettere insieme, non dico il denaro necessario, ma l'indispensabile per l'esercito e per l'armata, e si assale il bilancio della guerra e della marina da alcuni coll'onesto proposito dell'economia, da altri con quello mal dissimulato di demolirli; e siccome alla nostra difesa di terra e di mare è legato l'indirizzo della nostra politica estera, si discutono troppo i patti internazionali, sollevando diffidenze e sospetti, e non ponendo mente che i patti internazionali vivono più che sulla firma di un trattato, sull'ambiente che si crea, e sulla pubblica fiducia.

Noi ci troviamo di fronte a due scuole politiche; quella che vorrebbe un'Italia casalinga, come suol dirsi, che fortificasse l'economia nazionale a spese del bilancio della guerra e della marina, abbandonandosi alla provvidenza divina, e rimandando ad altri tempi una politica più ardita; l'altra scuola non crede che noi possiamo dominare gli eventi, e pensa che all'Italia indebolita in terra e in mare sovrasterebbero disastri economici ben più gravi che non sieno gli odierni sacrifici.

Io appartengo a quest'ultima scuola, vi appartenni sempre, e non ne esco, anche perchè io sono favorevole alle espansioni coloniali, le quali hanno bisogno di pazienza e di perseveranza. Noi purtroppo siamo impressionabili e sentimentali e vorremmo che il sacrificio d'oggi portasse i suoi frutti l'indomani, e apprezziamo, come dice un illustre scrittore, gli utili di certe imprese alla stragua degli speculatori di Borsa,

i quali non guardano che agli effetti della liquidazione alla fine del mese.

Ma vi è un'altra altissima considerazione che mi rende tenace nel mio proposito favorevole alle spese militari: io non voglio indebolire in faccia all'estero, nè menomare l'autorità e la indipendenza di Chi dovrà un giorno per diritto statutario o rinnovare i patti, o farne dei nuovi e diversi.

In questo terreno costituzionale io mi accampo, e permettetemi di rimanervi per alcun tempo per dirvi il perchè delle mie angosce patriottiche in tutto ciò che si riferisce alla politica e alla difesa d'Italia. Non dimentico mai che l'Italia ha nella sua capitale un'altra grande potestà che ha venti secoli di vita, che è surta con una civiltà nuova, che si adatta alle diverse forme politiche dei popoli, e non respinge lo studio dei più irti problemi sociali che affaticano il mondo moderno. È una potestà che, nata col Cristianesimo, ha riempito il mondo di fede e Roma de' suoi monumenti. Se a questa potestà starà di fronte un'altra, che alle gloriose tradizioni domestiche unisca l'altissimo fine di accompagnare il paese verso un avvenire degno della storia d'Italia e del genio degli Italiani, questa istituzione civile resisterà circondata di gloria; ma con una politica borghese e casalinga temo grandemente rimarrebbe offuscata da quella potestà secolare. (*Approvazioni*).

Ben a ragione l'illustre nostro presidente, essendo a capo del Governo, disse che un popolo non vive solo di pane, ma di dignità; perchè se si considerano le questioni da un solo lato, dal lato economico, si fa una politica degna di un Consiglio provinciale, e non di un Parlamento. (*Benissimo*).

A me qualche volta, nell'udire tutto il clamore che si leva intorno alle spese militari, sorge il dubbio che c'incamminiamo verso una specie di seicento politico, in cui, come nel seicento della letteratura, la vita dei partiti politici esaurita, si contorca in movimenti disordinati e incomposti, non sapendo ciò che vuole, e perdendo il sentimento del bello e del vero. Ma il dubbio si dilegua quando guardo il popolo italiano, l'indole del quale non può acconciarsi ad una politica casalinga, che spegne ogni alta idealità. Come è possibile, mi chiedo, che questa politica sia per noi, e che non si veda che la nostra decadenza, se esiste, dipende ap-

punto da questo, che si obliano gli alti ideali, e che al di fuori e al di sopra di noi stanno le moltitudini, le quali bisognose di lottare per qualche cosa che sentono e che comprendono, corrono verso due grandi idealità, l'una e l'altra antiche quanto il mondo, e sempre nuove, la fede religiosa che annunzia un premio immortale ai sacrifici terreni, e il socialismo che promette ai sofferenti i beni della terra? A quelle moltitudini noi dobbiamo assicurare una patria grande e forte, idea che esse sentono e vedono; ma se non daremo neppur questa, noi da quelle moltitudini saremo implacabilmente respinti. (*Vive approvazioni*).

E la patria grande, immaginata dai precursori, e composta dai fondatori dell'unità politica, non può essere imbelle, perchè non giace là nei confini d'Europa, ma vi sta in mezzo, non libera di disinteressarsi di tutto ciò che la circonda, in un principio di secolo in cui il diritto di nazionalità, che ebbe quarant'anni sono una meteora luminosa, non la vede più risplendere.

Certamente non è chi non desideri di vedere l'Europa non pronta alle offese, e non disperdere miliardi in apparecchi bellicosi, che potrebbero essere rivolte utilmente a mitigare le sofferenze delle classi povere, e a temperare le disuguaglianze sociali, ma non possono essere i men forti a darne l'esempio, e a prenderne la iniziativa.

Diamo dunque all'esercito e alla marina quello che l'esistenza nazionale richiede; e non discutiamone i sacrifici che costano con cura eccessiva degli interessi materiali, perchè il materialismo in politica come in morale non ispira la virtù di sacrificio.

Educhiamo piuttosto il popolo a pensare che chi vince la guerra quasi quanto l'esercito e l'armata combattenti è il popolo stesso, quand'è virile, non si sgomenta degli insuccessi, non diffama i capi, non rimprovera all'armata e all'esercito i sacrifici che gli costano; altrimenti invece di soldati e di marinai avrete una moltitudine demoralizzata, che va a battersi senza calma, senza fede, senza l'orgoglio di cimentare la vita per un popolo che ne meriti il sacrificio. (*Bene*).

Onorevole ministro della marina, onorevole relatore! A voi il rassicurarci, e il dissipare i dubbi che mi assalgono sulla insufficienza dei

nostri apparecchi di mare; voi siete del novero degli ammiragli sui quali il paese ha maggiore fiducia; quindi è grande la vostra autorità, ma non è meno grande la responsabilità vostra.

Rinfrancate colle vostre parole le fedi che vacillano: quanto a me i miei dubbi non hanno affievolita la fiducia nell'avvenire del mio paese, forse perchè la sua grandezza e i tempi eroici del risorgimento mi colsero nell'adolescenza della vita, quando nulla si dimentica: il ricordo di quei tempi non lontani, mi tenne fedele a quella scuola politica che vuole soprattutto la Italia forte. Bestemmia chi dice che quella scuola è finita; perchè non finisce mai il pensiero della patria. (*Vive e generali approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Accinni.

ACCINNI. Onorevoli Senatori!

Nello scorso dicembre, quando si discusse il bilancio della marina, mi riservai di svolgere alcune altre considerazioni sull'Amministrazione marittima allorchè si sarebbe discusso questo progetto di legge del quale oggi ci occupiamo: debbo perciò chiedere venia all'indulgenza vostra se, per questa ed anche per altre ragioni, dovrò ancora intrattenermi sull'importante argomento della difesa navale, fidente che vorrete anche oggi concedermi la vostra cortese attenzione della quale anticipatamente vi ringrazio.

È stringente la necessità di uscire una volta per sempre dall'equivoco dal momento che sia per deliberata avversione alle spese militari, sia per convincimento che queste spese non siano di capitale importanza pel paese, sia per propensione a far prevalere momentanee esigenze economiche, sia infine per impegni di programmi prestabiliti, si esagerano gli obiettivi dei sostenitori di queste spese, e si fa velo alla verità sulle loro intenzioni, pensando che chi desidera rafforzare la flotta pretenda di raggiungere un tal grado di potenzialità da rivaleggiare sul mare con le nazioni più ricche e potenti, a costo di dissanguare la languente finanza dello Stato. Io sono tra quelli che chiedono insistentemente che sia rafforzata la flotta, ebbene non mi sogno neppure che si abbia a fare un passo di là del puro indispensabile.

Quelli che chiedono una razionale difesa marittima sono denunziati al tribunale dell'opinione pubblica come bramosi di dilapidare la finanza;

ed il programma, sia pure il più modesto che risponda alle più temperate esigenze della difesa, è giudicato una stoltezza. Ebbene non vi è accusa più insussistente ed ingiusta di questa, e lo dimostro.

Si censurano le troppo assolute affermazioni di coloro che nel loro fervore patriottico, ritengono sia preferibile non aver nessuna marina piuttosto che averne una limitata ai nostri mezzi, mentre si attaccano alle ferree corna del dilemma: o molto o nulla.

La verità è questa: dal 1870 sino a pochi anni or sono, le affermazioni sulla necessità di avere una marina che fosse all'altezza del suo compito, la fecero mantenere al terzo posto, tra le marine del mondo, per modo che potemmo gettare le basi di una politica vigorosa, e l'oblio di queste affermazioni in questi ultimi anni la fecero discendere al settimo posto, scemandole quel valore in virtù del quale potevamo meglio sostenere i nostri diritti nel consorzio delle nazioni.

Il biasimo pel dilemma poi non tocca coloro che fanno questione di ciò che è indispensabile, e non di ciò che sorpassa la possibile realizzazione.

Ma per meglio intenderci preciserò le opinioni controverse.

Dicono taluni: se continueremo nella politica che seguimmo dal giorno che ci siamo costituiti a nazione libera ed indipendente, è necessario di rafforzare la difesa navale. Ma se per ragioni economiche dovremo mantenerci deficienti in questa difesa, è meglio dare altro indirizzo alla nostra politica ed affidare alla nostra marina da guerra un compito più limitato.

Io lo dissi qual'è questo compito, invocando in questo l'autorità del compianto di Saint Bon, e lo ripeto oggi con le stesse parole con le quali lo definì l'onorevole ministro Morin: «contendere il dominio del mare, accettare la lotta in mare aperto alla quale infallibilmente saremo provocati».

E perchè la marina risponda a questo compito, non è necessario che essa rivaleggi con l'Inghilterra o con la Francia, per modo che se queste nazioni accrescessero la loro flotta di 10 corazzate, noi dovremmo aumentare la nostra di 12; è puerile il supporre che vi sia qualcuno che la pensi così. Ciò che si domanda è che la flotta sia messa in breve tempo

in grado di rispondere a questo compito, con il numero di navi indispensabile per impiegarle con un'accorta e vigile strategia, e con una tattica opportunamente ardita ed avveduta, valendosi di ogni risorsa e mettendo a profitto il valore delle qualità morali dei combattenti, per modo che alla inferiorità di forze supplisca la qualità superiore.

La questione sta nel determinare questo numero indispensabile. Per noi non è raggiunto; dicono l'opposto i nostri contraddittori? Ed in tal caso se la loro opinione debba prevalere, auguro anch'io di tutto cuore all'Italia che un giorno essi abbiano ad aver ragione e noi torto. Ma che essi intendano bene a quale pericolo espongono la patria. E se non fosse raggiunto? Allora il giorno che la marina dovrà corrispondere alle speranze della nazione, in compenso dei sacrifici che questa ha fatto per crearsela, la flotta dovrà votarsi ad infelice sacrificio, o rinchiudersi in una piazza forte marittima per rimanere inoperosa ed aver notizie di qualche lontano parziale successo negli attacchi della difesa ravvicinata, mentre agli equipaggi delle navi non resterà che andare a presidiare queste piazze forti. E se questa debba essere la sorte che l'è serbata, io preferisco che la marina d'Italia rinunci agli entusiasmi delle accoglienze straniere, alle feste delle nostre città marittime o a dare spettacoli dei vari e delle riviste navali.

E notate, o signori, che io non ho fatto cenno di un altro importante compito della marina da guerra, quello cioè della protezione dei commerci marittimi, che si esercita con l'appoggio della potenzialità navale, tenendo presente che la guerra di tariffe è talvolta più nociva della guerra col cannone. Queste sono verità incontestabili, perocchè oggi non è più questione di essere o non essere, bensì è questione di sapere se siamo o non siamo; e questa questione non deve essere considerata unicamente dal punto di vista parlamentare, bensì va considerata sotto l'aspetto di un momento storico di vitale interesse per l'esistenza nazionale.

E sono lieto di essere in ciò in pieno accordo con l'egregio relatore e con l'onorevole ministro, il quale nel 1891 alla Camera si espresse con queste parole: «Se avremo quella guerra che non dobbiamo in alcun modo provocare,

ma che ci deve trovare virilmente preparati, se gli avvenimenti ce l'imporranno, è là, in alto mare, che saranno tratte le prime sorti delle armi italiane ».

Dimostrerò poi come si possa rafforzare la difesa marittima senza dissanguare la finanza.

Non meno severamente sono criticati quelli che domandano l'attuazione di un programma navale. Anch'essi sono ritenuti insensati, sebbene in compagnia dell'Inghilterra coi suoi *Naval Defence acts*; della Francia che attuò a breve distanza due programmi navali, ciascuno di molte centinaia di milioni; della Germania che attua quel mirabile e vasto programma, nel quale, oltre alle spese di costruzioni navali, si prevede ogni altra spesa necessaria al funzionamento organico della marina nelle più minute particolarità; della Russia che in breve tempo quintuplicò le sue forze navali; degli Stati Uniti d'America e perfino del Giappone.

L'egregio relatore ha citati esempi storici, che dimostrano come in ogni tempo, anche nel periodo velico, si attuarono programmi navali.

Si dice che il programma tecnico non può essere disgiunto dal finanziario. Ed è questa una ragione perchè non ne sia possibile l'attuazione?

No, o signori, fino a tanto che sia assegnata una spesa alla riproduzione del naviglio, e, senza dubbio, questa dovrà mantenersi più o meno costante nella misura del possibile e ragionevole, il Governo potrà agevolmente seguire un programma di nuove costruzioni navali per un dato numero di anni, consolidando per tale periodo di tempo questi stanziamenti.

Infatti mi permetta il Senato che a modo di esempio io dica ciò che a me parrebbe preferibile, senza aver la pretensione d'indicare un vero e completo programma.

Alla riproduzione del naviglio per quest'anno è assegnata una spesa di 24 milioni. Consolidando questa spesa per 10 anni, la marina avrebbe a disposizione per le costruzioni navali 240 milioni; ciò non dovrebbe incontrar difficoltà, perchè il bilancio ci sarà presentato già consolidato per 6 anni.

Con la riduzione degli operai a 12 mila si consegnerà una economia di 48 milioni, anticipando il versamento di questa somma al capitolo « Riproduzione del naviglio », si farebbe fronte agli impegni per le costruzioni della

Regina Margherita, del *Brin* e del *Ferruccio*, e con i 240 milioni in questi 10 anni si potrebbe accrescere la flotta di una squadra omogenea di 8 o 7 navi con la spesa di 192 o 196 milioni, di altre 16 cacciatorpediniere con 19 milioni, di 16 torpediniere sommergibili con 19 milioni, rimanendo altri 10 o 6 milioni disponibili per altre costruzioni più necessarie, affidando metà di tutto il lavoro all'industria di Stato e metà all'industria privata. E questo lavoro affidato all'industria privata forse un giorno saremo obbligati a darlo, per forza di circostanze, se è vero che qualcheduno dei principali stabilimenti industriali comincia a licenziare i suoi operai per mancanza di lavoro.

In conseguenza di quest'aumento, fra qualche anno, occorrerebbero nei capitoli *Corpo Reale equipaggi*, *Viveri* e *Combustibile* maggiori spese, alle quali si potrebbe far fronte con economie facilmente realizzabili.

Verso la fine di questi 10 anni, qualche nave di quelle attualmente in servizio dovrà essere rimpiazzata; ma per soddisfare quest'altra esigenza, bisogna farsi l'augurio di più prospera finanza per l'avvenire. In ogni caso, le condizioni sarebbero sempre migliori delle attuali.

Dal momento che ho accennato alle torpediniere sommergibili, è bene intendere che, a mio modo di vedere, esse potranno essere utilmente impiegate nella difesa ravvicinata e specialmente in quelle locali delle città marittime; pur nondimeno penso che mal si apporrebbero coloro i quali credessero di poter con esse sostituire la nave combattente.

Giova che io legga ciò che ne pensa il vincitore di Manilla, ammiraglio Dewey, su questa importante questione:

« Presenziai alle manovre del battello fuori Mount Vernon. Credo che tutti fummo impressionati del suo modo di comportarsi. Il battello eseguì tutto quanto fu proposto. Ed io dico che se gli Spagnuoli ne avessero avuti due a Manilla, non avrei mai potuto tenermi con la squadra che avevo. L'effetto morale, a mio credere, è di gran lunga superiore a quello prodotto da ginnoti, torpedini od altra cosa del genere. Con due di questi, a Galveston, tutte le flotte del mondo non potrebbero tener bloccato il porto. Credo che il denaro speso nell'acquisto sarebbe bene speso. Credo che ciò concorrerebbe a mantenere la pace; cosa per

la quale dobbiamo avere una potente marina. NOI QUELLO CHE VOGLIAMO È LA PACE.

« Con le mie quindici navi, se avessi avuto di fronte due battelli sottomarini, con equipaggio risoluto, questi ci avrebbero completamente LOGORATI. Avremmo dovuto star sempre sulla macchina, senza mai sapere dove il colpo sarebbe arrivato. La struttura umana non avrebbe potuto resistere all'eccitamento continuo ».

Questa opinione dell'ammiraglio conferma la mia fiducia in questo nuovo strumento di guerra e mi convince che esso potrà avere un'azione decisiva nella difesa ravvicinata, tanto da far prevedere che i nuovi Canaris conseguiranno vittoriosamente il glorioso successo nell'esplorazione sottomarina.

Ritornando al mio argomento, io credo che ora convenga meditare ponderatamente sul caso nostro per vedere se sia di quelli nei quali basti rinfondere la vita con la centillinata insufflazione di ossigeno o, per contro, sia di quelli in cui occorra una buona trasfusione del sangue.

E se il rinvigorimento debba esser completo, non dovrebbe essere strano nè assurdo il convincimento che l'esecuzione di un programma navale a non lunga scadenza abbia virtù di rinvigorire e di porre argine all'indeterminato e all'irrequietezza dei criteri che regolarono la riproduzione del naviglio. Ed infatti, per quali ragioni dovrebbe essere impossibile e nociva la attuazione di un siffatto programma?

La dichiarazione « sul campionario di navi » provocò una discussione che alla fine dei conti lascia il tempo che trova. Io credo che il ministro Palumbo ebbe l'intenzione di affermare semplicemente un dato di fatto, allo stesso modo che avrebbe potuto dire che l'Inghilterra e la Francia hanno un campionario di squadre e di divisioni.

Questa dichiarazione perciò non ha in se stessa tutta l'importanza per levar tanto rumore; noi però dobbiamo evitare, per quanto sia possibile, che altri campioni entrino in mostra, quando non sia indispensabile per effetto dei progressi della scienza ed arte navale. E ciò si potrà conseguire se le costruzioni delle nuove navi saranno determinate dagli studi di alti consessi tecnici permanenti, anzichè dall'emaneazione di una sola volontà.

Onorevole ministro, non vogliate pensare che io cinga la veste del censore o che mi assida sul seggio di Minerva.

Non saprei, non potrei e non dovrei censurarvi. Consentitemi però che io provi questa asserzione con un fatto del quale semplicemente mi valgo per osservare e non per giudicare.

Il ministro della marina ha ordinato la costruzione di due navi che, dice con ragione, non sono superate da altre rivali; queste navi sono di 12,500 tonnellate e costeranno presso a poco 28 milioni ciascuna. Il suo predecessore lasciò il suo ufficio quando stava per ordinare, ed ordinò, non ricordo bene, la costruzione di due navi pure bene protette, bene armate e dotate di velocità e di pregevole autonomia e che furono ideate di 8000 tonnellate di dislocamento, ma poi, furono studiate per un dislocamento di 9500 tonnellate.

Il costo di ciascuna nave ammontava, se non erro, ai 20 o 22 milioni. Ciò prova che non sempre la preferenza ad un tipo di nave piuttosto che ad altro derivi unicamente da progressi di scienza, bensì spesso è suggerita da considerazioni economiche, o di tempo; dal contentarsi meglio del maggior numero delle unità tattiche anzichè della maggiore potenzialità racchiusa in ciascuna di esse, e finalmente anche da diversità di considerazioni strategiche e tattiche. Vedete bene, o signori, che spesso la scelta dei tipi di navi emana da apprezzamenti tecnici diversi, che variano secondo la pensano i ministri tecnici che si succedono. E non vi pare che tuttocì si modererebbe con un programma navale?

Si fa l'obiezione che i progressi della scienza e dell'arte navale esigono dei mutamenti ai quali è giuocoforza sottostare; ma nulla impedisce che per cause tanto impellenti, in questo caso, si facciano quelle modificazioni nell'esecuzione del programma che sono richieste dalle circostanze.

Come pure se migliorassero le condizioni economiche, auguriamocelo, e ci fossero consentite maggiori elargizioni di spese, potremmo ampliare il programma senza variarne la sostanza.

In ultim'analisi ripeto che un programma navale per essere opportuno e conveniente deve essere la sintesi delle direttive generali da seguire per ottenere una migliore costituzione di

difesa navale, fissando *a priori* il minimo del contributo che la finanza dello Stato può concedere per darvi esecuzione in un dato numero d'anni.

Io spero di essermi spiegato abbastanza per uscir dai malintesi, e perciò con animo più tranquillo posso procedere ad un rapido esame, per mettere in evidenza le origini e le cause delle presenti condizioni di scarsa difesa.

È facile ritrovare le origini nel campo delle nostre condizioni economiche e le cause più immediate nella incostanza dell'indirizzo seguito per soddisfare le esigenze della difesa. Infatti le spese per questo scopo non furono mai regolate stabilmente nei giusti rapporti col bilancio generale dello Stato, in modo da non esagerarne le pretese, parimenti che senza transigere con l'indispensabile.

Mi conceda il Senato, che insieme alle note statistiche opportunamente citate dall'egregio relatore io ne ricordi qualche altra.

Dal 1868 sino ad oggi, l'Inghilterra aumentò progressivamente il bilancio della marina da 270 milioni all'anno a 607 milioni, le sue navi da battaglia del 155 per cento, il complessivo tonnellaggio della flotta del 75 per cento. Il rapporto della spesa col bilancio generale dello Stato fu del 20 per cento.

La Francia portò il suo bilancio da 155 milioni a circa 304 milioni, aumentò le navi da battaglia del 153 per cento, il complessivo tonnellaggio della flotta del 200 per cento, ed il rapporto fu dell'8 per cento.

La Germania da 15 milioni portò il suo bilancio a 167 milioni, aumentò le navi da battaglia del 190 per cento, ed il complessivo tonnellaggio del 200 per cento.

La Russia da 45 milioni elevò il suo bilancio a 225 milioni, aumentò le navi da battaglia del 316 per cento, il tonnellaggio del 300 per cento.

L'Italia nel suo bilancio navale, con una irregolarissima curva, da 57 milioni nel 1863 raggiunse 152 milioni nel 1888 e discese a 95 milioni nel 1899, aumentò le sue navi da battaglia del 123 per cento, il complessivo tonnellaggio della flotta del 40 per cento e mantenne in media il rapporto tra la spesa per la marina ed il bilancio generale a quasi 6 per cento.

In Italia le somme assegnate a queste spese di costruzioni navali, incominciarono da 2 mi-

lioni e mezzo nel 1868, si accrebbero a 4 milioni nell'anno seguente, e poscia si ridussero ad 800 mila lire nel 1870, quindi raggiunsero in 10 anni la cifra di 14 milioni e mezzo, poi dopo 2 anni 20 milioni e mezzo e dopo un altro anno discesero di nuovo a 14 milioni, poi salirono a 22 milioni per 3 anni, poi salirono ancora fino a 27 milioni per altri tre anni, si ridussero dopo a 19 milioni ed ora sono ritornate a salire fino a 24 milioni.

Signori senatori, vi chiedo venia se vi ho inflitto il tedio di una esposizione di cifre per provarvi l'incertezza e l'incostanza che ci guidarono nel costituirci una flotta.

Ma ciò non basta, è più strano ancora che le più rilevanti diminuzioni si verificarono in tre epoche, nelle quali erano necessarie maggiori spese.

La prima quando era in corso di esecuzione la legge organica sul materiale ed era urgente raggiungere all'epoca determinata l'effettivo della forza che questa stabiliva; la seconda di maggior rilievo, mentre avevamo in costruzione 3 navi da battaglia di 1^a classe, 3 incrociatori protetti, 8 torpediniere ed in allestimento 2 navi da battaglia di 1^a classe, 2 incrociatori e 21 torpediniere; la terza finalmente quando non si doveva più oltre differire la sostituzione di sette antiche navi ad un'elica costruite nel 1863-64 e corazzate con 12 centimetri di ferro.

Da quanto ho esposto emerge che nè la finanza nè la tecnica seguirono un indirizzo costante ben determinato ed accorto, per la costituzione della flotta, e ne è evidente prova il fatto che dopo un quarto di secolo non si è ancora data completa esecuzione ad una provvida legge che mirava ad assicurare una difesa navale relativamente forte all'Italia che giace sul mare, legge che avrebbe potuto avere piena esecuzione nel termine stabilito, cioè nel 1888, se contemporaneamente si fosse determinato in massima, e per limite minimo, il rapporto della spesa che doveva assegnarsi al bilancio della marina col bilancio generale dello Stato, per evitare quelle oscillazioni perturbatrici che sollevarono incertezze e soluzioni di continuità.

È questo un fatto come è vero che non fu mai studiata una valida difesa navale da conseguirsi il più economicamente possibile. In ciò l'indirizzo fu occasionale non continuo.

Date queste cause, gli effetti si dovevano

inevitabilmente sintetizzare in questa formula « Una deplorabile deficienza di difesa navale ».

In queste non liete condizioni, e mentre il capitolo « riproduzione del naviglio » è gravato da impegni di circa 50 milioni per ultimare le corazzate *Regina Margherita*, *Brin* e l'incrociatore corazzato *Ferruccio*, questo disegno di legge segna un passo avanti per migliorarle, e mi piace dichiarare che lo voterò con l'animo sorretto da più liete speranze.

Eseguita in 12 anni la riduzione degli operai si ricaverà una economia totale di 48 milioni. Per effetto dell'art. 1° di questa legge, una parte di questa economia, quella cioè fino al 1905-906, andrà a profitto della riproduzione del naviglio; pare a me che anche negli altri anni successivi il resto delle economie, che ammonterebbe a circa 38 milioni, potrebbe esser versato a tale capitolo.

Determinando poi per legge la forza minima indispensabile per la nostra flotta, usciremmo dall'indeterminato che mantiene oscillante l'altalena delle nostre incertezze.

Pochissimo mi resta a dire e non abuserò più oltre, o signori, della condiscendenza con la quale avete voluto pazientemente ascoltarmi.

Mi giova che io dica brevemente le mie idee sulla desiderata unità di direzione nei servizi tecnici.

Mi è completamente indifferente la scelta della forma nell'applicazione del principio che sostengo, sia quella del Consiglio di Ammiragliato Inglese, sia quella del Comando Generale Germanico, sia quella del Consiglio d'Ammiragliato e Consiglio dei Lavori Francesi, o siano pure altri metodi seguiti da altre nazioni, per me è lo stesso; basta che la direzione tecnica abbia missione di conservare attraverso le vicissitudini politiche la uniformità di andamento in tutti i servizi della marina. E questo è un voto che fu pure emesso dalla Giunta generale del bilancio dell'altro ramo del Parlamento nel 1893.

Io vorrei insomma una istituzione che tra le varie ed alle volte opposte correnti tecniche, valesse ad imprimere unità di concetto e continuità d'indirizzo in tutto quanto riguarda la difesa navale. Una istituzione che circondasse il ministro della marina nelle sue responsabilità costituzionali con autorevoli garanzie tali da indurlo a seguirne le indicazioni, trattenendolo, per

quanto è possibile dall'impegnarsi da solo nelle responsabilità tecniche e militari che son ben diverse dalle costituzionali. Così si conseguirebbe alla fine la continuità di un indirizzo ben determinato e suggerito dall'esperienza.

E volgo al termine. A mio modo di vedere dunque: Necessità di rafforzare la difesa; necessità di un programma; necessità di una unica direzione tecnica, e perciò propongo al Senato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato convinto dell'urgente necessità di rafforzare la flotta con criteri corrispondenti alle risorse della finanza, fa voti perchè nel più breve tempo possibile il Governo presenti il relativo programma nelle sue linee generali per raggiungere questo intento ».

Propongo pure un articolo aggiunto alla legge così concepito:

« La totalità dell'economia derivante dalla riduzione degli operai, sarà versata anno per anno in aumento al capitolo « Riproduzione del naviglio ».

Onorevoli colleghi, non ho bisogno di richiamare la vostra attenzione sul dovere che incombe al potere legislativo in questa importante e vitale questione per l'Italia, perocchè una erronea soluzione del problema navale non potrebbe essere giustificata solo perchè cede alle esigenze della finanza, nè si deve ricercarla tra quelle che costano meno, prescindendo dall'indispensabile. Quando si tratta d'incolumità di territorio è sacrosanto dovere di ricercare questa soluzione tra quelle che suggeriscono il modo più economico nello spendere utilmente ciò che è indispensabile per assicurare questa incolumità, prevedendo ciò che ci toccherebbe di fare dopo una sconfitta che la impreparazione renderebbe inevitabile. Ora, quando imperiosamente s'impone la necessità di ricostituire la difesa di uno Stato, non è saggezza soffermarsi a considerare unicamente le condizioni precarie di ristrettezze finanziarie; allo stesso modo che non si deve giudicare della vigoria d'un organismo quando è affetto di un passeggero malessere; invece devono prevalere considerazioni di più larghe vedute in base alle risorse sicure che offre il paese e delle perdite che ci arrecherebbe una sconfitta, onde scongiurarla in tempo. Così l'incertezza del momento non deve turbare la serenità delle nostre deliberazioni quando la salute della pa-

tria esige che non siano protratti i provvedimenti.

Il problema tecnico, nel nostro caso, rifugge dalle vaghe soluzioni; ne richiede invece una esatta che emerga da condizioni ben determinate, dall'accordo della tecnica, della finanza e della politica.

Il giorno che l'armata potrà dire all'Italia: « Noi copriamo la penisola, saranno compiute le speranze nazionali, oggi non lo potremmo ». Queste sono parole del compianto Di Saint Bon, e mi giova ricordarle perocchè io dico che se per difendere la frontiera terrestre accorreranno sempre migliaia di valorosi da ogni parte d'Italia, per difendere la frontiera marittima occorreranno navi e navi.

Ricordiamolo, o signori, che la nostra bandiera dopo essere stata romanamente gloriosa, noi la trovammo spartita da sette confini e la portammo trionfante dalle calde sabbie di Marsala alle Alpi nevose per farla risorgere in Campidoglio. Tramandiamola alle generazioni future immacolata ed invitta. Questo patto fu giurato sullo scoglio di Quarto sul mare, volgiamo lo sguardo al mare dove maggiore è il pericolo.

Onorevole ministro io combatto per un'ideale e per raggiungere un fine nel quale voi ed io siamo stati e siamo sempre di accordo. Io sogno la grandezza della patria edificata dalla ricchezza dei commerci, dalla produzione delle industrie, dal genio delle arti, dallo splendore della scienza, dalla gloria delle armi. Se il sogno non deve essere realizzato, confido almeno che tenteremo sempre di spingerci sulla via che conduca al fine tanto eccelso. Ciò non si consegue senza garantire l'incolumità del territorio ed in questo alla marina, emula dell'esercito, è affidato un altissimo compito.

Dio ci conceda coi benefici d'una pace da tutti desiderata la realizzazione del nostro sogno; se invece saremo costretti a difenderci, le nostre forze navali saranno condotte alla pugna che certamente sarà gloriosa. Ma per noi è questione vitale che la gloria sia affermata dalla vittoria. Quando nel 1894 reggeste l'alto ufficio che ora reggete di nuovo vi dicevate: « Bada che a te stesso potrà forse toccare di contribuire ad impiegare lo strumento che stai preparando, mentre una voce continuamente vi diceva: pensa che questo strumento

potrà essere il mezzo col quale tu e i tuoi colleghi potrete acquistarvi un po' di gloria o coprirvi di vergogna ». Lottate perciò, onor. ministro, col vostro collega del tesoro. Vincete e preparate le forze d'Italia sul mare, affinché nel giorno del cimento possano provare al nemico che le coste italiane sanno bene ospitare ma non sanno essere conquistate. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Guarneri.

GUARNERI. Onorevoli colleghi!

Voi sarete colpiti da meraviglia nel vedere che io ho il coraggio di prendere la parola, ma, più di voi, sono colpito io di avere l'ardire di discutere una materia di cui non sono competente. Ma ieri, quando lessi la relazione del senatore Canevaro, trovai delle frasi che mi imposero il dovere di prendere la parola.

Le frasi sono queste:

« *Ragioni di finanza non permettono di raggiungere la potenzialità, che dovrebbe avere la nostra marina, dobbiamo quindi contentarci di avere il massimo, che le nostre condizioni finanziarie ci consentono, sicuri che non appena queste saranno migliorate, Parlamento e Governo accorderanno alla marina quegli aiuti, che le occorrono per riprendere il posto, che le compete, fra le marine del mondo* ».

Egli dunque, o signori, che è tanto competente e che è tanto patriota, confessa questo, che le risorse che dà oggi il bilancio della marina non sono tali da raggiungere la potenzialità necessaria per la nostra armata di mare, e ciò perchè ragioni finanziarie impediscono di darle questa adeguata potenzialità; e di conseguenza il problema, più che tecnico, oggi mi pare che sia finanziario.

È vero che il novello attuale bilancio ha fatto un leggiero aumento elevando la cifra da 121 a 123 milioni con un aumento di appena due milioni; ma oggi le condizioni finanziarie del Regno d'Italia sono tali da impedire che si faccia uno sforzo maggiore per raggiungere, se non il massimo, almeno quel grado di potenzialità degno dello Stato italiano? Ecco il problema vero attuale, quello che sembrami adatto alla discussione d'oggi in sede di bilancio, e mi duole di non vedere qui il ministro del tesoro, giacchè mi pare che da lui, più che dal

ministro della marina, attenderei la risposta a questo quesito.

Signori, tra tutte le questioni politiche finanziarie che possono agitarsi in quest'aula, la più vitale parmi quella della difesa marittima del Regno. Ricordo che un nostro vecchio collega, il generale Ricci, tanto competente in questa materia, era uso a dire e replicare in quest'aula che la difesa marittima è più importante per l'Italia che la difesa terrestre, ed egli diceva il vero.

L'Italia, infatti, per le sue condizioni speciali, ha più che qualunque altra nazione di Europa il dovere di vegliare alla sua difesa marittima, e di fare tutti gli sforzi per raggiungere quella potenzialità del suo bilancio che assicuri questo scopo.

Permettetemi, o signori, che passi brevemente in rassegna le ragioni che mi inducono a questo concetto. Non c'è, lo ripeto, altra nazione in Europa che abbia tanto il dovere di vegliare alla sua difesa marittima quanto l'Italia, e ciò per certe speciali sue condizioni geografiche, che la nostra situazione nel Mediterraneo ci impone. L'Italia, nessuno l'ignora, ha una distesa di territorio, e perciò costiera, troppo lunga in proporzione alla sua estensione territoriale, e non havvi altra nazione in Europa che presenti questa configurazione geografica dell'Italia, e questa lunga proiezione che in certe condizioni potrebbe essere argomento di difesa terrestre, ma potrebbe essere una difficoltà pericolosa per la difesa marittima. E molto più poi perchè oltre alla lunga distesa che hanno le coste, sonvi le due isole maggiori, la Sicilia e la Sardegna che presentano anch'esse una ben larga estensione di costa. Ditemi, signori, se c'è altra nazione nel mondo che presenti questa configurazione geografica dell'Italia. E continuo.

Ditemi se c'è altro Stato in Europa dove risiedano sulle sue coste tante grandi e importanti città, centri popolatissimi e commerciali, che sono tanta parte della vita della nazione, e che non hanno altra corazza di difesa che quella delle nostre corazzate.

Basta, signori, guardare la mia isola, dove in tre città, Palermo, Messina e Catania, si raggruppa il quinto della intiera popolazione dell'isola.

Ditemi se c'è altro Stato in Europa, che pre-

senti queste condizioni speciali e questo fatto singolare, di una grande città, come Napoli che la vince in popolazione a quella della nostra capitale; e quella città è ancora la vecchia regina delle provincie meridionali, e giace in un golfo, del quale è facile l'accesso e difficile la difesa.

Nessuno può prevedere che cosa potrebbe costare all'Italia, se quella città, per la sua natura così viva, propria delle popolazioni meridionali, fosse colpita dal panico di un bombardamento; ed in tal caso bisognerebbe affrontare a qualunque costo per difenderla i rischi di una battaglia navale.

Nessuna nazione del mondo si trova in una situazione geografica come la nostra, nel bacino del Mediterraneo, cioè in quel mare che tocca ai tre grandi continenti del vecchio emisfero. Noi abbiamo dietro le spalle e alla nostra diritta l'Europa, a fronte l'Africa, ed a sinistra l'Asia.

E se questo non bastasse, o signori, questo mare in cui siamo è il vestibolo del mar Nero e del mar Rosso, ed oggi il Mediterraneo è diventato la gran via mondiale, che mette in comunicazione il vecchio Occidente e il novello Oriente.

Ditemi, o signori, c'è altra nazione in Europa che si trovi in queste, o in analoghe condizioni?

No. Possono la Spagna, il Portogallo, l'Olanda, la Danimarca, la Norvegia e la Svezia per la loro posizione geografica disinteressarsi di molte questioni europee, o anco mondiali, ma non l'Italia che si trova, quasi direi, nel cuore del mondo e nel cuore, cioè nel centro, del grande bacino del Mediterraneo, e noi siamo per necessità imperiosa di cose e di eventi costretti a non negligenze quelle questioni che riflettono le coste Mediterranee dell'Africa e dell'Asia, e benanco del mar Nero e del mar Rosso.

Possiamo noi, o signori, in certe contingenze politiche, incrociare le braccia, e vedere con indifferenza compiti certi fatti e certi eventi che possono agitare il Mediterraneo?

Ed aggiungete a tutto ciò che non havvi mare il cui equilibrio sia così spesso minacciato siccome il Mediterraneo.

Il mio egregio amico Vitelleschi altra volta vi ha impressionato rilevando che la cinta di

ferro va stringendosi sempre più attorno di noi e nel Mediterraneo, e che corriamo il pericolo di vederci esclusi, ed interdetti da qualunque influenza, in questo istesso mare nel quale siamo e viviamo, e vietati di interessarci in quelle questioni che ivi si agitano.

Io non dirò quali siano queste questioni, ma dirò che le vediamo quasi periodicamente nascere, e rinnovarsi. Sopite oggi, risorgono l'indomani, per tornare ad assopirsi e tenere in continua agitazione le acque del Mediterraneo. Ma un bel giorno queste questioni finiranno coll'imporci una forzata soluzione.

Chi sa, se qualcuna di quelle truppe vaganti e scioperanti nell'Hinterland dell'Africa potesse un giorno comparire di un subito sulla costa del Mediterraneo, ed allora che cosa farà l'Italia? Consumerà un altro sacrificio; e pagherà un'altra volta ben caro il non essere preparata od affronterà il pericolo colla sicurezza di una disfatta.

Io non vi dirò, signori, che un'armata di terra si possa improvvisare, ma certo si crea in minor tempo che una flotta.

Il genio creatore di Napoleone potè, dopo le enormi perdite della campagna di Russia, creare e dare alla Francia una novella grande armata, ma non potè, dopo le battaglie di Aboukir e di Trafalgar, ottenere dagli arsenali di Brest e di Tolone una potente flotta.

Bisogna dunque prepararci ed attendere gli eventi, onde potere vegliare alla conservazione dell'equilibrio del Mediterraneo, e provvedere a tempo in previsione di un non lontano avvenire.

E senza dubbio parmi arrivato il momento di esaminare se le nostre condizioni finanziarie non ci permettano di erogare qualche cosa di più del propostoci nel nostro bilancio della marina, al di là di un semplice aumento di men che due milioni.

Voi avete inteso avanti ieri l'onorevole ministro del tesoro riconoscere che il sopravanzo dell'attuale esercizio quest'anno sarà di trenta e forse quaranta milioni.

Cra non potremmo togliere qualche cosa da questa cifra, non che dagli esuberanti dei bilanci futuri, per ingrossare il bilancio della marina? Ecco il problema che io pongo. Ma qui mi pare di sentire la voce del ministro del tesoro, quantunque egli non sia presente, e dire che vi è

un'altra questione, la questione sociale, la questione degli operai, alla cui soluzione bisogna destinare tutti i sopravanzi dei bilanci futuri.

Ora a quale delle due questioni, quella cioè della difesa nazionale, e quella degli sgravi, intende il Senato che sia più urgente provvedere? Io sono convinto, che il Senato d'Italia comprenderà quanto sia più urgente e più vitale di provvedere alla difesa nazionale. La questione degli sgravi può attendere ancora altri momenti più opportuni, quella della difesa nazionale no; dessa urge e ci stringe come la necessità della nostra esistenza.

Su di ciò io mi riservo di riprendere la parola in tempo più opportuno.

Per ora ho voluto porre il problema; altri, più competente di me, cercherà di risolverlo come richiede la dignità del paese e la difesa dell'incolumità nazionale. (*Approvazioni*).

VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VITELLESCHI. Sarò brevissimo. Ho domandato la parola per unirmi a coloro i quali votano con soddisfazione questa legge, ma anche per esporre in questa occasione alcune considerazioni in proposito.

I fondi che si domandano con questa legge sono richiesti per la *restaurazione* della nostra marina ed è appunto questa parola che detta le mie considerazioni.

Restaurare vuole dire che si tratta di riparare ad una cosa decaduta.

E decaduta è in verità dall'antico onore la nostra marina. Dapoichè, mentre pochi anni fa si parlava della nostra marina come della terza del mondo, oggi non so più qual sia la cifra colla quale viene classificata.

Sono pochi anni che fu immolata tutta la nostra vecchia marina, considerandola come antiquata e buona a nulla. Fu una grande iattura di materiale. Ma si reputò indispensabile. E fu allora che s'impiantò la nuova flotta a grandi bastimenti ed a grossi cannoni; la marina di Di Saint Bon e di Brin.

Durò poco; dappoichè venne un altro ministro che prese un altro indirizzo, preferì bastimenti più piccoli e cannoni di minore calibro.

Naturalmente i grandi non furono distrutti ma tutta l'attenzione fu applicata alle navi di minor portata. Da qualche tempo gli uni e gli

altri non sono stati abbastanza curati. E il fatto sta che si tratta quasi di ricominciare da capo.

Ora, o signori, questa è una questione molto grave, poichè per tutti questi cambiamenti si è fatto un grande sciupio di materiali e di capitali. Il sistema di fare e disfare, intraprendere e sospendere, conduce a non far nulla; e a forza di volere avere una flotta ottima finiremo per non averne alcuna.

La ragione di questo stato di cose, piuttosto che nel campo tecnico, io credo che convenga ricercarla nell'ordinamento politico dei nostri istituti. È doloroso che si sciupino le sostanze di una nazione per fare oggi degli enormi bastimenti che formano le meraviglie di tutti, ed abbandonarli dopo poco tempo; e in definitiva non si fa mai nulla di stabile e di concreto...

MORIN, *ministro della marina*. Sono stati trasformati dopo venti anni.

VITELLESCHI. Venti anni sono forse lunghi per consumare un bastimento, ma corti per annullare una flotta...

MORIN, *ministro della marina*. Si tratta della vita di una nave.

VITELLESCHI. Da noi troppo presto si costruisce e troppo presto si abbandona perchè, ed è proprio così, noi siamo afflitti da due mali, la precipitazione di fare, e la stanchezza che ne consegue, e questo si ripete a periodi fissi.

E mi sia permesso di allargare un poco il mio concetto. Mi duole di vedere un solo ministro a quel banco, perchè la questione è più grossa che non paia a prima vista. Noi avremmo dovuto scegliere o la vita patriarcale che stiamo facendo ora, somministrando il chinino, sovvenzionando gl'infortuni e la vecchiaia, cose ottime e sante ma che non fortificano una nazione, ovvero dedicare tutte le nostre forze per divenire una grande Potenza.

Ma per divenire una grande potenza le prime cose che si sarebbero dovute curare dovevano essere la finanza, l'esercito e la marina. Ora proprio queste tre importanti parti della amministrazione pubblica sono state da noi condannate ad una vita stentata, della quale l'esercito e la marina principalmente si risentono. Solamente di tanto in tanto ci prende il rimorso e si gettano, permettetemi la parola, si gettano via in fretta come questa volta 10,

20, 30, 40 milioni per restaurare, per riformare; dico si gettano via, perchè questi momenti di resipiscenza, dato il nostro sistema di governo, sono essenzialmente passeggeri. E son certo che dopo questo breve risveglio, passerà un altro periodo di abbandono, di dimenticanza e fra cinque, sei, sette anni si ritornerà a restaurare la marina.

Ora questo non è un sistema serio di governo. Io non rimprovero il ministro della marina, per cui ho il più alto rispetto e so che se lo potesse non farebbe così, ma rimprovero l'ente governo, il quale sciupa e consuma tutte le sostanze della nazione senza arrivare a nessun risultato, senza provvedere sul serio alla difesa nazionale e senza neanche adempiere ad altri scopi, cui va correndo dietro tutti i giorni, perchè le povere finanze italiane non bastano.

Non mi dilungo perchè mi pare che queste poche parole nel cuore d'ogni italiano debbano dire qualche cosa; e d'altronde, oggi in Senato non c'è che il ministro della marina, mentre queste mie considerazioni riguardano non solo gli altri ministri ma tutti gli uomini di Stato passati e presenti; ma ritornando al nostro argomento e che riguarda il ministro della marina, mi domando se, qualunque siano i mezzi che noi intendiamo di applicare alla marina, non ci sia modo di fare sì che abbiano un'azione continuativa, non intermittente, in guisa che noi possiamo infine avere una marina, la quale, se non sarà la prima, se non sarà la seconda, sarà quel che sarà, ma sarà una marina sempre dello stesso grado, con la stessa consistenza omogenea e che non ci obbligherà ad ogni piè sospinto a ricominciare da capo.

L'onor. relatore nella sua relazione dice che ritiene indispensabile richiamare l'attenzione del Senato sul bisogno di chiedere al ministro della marina che egli proponga quei rimedi alle leggi attuali, o quelle nuove leggi che possano essere necessarie per ottenere che abbiano più sicuro e continuo indirizzo i servizi delle costruzioni navali, per la preparazione alla guerra e perchè l'organizzazione del personale dia al valoroso corpo militare navale tutta la coesione possibile e desiderabile.

Mi pare che queste parole riassumano tutte queste questioni. Il fatto sta che da noi ogni Ministro applica un sistema il quale dura soltanto il tempo in cui rimane al potere; e quindi

si passa la vita a fare e disfare, e ciò avviene in tutti i Ministeri.

I ministri della marina hanno maggiore o minore influenza; quando hanno maggiore influenza, si spende nella marina, quando ne hanno poca, la marina è dimenticata, e si viene così a quello stato deplorabile di cose per cui, dopo avere speso miliardi, diciamo con qualche esagerazione, ma pure lo diciamo, che la nostra marina non sarebbe pronta ad entrare in azione.

Io credo che queste considerazioni siano di una tal gravità che non dovrebbero andare perdute in una discussione di cui domani nessuno più conserva memoria.

Io voglio sperare che le considerazioni fatte da persona più competente di me, com'è il nostro relatore, le quali troveranno un'eco nel paese, lasceranno un solco nell'animo del ministro della marina, che è grande patriota, e son certo che egli farà, quanto è in poter suo, per far cessare questo stato d'intermittenza, di modo che i fondi che noi votiamo oggi di gran cuore abbiano un effetto continuativo e non si debba ritornare fra due o tre anni sulla stessa questione.

Queste poche considerazioni ho voluto sottoporre ai miei colleghi con cuore d'italiano, e quello che ho detto oggi a proposito della marina, lo ripeterò quando si parlerà delle spese militari.

Il fatto si è che noi abbiamo il talento di spendere sufficientemente e di non cavare alcun profitto dalle nostre spese, perchè si spende in una maniera incerta, intermittente, ineguale, sproporzionata agli scopi che ci proponiamo.

Seguendo questo sistema non possiamo dire a noi stessi che facciamo quello che c'incombe, e che è nostro supremo dovere, cioè provvedere efficacemente alla difesa nazionale. (*Approvazioni*).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari di procedere allo scrutinio dei voti.

(I senatori segretari fanno lo spoglio dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del seguente progetto di legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1900-901:

Senatori votanti	85
Favorevoli	74
Contrari	11

Il Senato approva.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione generale del progetto di legge, riguardante le « Disposizioni relative alle costruzioni navali ed agli operai degli stabilimenti militari marittimi ».

Ha facoltà di parlare il ministro della marina.

MORIN, *ministro della marina*. In questa discussione hanno parlato quattro senatori; tre in senso molto largo, considerando i fondi chiesti col progetto di legge che sta dinanzi al Senato come troppa poca cosa, l'altro, il senatore Vitelleschi, quasi rimpiangendo che questi fondi sieno troppi.

VITELLESCHI. Non troppi, ma male spesi, generalmente.

MORIN, *ministro della marina*. Io certamente non posso che associarmi alle considerazioni d'alto patriottismo, che hanno indotto gli onorevoli Codronchi, Accinni e Guarneri a desiderare che alla marina siano concessi assegnamenti molto più larghi. Ma, da questo banco, devo fare una riflessione, la quale, se non è informata allo stesso loro entusiasmo, è però eminentemente pratica; io devo considerare che i fondi realmente utili alla marina non sono quelli semplicemente invocati o desiderati, ma quelli che si riesce a far votare dal Parlamento. E i fondi chiesti col presente disegno di legge sono appunto quanto, nelle circostanze attuali, si potevano desiderare. Di questo progetto è opportuno che io esponga brevemente la genesi.

Nella seduta del 28 novembre 1899, un primo progetto di legge per richiesta di maggiori fondi per la marina, fu presentato alla Camera dei

deputati dal mio onor. predecessore, l'ammiraglio Bettòlo, e consisteva nelle disposizioni seguenti: Si chiedeva che fosse assegnata straordinariamente al bilancio della marina una somma di 40 milioni, ugualmente ripartita in quattro esercizi, dal 1899-900 al 1902-903 inclusivo, e si stabiliva che, a partire dell'esercizio 1903-904 e per quattordici esercizi successivi, fosse diminuito il capitolo *Riproduzione del naviglio* di tre milioni.

Era, in qualche modo, un'anticipazione che il tesoro avrebbe fatto alla marina, e della quale si sarebbe poi rivalso con ritenute di 3 milioni all'anno.

Il mio onor. predecessore si proponeva di ricavare le somme che avrebbero servito a tale rimborso con provvedimenti di vario genere, e principalmente con le economie sperate dalla diminuzione graduale degli operai degli stabilimenti militari marittimi.

Ma la Commissione del bilancio non si dimostrò persuasa dell'attendibilità e dell'efficacia di questi provvedimenti; e se io devo esporre francamente il mio pensiero a tale riguardo, pur professando il massimo rispetto per le considerazioni con le quali il mio predecessore appoggiava il suo progetto, non posso a meno di partecipare allo stesso scetticismo che nella Giunta del bilancio ha prevalso; perchè, per ritenere che le diminuzioni d'operai che gradatamente si sarebbero andate facendo negli arsenali fossero realmente economie corrispondenti all'importare delle mercedi degli operai eliminati, bisognerebbe supporre che questi operai non producessero niente (*Approvazioni dal banco della Commissione*).

Ora, siccome ciò non è, per fare un computo giusto, in corrispondenza di ogni cessata mercede bisogna tener conto del cessato lavoro, il quale si deve produrre in un'altra maniera, che pure dà luogo a spesa. (*Benissimo*).

Ed è appunto per queste considerazioni, che la Commissione del bilancio non ammise la possibilità della restituzione di 42 milioni in compenso dei 40 richiesti.

La questione era a questo punto quando cadde il Ministero Pelloux, del quale l'onorevole Bettòlo faceva parte, e venne al potere il Gabinetto presieduto dall'onor. Saracco, che mi fece l'onore di affidarmi la direzione della Amministrazione marittima.

Io accettai in massima il progetto preparato dal mio predecessore; ma, nel tempo stesso, mi preoccupai della necessità di far meglio dotare alcuni capitoli della parte ordinaria del bilancio, che mi sembravano avere stanziamenti troppo scarsi.

Costruire nuove navi, pensavo io, sta bene, ma avere queste navi con equipaggi incompleti, e non appoggiate a ben forniti depositi di combustibile, è quasi come non averle; sicchè chiesi ed ottenni che fossero aumentati, in una proporzione non grande, ma però sensibile, gli assegnamenti per il Corpo Reale Equipaggi, e per il carbone. Furono così circa 3 milioni dei quali venne accresciuto il bilancio ordinario; mentre si ripresentava il progetto di legge per assegnamenti straordinari, riducendolo ad 8 milioni all'anno pei quattro esercizi successivi al 1899-900, che stava per finire, e per le spese che erano già state impegnate in questo nella somma di circa 6 milioni, provvedendo in consuntivo, col procedimento col quale si regolarizzano le eccedenze d'impegni.

Non era molto, ma era certamente quanto nelle condizioni attuali si poteva chiedere al Parlamento.

Dire che l'Italia ha bisogno di una marina molto forte, è asserire una verità che non potrei certamente contestare; ma una simile asserzione, fatta in modo assoluto, e senza alcuna relazione con la nostra potenzialità finanziaria, è incompleta e vaga; e, se vogliamo non tenere conto della limitazione che ci è imposta da questo criterio, e pretendiamo regolarci in base ad una formola la quale non sia quella di essere tanto forti quanto possiamo, non vedo bene dove dovremmo fermarci.

Se vogliamo dire che dobbiamo essere tanto forti da assicurare la difesa marittima del nostro paese, dobbiamo naturalmente chiederci contro quale nemico e in quali condizioni relativamente alle alleanze; perchè certo non potremo mai pretendere di essere tanto forti da poterci difendere sul mare contro qualunque nemico, e anche da soli. Nessuna nazione al mondo può proporsi un simile programma di difesa marittima.

Esiste una differenza radicale nel modo di considerare il problema organico della difesa, secondo che esso si riferisce alla difesa terrestre, o alla difesa marittima.

Io capisco che, trattandosi di difesa terrestre, si possa dichiarare in modo assoluto che, con un dato ordinamento, si provvede alla difesa, perchè la capacità militare terrestre di un paese dipende generalmente dalla sua potenzialità in uomini.

Quando si è dato al paese un ordinamento militare il quale inquadri tutti gli uomini validi, si può dire in modo assoluto che si è provveduto alla sua difesa. L'ordinamento adottato potrà essere tecnicamente più o meno perfetto, finanziariamente più o meno economico; agli impegni permanenti che esso arreca si dovranno forse aggiungere ogni tanto provvedimenti straordinari per rinnovamento di armamenti o per fortificazioni, ma non si può evidentemente negare che la formola che esso esplica sia buona in senso assoluto.

Ma, per ciò che riguarda la difesa in mare, circa la quale la prima limitazione che s'incontra non è posta dalla mancanza di uomini, ma dal difetto di danaro, la formula assoluta, conveniente per la difesa terrestre, non è applicabile.

Pensate che, con le 60 o 70 lire che costa un fucile con i suoi accessori, si pone l'arma in pugno ad un soldato di fanteria, mentre occorrono 40 mila di lire a testa per armare ognuno dei 750 uomini dell'equipaggio di una nave come la *Regina Margherita*, che costa 30 milioni, e vi convincerete facilmente che la base sulla quale io pongo la questione che ci occupa è la sua base naturale e vera.

Ora, col disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, il Governo si è posto appunto su questa base, e ha creduto di fare in favore della marina il massimo sforzo che le condizioni attuali permettono.

Durante la discussione di questo progetto di legge, vennero introdotte in esso radicali modificazioni. L'onor. Sonnino presentò un emendamento, col quale si proponeva alla Camera che, invece di accordare i fondi straordinari richiesti, si fissasse la spesa effettiva del bilancio della marina nella somma di 125 milioni, per l'esercizio in corso, ed in 121 per i cinque esercizi consecutivi.

Con questo consolidamento si concedevano circa 6 milioni e mezzo di più degli stanziamenti già ammessi, e si stabiliva il principio che il bilancio della marina, per quel determi-

nato periodo di tempo, restasse consolidato, e venisse sottratto a quelle fluttuazioni che risultarono sempre dannosissime all'amministrazione della marina.

La proposta dell'onor. Sonnino era, non solo accettabile, ma vantaggiosa, e io non esitai ad accoglierla.

Se si fosse trattato di consolidare il bilancio per un periodo superiore di anni, io avrei rifiutato; perchè ritengo che, mentre si devono mantenere le spese per la marina nelle proporzioni che sono ora consentite dalle nostre condizioni finanziarie, c'è lecito sperare, in un avvenire non lontano, una situazione tale che ci consenta un aumento.

Il senatore Guarneri, invocando un grande sviluppo delle nostre forze marittime, ha ricordato il giudizio emesso a questo riguardo dal compianto generale Ricci; il quale non si sarebbe peritato a ridurre l'esercito ad otto corpi d'armata, per devolvere a beneficio della marina le economie, che con questo provvedimento, si sarebbero ottenute.

Io ho sempre professato la più grande stima per il generale Ricci, e venero la sua memoria, ma non potrei accogliere questo suo concetto.

Si è molto discusso sul tema se l'esercito debba essere piuttosto organizzato con una base larga, o con una base più ristretta; ma, qualunque sia il suo ordinamento, esso non potrà avere assegnamenti minori di quelli che sono ad esso attualmente concessi.

È inutile pensare che si possano trovare, per la flotta, aumenti di mezzi, presenti o futuri, in risparmi da farsi sotto qualsiasi forma sull'esercito. Ma le nostre previsioni non devono certamente escludere la speranza che, in avvenire lo sviluppo delle risorse finanziarie della nazione permettano di dedicare alla marina qualche cosa di più di quello che ha avuto fin'ora; ed è in questo senso che io ho accettata la consolidazione del bilancio per un sessennio, mentre non l'avrei accettata per un tempo maggiore.

Ho detto che non poteva associarmi alle considerazioni che avevano indotto il mio predecessore a riguardare come una vera e propria economia liquida la diminuzione degli operai dei nostri arsenali. Nondimeno ho accettato, convinto di far bene, il suo progetto di ridurre il numero di questi operai da 17 mila a 12 mila; ma ritengo vantaggiosa questa riduzione per

ragioni alquanto diverse da quelle che l'hanno a lui consigliata.

Nelle nostre costruzioni navali, da qualche tempo, si va svolgendo una condizione di cose, per cui, una parte sempre maggiore del valore delle navi è assorbita da materiale che si deve preparare fuori degli arsenali. Questo materiale è costituito principalmente, da apparati motori, da corazze e da artiglieria.

Al tempo in cui costruivamo i bastimenti del tipo « Andrea Doria », la parte del valore della nave, che rappresentava il lavoro fatto in arsenale, era all'incirca il 25 per cento del prezzo totale; al tempo della costruzione del « Re Umberto », e delle navi ad essa gemelle, rappresentava già il 20 per cento; per la « Regina Margherita » e il « Benedetto Brin » è il 18 per cento.

Per citare un esempio il quale indichi esattamente come è distribuita la somma che costituisce il valore di una grande nave, mi riferirò alla « Regina Margherita », la quale, finita, costerà 30 milioni. Di questi 30 milioni, 4,800,000 sono rappresentati dall'apparato motore, 8 milioni dalle corazze e 7,500,000 dalle artiglierie e loro accessori; tutto materiale che si provvede fuori degli arsenali, come si provvede fuori di questi stabilimenti una quantità considerevole di macchinismi e di oggetti occorrenti per il servizio di bordo.

Da questo stato di cose deriva l'esuberanza di operai che lamentiamo, e che dobbiamo procurare di eliminare gradatamente. Ma tale esuberanza non porta già alla conseguenza che gli operai soverchi si lascino oziosi, o si impieghino in lavori assolutamente improduttivi. Noi occupiamo questi operai, ma per occuparli, iniziamo la costruzione di nuove navi, mentre ciò non sarebbe opportuno per fare progredire rapidamente la costruzione di quelle che già si trovano in cantiere.

Anche a questo riguardo, per essere più chiaro, citerò un esempio. Io ho dovuto cominciare le nuove navi « Vittorio Emanuele » e « Regina Margherita », mentre simultaneamente non davo allo stabilimento di Terni le commesse che esso invocava in base ai contratti esistenti, e che avrei dovuto dare per fare avanzare rapidamente la costruzione della nave « Regina Margherita » e « Benedetto Brin », appunto perchè non avevo fondi per pagare le

corazze, mentre abbondavano negli arsenali i carpentieri, che non si potevano licenziare e si dovevano occupare in lavori di costruzione di scafi.

Con quanto ho esposto al Senato, e senza dilungarmi di più, credo di aver dato sufficienti ragioni per dimostrare l'opportunità di questo disegno di legge, in tutti i suoi particolari. Ora debbo giustificare l'Amministrazione della marina, e specialmente me, da accuse ed appunti fatti da alcuni degli oratori che avete testè uditi.

Gli onorevoli Codronchi, Accinni, e anche l'onorevole Vitelleschi, hanno insistito sopra la mutabilità d'indirizzo che...

ACCINNI. Non è accusa rivolta a lei, ma al procedimento.

MORIN, *ministro della marina*... che, secondo il loro giudizio, quasi sempre ha presieduto all'andamento dell'Amministrazione marittima. È questa un'accusa che si rivolge alle amministrazioni marittime di quasi tutti i paesi; essa si vede periodicamente e insistentemente ripetuta in molti giornali e riviste estere. In Inghilterra la mutabilità d'indirizzo nelle costruzioni è oggetto di critiche forse più che altrove. Nell'altro ramo del Parlamento, rispondendo ad alcuni oratori che hanno parlato su questo argomento, ho avuto occasione di leggere due articoli di pubblicazioni periodiche inglesi, nei quali le critiche che si rivolgono all'Ammiraglio sembrano la riproduzione di quelle che alcuni da qualche tempo indirizzano ai ministri della marina in Italia.

Ciò vi prova che, se questa mutabilità d'indirizzo realmente esiste, essa è un male molto diffuso e generale, a cui non si rimedia col mezzo di congegni legislativi o amministrativi, più o meno ingegnosamente escogitati.

Ma io credo invece che molto di ciò che si attribuisce a volubilità di criteri, a instabilità d'indirizzo, non è in fondo che la conseguenza inevitabile, delle variazioni che arreca il progresso, dei cambiamenti che i nuovi ritrovati impongono nelle costruzioni navali.

Considerate, per esempio, ciò che è avvenuto per le corazze. In pochi anni, siamo passati dalle corazze di ferro battuto alle corazze d'acciaio, poi alle corazze *compound*, vale a dire di ferro e acciaio, poi alle corazze *harveyizzate*, o cementate, poi alle corazze al nikel, poi alle co-

razze trattate col procedimento Krupp, oppure con quello presso a poco equivalente del nostro stabilimento di Terni, e, di progresso in progresso, siamo venuti al punto, che abbiamo ora piastre di corazzatura di una resistenza quasi tripla di quella delle piastre primitive.

Passiamo ad un altro esempio, quello relativo alle artiglierie.

Quando si costruì il *Duilio*, sembravano un portento i cannoni di 100 tonnellate, che foravano circa 59 centimetri di ferro. Ora abbiamo cannoni che pesano meno di 50 tonnellate e hanno una potenza perforatrice quasi doppia.

E i progressi che si sono fatti, in breve volgere di anni, per ciò che riguarda la facilità di servizio dei pezzi e la rapidità del tiro, sono assolutamente meravigliosi. Noi abbiamo ora, per non parlare che di pezzi di una certa entità, cannoni da 12 che fanno 10 colpi al minuto, cannoni da 15 centimetri che ne fanno 7, cannoni di 20 centimetri che ne fanno 3 o 4.

A ciò che ho detto per le corazze e per le artiglierie, potrei far seguire l'enumerazione di altri progressi realizzati in tutto quanto si riferisce alla costruzione delle navi, ma lo credo inutile.

E quando tanti cambiamenti sono avvenuti, come si può pretendere che non abbiano dovuto continuamente variare i tipi delle navi?

I cambiamenti nelle costruzioni navali sono stati inevitabili negli anni scorsi, lo sono ora, e lo saranno molto probabilmente anche in avvenire; perchè non è verosimile che il progresso si arresti in un campo in cui si svolge, con così grande intensità, tanta parte dell'intelligenza umana.

Ma, se i cambiamenti nei tipi delle navi sono stati inevitabili in passato, e se lo saranno in avvenire, è grande esagerazione l'asserire che i bastimenti costruiti pochi anni or sono non rappresentino più alcun valore, solo perchè non si trovano più all'altezza del progresso; come sarebbe uguale esagerazione dire che quelli che ora stiamo costruendo non serviranno più di qui ad alcuni anni, solo perchè allora se ne disegneranno dei più perfetti.

Passo ora alla questione del programma, alla quale mi ha richiamato l'onorevole mio amico il senatore Accinni.

L'onorevole Accinni è, mi pare, fissato sopra questa questione.

ACCINNI. È verissimo.

MORIN, *ministro della marina*. Pare a lui, che nel servizio delle costruzioni navali, non possa esistere un andamento razionale, corretto ed efficace, senza un programma prestabilito a lunga scadenza.

Egli ha citato, a questo riguardo, l'esempio delle principali nazioni marittime, presso le quali programmi consimili sono presentati al Parlamento insieme alle domande dei fondi occorrenti per esplicarli. Ma io devo fargli osservare che questo esempio non s'attaglia al caso nostro.

In Inghilterra, in Francia, in Germania e presso altre nazioni, non si ha un assegnamento fisso per costruzioni navali. I ministri della marina domandano i fondi occorrenti per costruire un determinato numero di navi di varie classi, quando credono che ciò occorra, e il programma di costruzioni che, in tali occasioni, espongono è cosa tutta di attualità, e non ha altra durata che quella imposta dal tempo occorrente per svilupparlo.

È in base a questi criteri che in Francia fu recentemente stanziata una somma di 712 milioni per costruzioni navali.

Ma, in Italia, non si può seguir lo stesso procedimento, il ministro non può dire: devo costruire le tali navi; concedetemi i fondi per farlo. Qui si deve procedere in senso inverso; qui, prima il ministro del tesoro e Consiglio dei ministri, poi il Parlamento, dicono al ministro della marina: vi possiamo dare tanto, ingegnatevi. È perciò evidente che, da noi, un programma navale, con le stesse linee e cogli stessi criteri adottati dalle altre nazioni, non sarebbe cosa, nè pratica, nè opportuna; perchè non sarebbe, nè pratico, nè opportuno, determinare con parecchi anni di anticipazione i tipi delle navi da iniziarsi in un esercizio avvenire, per il quale i fondi sono prestabiliti.

Ciò non vuol dire che debba esser lasciato completamente al beneplacito dell'amministrazione della marina di fare l'uso che crede delle somme stabilite per le costruzioni navali, senza che il Parlamento sia preventivamente informato del modo nel quale si hanno da spendere. È questa una questione che fu lungamente dibattuta nella Giunta del bilancio; e, in seguito, ad accordi fra essa e me, si è stabilito che, ogni anno, in un allegato al bilancio della ma-

rina, si stabilisca, non solo quali navi si vogliono costruire od acquistare, ma si indichi esattamente che cosa si prevede di spendere per ogni nave; e così pure che, ogni anno, in consuntivo, si dia conto delle spese fatte per tutti questi titoli, e si dia ragione delle differenze che tali spese presentano rispetto alle previsioni.

Queste disposizioni, che vennero appunto inserite in uno degli articoli della legge che ora si discute, stabiliscono guarentigie sufficienti per dare affidamento che le spese per le costruzioni saranno d'ora innanzi fatte secondo criteri sui quali il Parlamento è stato preventivamente informato, e ai quali ha dato la sua adesione.

Comprendo come tutto ciò non soddisfi ancora il senatore Accinni, il quale teme sempre che le navi che si costruiscono siano il frutto dei concetti personali del ministro, e vorrebbe inaugurare un sistema nuovo, in forza del quale tutto quanto si riferisce alle costruzioni navali procedesse in modo indipendente dai cambiamenti che le vicende della politica possono portare nel capo responsabile dell'amministrazione della marina.

Ora io, a questo riguardo, debbo dichiarare assolutamente che non vedo applicazione costituzionale possibile d'un principio siffatto.

Il ministro è mallevadore del buon andamento di tutti i servizi che da lui dipendono di fronte al Parlamento ed al Paese. Sta bene che egli debba sottoporre le sue vedute ad un Consiglio ed udirne i pareri; ma spingere oltre a ciò i vincoli che lo legano, sarebbe uscire in modo inammissibile da quelle consuetudini che sono la base del Governo parlamentare.

Uditi i corpi consultivi che la legge gli impone d'interrogare, il Governo dev'essere libero in tutti gli atti che compie nell'orbita della legge, e di questi non dev'essere tenuto a dar conto che al Parlamento.

È questo un principio di necessità tanto evidente, che è osservato anche nei paesi ove il ministro della marina di solito non è un tecnico.

Non è molto tempo che ebbi occasione di avvicinare mister Goschen; che era allora il primo Lord dell'Ammiragliato inglese. Mi toccò questa buona fortuna quando mi trovava a rappresentare la marina italiana alle feste di Spithead, per il giubileo della regina Vittoria,

e non mancai di profittarne, per chiedere a quell'eminente uomo di Stato informazioni e schiarimenti circa l'amministrazione marittima inglese. E fra le varie domande che gli rivolsi, una si riferiva appunto alla natura della responsabilità del capo dell'Ammiragliato, quantunque io già sapessi che, specialmente dopo le riforme di sir James Graham, questa responsabilità è all'incirca la stessa di quella dei ministri della marina delle altre nazioni.

Io sono responsabile di tutto verso il Parlamento e il paese, mi disse mister Goschen, e posso esserlo, perchè, quantunque i membri tecnici dell'Ammiragliato siano, non già i miei dipendenti, ma i miei colleghi, ho il diritto illimitato di sceglierli e di mutarli.

Dunque, contrariamente ad un'opinione piuttosto diffusa, ma erronea, la responsabilità dell'Ammiragliato inglese non è collettiva. In quel consesso esiste un solo capo responsabile di fronte al Parlamento, e gli altri membri sono responsabili verso di lui.

I Lords navali e gli altri membri dell'Ammiragliato sono, in sostanza, grandi capi di servizio, paragonabili, con attribuzioni più late, ai nostri direttori generali. Ed è tanto erronea la credenza di alcuni che l'Ammiragliato inglese sia costituito com'è per assicurare la continuità di indirizzo, anche con i cambiamenti di Ministero, che, ogni qual volta cade un Ministero, tutti i Lords dell'Ammiragliato rassegnano le loro dimissioni.

Dunque se v'è ente il quale sia costituito in modo che debba subire le vicissitudini parlamentari, è l'Ammiragliato inglese; mentre da noi, quando cambia il ministro, non si esige davvero che i direttori generali seguano la stessa sorte.

Se nella marina inglese esiste una direzione più costante, ciò dipende dal fatto puro e semplice, che in Inghilterra i Ministeri durano in media cinque anni, e da noi non credo che arrivino a durare due.

(Voci). Tredici mesi!

MORIN, ministro della marina. Dunque si persuada l'onor. Accinni, e si persuadano coloro che concordano con lui nel ritenere che nella marina si senta proprio il bisogno di questa istituzione speciale destinata ad amministrare, all'infuori del ministro, che tale desiderato è irrealizzabile.

ACCINNI. Domando di parlare.

MORIN, *ministro della marina*. Dovrei ancora dir poche cose intorno alle raccomandazioni e alle osservazioni fatte da alcuni dei senatori che hanno parlato in questa discussione.

L'onor. Codronchi ha lamentato che la nostra legge di avanzamento sia difettosa. Io concordo con lui; credo che la nostra legge di avanzamento debba essere ritoccata, e mi propongo, se starò a questo posto, di presentare un disegno di legge per correggerla.

L'onor. Accinni mi ha raccomandato la quistione delle torpediniere sommergibili. Io appartengo piuttosto alla schiera degli scettici, che a quella degli entusiasti, circa l'avvenire di queste torpediniere sommergibili. Ad ogni modo, credo che dobbiamo non trascurare gli studi e gli esperimenti che, a questo riguardo, abbiamo intrapresi e stiamo seguitando.

Noi abbiamo costruito, da parecchi anni, uno di questi battelli sommergibili, dovuto al compianto ispettore del genio Pullino, che, per il tempo in cui fu ideato, si può considerare una soluzione abbastanza buona del problema. È con questo battello che proseguiamo le nostre ricerche e le nostre prove. Non credo sarebbe il caso di costruirne altri per ora; dovendo noi impiegare gli scarsi mezzi di cui disponiamo, piuttosto in costruzioni di valore accertato, che in tentativi di dubbia riuscita.

Dichiaro infine all'onor. Accinni che non potrei accettare il suo ordine del giorno. Quest'ordine del giorno si compone di due parti. La prima di esse si riferisce ad una materia sulla quale è inutile che io torni, dopo le considerazioni che ho già esposte al Senato. L'altra ha rapporto ad una questione che, a parte il valore intrinseco di essa, mi pare tocchi un poco la correttezza dei procedimenti parlamentari.

L'onor. Accinni si preoccupa di che cosa sarà il bilancio della marina dopo che sarà passato il sessennio per cui è stato consolidato; ma mi permetta di dirgli che toccherà prima alla Camera dei deputati di determinare il bilancio a quell'epoca.

La stabilire ora quali assegnamenti dovrà avere il bilancio che sarà presentato alla Camera fra 5 anni, mi pare che non sia precisamente nei limiti di quel compito che è più specialmente assegnato al Senato.

Io pregherei l'onor. Accinni di non insistere nel suo ordine del giorno, altrimenti dovrei pregare l'onor. presidente di metterlo in votazione, con la dichiarazione più esplicita che non posso accettarlo.

ACCINNI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ACCINNI. Mi riservo di rispondere a qualche cosa al discorso dell'onor. ministro, ma intanto ritiro il mio ordine del giorno e l'articolo aggiuntivo dopo quello che ha detto l'onor. ministro; non perchè io non sia convinto della necessità di un programma navale, ma perchè riconosco che il Governo ha la sua responsabilità e gliela lascio tutta intiera.

CANEVARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEVARO, *relatore*. Domando di dire pochissime parole unicamente per chiedere all'onorevole presidente e ai colleghi del Senato, se resta inteso che la discussione che si fa in questo momento, vale per entrambi i progetti di legge riflettenti il ministero della marina e cioè quella dei 32 milioni che si riferisce alle costruzioni navali ed agli operai e quella riguardante il bilancio della marina e ciò ad evitare che si facciano in seguito due discussioni. Resterebbe così inteso che si procede come si è fatto nell'altra Camera e come sembra naturale si faccia, posto che sono due leggi che si immedesimano l'una nell'altra. Prego poi l'onor. presidente di volerli concedere di parlare domani, perchè dovrò forse intrattenere un po' a lungo il Senato.

PRESIDENTE. Per ora il Senato deciderà se vuol rimandare la discussione del disegno di legge a domani. Quanto a decidere se la discussione che si fa sul progetto per le costruzioni navali, includa anche quella del bilancio della marina, dipende dal linguaggio che useranno i diversi oratori; ma non posso permettere che sin da ora si discuta il bilancio della marina.

Non sorgendo obiezioni, rimanderemo a domani il seguito della discussione di questo disegno di legge.

Leggo l'ordine del giorno per domani:

Alle ore 14 e 30 riunione degli Uffici.

Alle 15 seduta pubblica per la discussione dei seguenti disegni di legge:

Disposizioni relative alle costruzioni navali

e agli operai degli stabilimenti militari marittimi (N. 119 - *seguito*);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 116);

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 130);

Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 126);

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1900-901 (N. 152);

Convalidazione dei Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni dal Fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1900-901 (N. 154);

Costituzione in Comune autonomo della frazione di Banzi (Genzano di Basilicata) (N. 150).

La seduta è sciolta (ore 18 e 30).

Licenziato per la stampa il 15 giugno 1901 (ore 12).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.