

LXXXIII.

TORNATA DELL' 11 GIUGNO 1901

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Sunto di petizione — Congedo — Seguito della discussione del progetto di legge: « Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi » (N. 119) — Avvertenza del presidente — Parlano nella discussione generale i senatori Accinni, Canevaro, relatore ed il ministro della marina — Replica dei senatori Accinni e Canevaro, relatore — Chiusura della discussione generale — Approvazione, senza discussione, dei primi sei articoli del progetto — All' articolo 7 fa una proposta, in onore del Corpo Reale Equipaggi, il senatore De Sonnaz; a lui si associa il presidente ed il ministro della marina ringrazia. — Approvazione dell' articolo 7 ultimo del progetto — Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1901-902 » (N. 116) — Non ha luogo discussione generale — Dopo osservazioni del senatore Astengo ai capitoli 1 e 17, cui risponde il ministro della marina, si approvano tutti i capitoli del bilancio, i riassunti per titoli e categorie ed i due articoli del progetto — Volazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 35.

È presente il ministro della marina.

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

Sunto di petizione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Di San Giuseppe di dar lettura del sunto di una petizione pervenuta al Senato.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

Sunto di petizione:

« N. 51. — Il signor Filippo D'Onofrio, consigliere provinciale di Campobasso, fa istanza al Senato perchè venga sospesa la discussione del disegno di legge per aggregazione dei Comuni Pietrabbondante e San Pietro Avellina al Mandamento di Carovilli ».

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Ponti chiede un congedo di 15 giorni per motivi di salute.

Se non vi sono obiezioni, questo congedo si intenderà accordato.

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: Seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi ».

Ieri, come il Senato rammenta, venne iniziata la discussione generale, e, sul finire della seduta, l'onorevole relatore manifestava il suo pensiero che la discussione generale intorno al

presente disegno di legge, che ha preso così largo sviluppo, dovesse rendere superflua una nuova discussione generale sullo stesso tema quando venga in esame il bilancio della marina. Questo credo ed auguro anch'io, ed avrei chiesto su ciò un voto del Senato, se alcuno ne avesse fatta la proposta al primo aprirsi della presente discussione, ma nel momento presente non lo posso fare. Prego soltanto i signori senatori i quali intendessero parlare nella discussione generale del bilancio della marina, a voler anticipare le loro osservazioni, di modo che non abbia da aver luogo una nuova discussione sullo stesso argomento.

Premessa questa avvertenza, do facoltà di parlare al senatore Accinni.

ACCINNI. Ringrazio l'onorevole ministro delle parole cortesi e della forma gentile con la quale respinse le mie proposte, o procurò di confutare le mie argomentazioni.

Ritirai le mie proposte, sebbene non convinto dal ragionamento del ministro, per lasciare al Governo tutta la responsabilità dei suoi atti. Ora, senza intrattenere il Senato in una lunga esposizione di cose, mi limiterò a replicare brevemente alla risposta datemi dall'onorevole ministro.

Egli dice che non avrebbe mai chiesto di consolidare il bilancio per un numero di anni maggiore di quello che è stato consolidato, nella speranza di avere un aumento di fondi dopo i sei anni. Io domando all'onorevole ministro: perchè le sue speranze sono alla scadenza di sei anni, e non a più breve scadenza? È egli sicuro che il suo successore — mi auguro che egli resti a quel posto lungo tempo ancora — sia disposto a domandare l'aumento di fondi? Il Parlamento sarà disposto a concederli? Saremo in tempo a chiederli?

Mi permetta l'onorevole ministro che io gli dica come in un lungo periodo di pace ci siamo purtroppo abituati a considerare che l'anno che sorge non è diverso dall'anno che tramonta, ed io non vorrei fare la parte del vecchio Suliota.

Passo al programma, che è una mia fissazione; nella quale però ebbi ed ho molti compagni. La legge del 1877, presentata dal Brin, non fu un programma? La legge, per la quale si aboliscono le vecchie navi e si costruiscono le nuove corazzate, non era un programma?

La costruzione delle fregate ad elica, *Duca di Genova, Principe Umberto, Gaeta e compagne*, non si ebbero per l'esecuzione di un programma? La costruzione della *Terribile*, della *Varese*, del *San Martino*, dell'*Affondatore*, della *Maria Pia* e compagne non ebbe luogo per l'esecuzione di un programma?

E passo ad un altro punto della risposta dell'onorevole ministro, il quale ha ricordato purtroppo la mutabilità d'indirizzo della natura umana. Questa mutabilità è purtroppo più accentuata nei popoli più impressionabili, e più ancora negli ufficiali di marina, i quali si educano fin dalla gioventù allo studio e alla ricerca del nuovo. E pare proprio che il ministro abbia detta questa verità per venire in appoggio alla mia fissazione, senza volerlo, perchè lo stabilire un programma è un correttivo della mutabilità.

Il ministro disse che le altre nazioni possono chiedere i fondi per eseguire un programma, perchè non hanno assegnazione di spesa per la riproduzione del naviglio, ma non mi pare che questa sia una ragione perchè il nostro Parlamento non potrebbe consolidare una data spesa per un dato numero d'anni.

Del resto debbo fare giustizia al Parlamento italiano, che con grande ed alto patriottismo ha sempre, forse dopo qualche discussione più o meno lunga, finito per concedere i fondi chiesti per l'armamento della nazione e per la difesa del paese.

Sono invece purtroppo i ministri del tesoro che si oppongono ai programmi.

Quante volte, infatti, avendo avuto l'onore di parlare intimamente coi ministri della marina, io ho inteso imprecare contro la inflessibilità del ministro del tesoro, e perfino da qualcheuno amico personale del ministro stesso.

Combattendo l'unità di direzione tecnica, l'onorevole ministro ha creduto che io desidererei un ente poco dipendente.

Io debbo rispondere, come risposi in dicembre, che l'onorevole ministro mi ha frainteso.

Io non posso pensare che in un'amministrazione qualsiasi, e soprattutto in un'istituzione militare, vi sia un ente che non abbia una dipendenza assoluta dal ministro che ha una responsabilità assoluta.

E poi, per esperienza dell'ufficio, io mi sono convinto che la dipendenza d'un ente siffatto,

come desidererei io, più che dalla coercizione disciplinare, emana dalla coscienza della responsabilità di coloro che sono chiamati per legge a dare pareri e consigli al ministro in forma puramente consultiva.

Ed infatti, parlando di questo ente, io dissi al ministro che desiderava fosse tale da indurlo, e non da obbligarlo, a seguire le indicazioni dategli.

Io vorrei che i ministri della marina si dimenticassero di essere tecnici e si ricordassero di essere solamente amministratori; ma questo desiderio è vano, perchè gli ammiragli che sono chiamati all'alto ufficio di reggere l'Amministrazione marittima sono valentissimi tecnici, e naturalmente è difficile che così rinuncino ai propri convincimenti individuali: non ne ho visto che uno solo, il quale venne al Ministero della marina col proposito di essere amministratore, ma rimase al Ministero solo quindici giorni.

Ed ora una parola sul giudizio d'incostituzionalità che il ministro ha attribuito alle mie parole.

Io non feci questione di bilancio, io feci la proposta di un articolo aggiuntivo alla legge, e ciò è perfettamente costituzionale, secondo il mio convincimento e secondo il parere che io chiesi privatamente, prima di presentare l'articolo, a persone che di diritto costituzionale sono maestri.

E giacchè fo cenno di questo articolo aggiuntivo, per amore di verità e per acquietare l'ira di quelli che si oppongono alle spese militari, e che certamente non sono in quest'aula, io feliciterò il ministro del tesoro dell'applicazione di questa legge, poichè il tesoro incasserà a legge finita 16 milioni che sono la differenza fra 48 milioni di economia per la riduzione degli operai e 32 milioni di maggiori spese per le costruzioni navali.

Il ministro della marina si è dimostrato scettico riguardo ai battelli sottomarini, ma ho fede che egli modificherà le sue opinioni, quando col suo senno e con la sua mente equilibrata avrà ben studiato la questione. Io non modifico i convincimenti espressi a questo riguardo tanto più che è risaputo che la Francia ha ordinato la costruzione di 23 battelli sottomarini, e si dispone per la ordinazione di altri 18, che l'In-

ghilterra ne ha in costruzione 5, e che anche la Russia comincia ad ordinarne.

Non ho altro a dire, e di nuovo ringrazio l'onor. ministro della marina per quanto disse ieri nel suo discorso.

PRESIDENTE. Il senatore Canevaro, relatore, ha facoltà di parlare.

CANEVARO, *relatore*. Onorevoli colleghi?

Comincio col compiere un dovere verso i colleghi che ieri, nei loro discorsi, ebbero la cortesia di citare il mio nome a titolo di onore; li ringrazio e son loro molto grato e riconoscente.

Mi fu chiesto di chiarire alcune parole che hanno apparenza di senso oscuro, che ho scritto in calce alla relazione del bilancio della marina: le chiarirò certamente. Non entro nella parte politica dei discorsi fatti ieri, poichè questa parte spetta al ministro della marina che rappresenta il Governo, e poi anche per non guastare il bellissimo discorso del collega senatore Codronchi, al quale nulla saprei aggiungere.

Il mio compito si riduce, per così dire, a spiegare le parole trovate di senso un po' scuro che vi possono essere nella mia relazione. Però, prima di venire a quel punto, siccome sono l'ultimo a parlare, credo mio dovere di rispondere brevemente ad alcune osservazioni e ragionamenti fatti ieri, sia da alcuni colleghi, sia dal ministro della marina.

Programma navale!

A me pare che dopo le spiegazioni che il ministro della marina ci ha date così chiare, così evidenti, non sia il caso di insistere per il momento sopra un programma navale. È desiderabile si presenti l'occasione di farlo e di poterlo mettere in pratica; ma per il momento mi pare che meglio è contentarsi di passarcela.

In quanto ai battelli sottomarini, sono anche io d'avviso che il ministro ha ragione; certo fa molto impressione nel mondo marittimo il sapere che in Francia si costruiscono questi sottomarini a dozzine; e se difatti i Francesi hanno trovato il segreto di renderli veramente navigabili, potenti e di sicuro servizio in guerra, sarà un grandissimo vantaggio che essi avranno.

Ma che fare! Noi non siamo arrivati a questa perfezione, e dobbiamo contentarci di seguire gli studi prima di lanciarci in gravi spese in un genere di nave che ci risulta ancora di

uso incerto e poco pratico, e quindi, su questo argomento, non abbiamo altro a fare che a rimetterci alla vigilanza ed alla responsabilità del ministro.

Instabilità d'indirizzo nelle costruzioni navali!

Ieri il ministro con grande abilità ha detto cose vere e savie; ha detto che si prende per poco sicuro indirizzo nelle costruzioni navali, nel lavoro del materiale, l'applicazione del progresso delle scienze e delle industrie applicate alla marina da guerra. È evidente che se un tempo si sono fatti i cannoni da cento tonnellate e oggi se ne fanno altri che pesano la metà, e sono più potenti, è evidente che l'amministrazione della marina deve acquistare questi ultimi e non fermarsi ai primi. È certo che le corazze di un tempo erano molto più spesse ma meno resistenti delle attuali e non c'è ragione perchè oggi non si ricorra alle nuove corazze più perfezionate. Bisogna cambiare e ritornare a spendere per mantenere le nostre navi all'altezza di quelle delle altre marine!

Io credo che nessuno abbia inteso seriamente di fare colpa all'Amministrazione della marina, se tiene dietro ai progressi delle industrie e delle scienze applicate al materiale navale.

Sarebbe al contrario grave colpa se non si seguisse questo progresso, e non si cercasse di mantenersi al livello del progresso delle altre potenze.

Le accuse che si fanno sono ben altre! E le si fanno nell'altro ramo del Parlamento e nella stampa. Si tratta di tempo sciupato in riparazioni ed in costruzione delle navi, ed di danaro inutilmente speso!

L'indirizzo non è stato sicuro e continuo, e giustamente tutti hanno diritto di domandarne la ragione e di chiedere che lo si muti e lo si migliori.

Prima di addentrarmi nelle mie argomentazioni, dico una volta per sempre che nulla di ciò a cui ho accennato, o di che discorrerò in seguito, ha carattere personale e che tutto è perfettamente oggettivo, e che soprattutto non ha carattere personale verso il ministro della marina al quale non ho colpe da attribuire; anzi egli è l'uomo sul quale io confido per riparare al malfatto del passato e per raddrizzare la condizione presente della marina!

Viene ora la questione del Consiglio d'ammiragliato.

Il ministro molto giustamente in più occasioni ha respinto questa proposta che gli venne fatta talvolta alla Camera ed anche in Senato, vale a dire di organizzare il Ministero della marina così come lo è il Consiglio d'ammiragliato inglese. Egli ha ragione di respingere questa proposta, perchè il Consiglio d'ammiragliato, non conviene a noi e sarebbe contrario al nostro modo di essere nazionale, a molte delle nostre leggi e delle nostre tradizioni.

Ma ciò non toglie, che i nostri Consigli superiori degli ammiragli debbano avere un valore, quantunque le decisioni si prendano poi sulla responsabilità del ministro. Il loro parere va tenuto in gran conto, e se i ministri, che sono responsabili, hanno delle ragioni talvolta per agire in opposizione dei pareri dei Consigli, padroni essi di farlo; ma essi però ci diano il mezzo perchè questa responsabilità possa essere efficace, e non coprano il loro giuoco servendosi di leggi, che, secondo me, s'interpretano male, o di leggi cattive che vanno corrette. Non so se è legge o regolamento quello che stabilisce quali siano gli argomenti sui quali il ministro della marina debba consultare il Consiglio superiore; ma le leggi che egli presenta al Parlamento e che entrano nel numero di questi tali vanno accompagnati dalla frase: « Sentito il parere del Consiglio superiore di marina? »

Ora per me onestamente dico, forse sarò ingenuo, ma io credo che lo spirito del legislatore intendeva che si venisse a sapere quale era il parere di questo Consiglio, perchè servisse di freno e di controllo al ministro della marina. Invece l'uso ha voluto, sanzionato ormai da molti anni di pratica, che i ministri della marina, abbiano essi dal Consiglio superiore parere favorevole o contrario, dicano soltanto, sui loro decreti e sulle leggi: « Sentito il parere del Consiglio superiore di marina ». E allora il Parlamento, il Senato, e S. M. il Re quando debba firmare dei decreti, spesso possono cadere in inganno, quantunque abbiano facoltà di chiedere spiegazioni e documenti; perchè dicono: se in tale materia il ministro ha sentito il parere del Consiglio superiore di marina, e presenta questa legge o decreto, vuol dire che è cosa buona, studiata da gente seria

e competente! Alcune volte invece, questo Consiglio ha dato parere contrario!

Vedete che rovina! non solo dal punto di vista dell'organizzazione della marina, ma anche da quello del carattere, della dignità, del prestigio di questi uomini che si consultano e delle cui decisioni non si tiene poi conto, senza neanche darsi la pena di dirne il perchè!

Questo è un danno grave dal punto di vista anche del morale militare, secondo il mio modesto avviso, e non ultima delle cause che porta spesso a dispareri dell'alto personale della marina, ed a relazioni tese, poco compatibili.

Quindi credo che se il ministro ha ragione a non volere un Consiglio d'ammiragliato inglese, egli potrebbe benissimo concedere quello che la Commissione di finanze accarezza: stabilire cioè una volta per sempre, o per legge o per decreto, che laddove il ministro è costretto a dire: « Sentito il parere del Consiglio superiore di marina », dica: « sentito il parere favorevole », oppure, « malgrado il parere contrario del Consiglio superiore di marina, per tali e tali ragioni, sulla mia responsabilità, io domando la tal cosa ».

Così si chiamerà l'attenzione dei due rami del Parlamento su ciò che fanno i ministri, allora verrà il desiderio del controllo e il controllo esisterà, ed allora non potranno verificarsi molti degli inconvenienti lamentati e che fanno sospettata e criticata in paese l'Amministrazione, l'organizzazione della marina militare.

Questa legge dei 32 milioni, cosiddetta, si riferisce anche agli operai degli arsenali e riduce il numero degli operai a 12,000; è una legge opportuna, savissima, non per i 32 milioni, che anche io credo che sono pochi, ma me ne contento come se ne contenta il ministro della marina e per la stessa ragione...

MORIN, *ministro della marina*. Col consolidamento sono diventati 39 milioni.

CANEVARO, *relatore*. Sono anche pochi, ma mi contento anche dei 39.

Ma, ripeto, è una legge savissima perchè ha messo le cose in chiaro. Perchè il ministro lealmente ha sanato una posizione che era diventata molto spiacevole in questo povero paese! Il suo predecessore aveva presentato la legge dei 40 milioni, riducendo ugualmente gli operai a 12,000, promettendo che in un dato

numero d'anni avrebbe pagato questi 40 milioni colle economie che si sarebbero fatte diminuendo il numero degli operai, sostenendo che gli arsenali nostri non sono preparati a dar lavoro a più di 12,000 operai. Ora, questo non è; questa era un'accusa non solo gratuita, ma la peggiore delle accuse che si potessero fare a tutta l'Amministrazione di marina del passato, laddove non mantenevano solo questi 17,000 ma ne mantenevano 20,000 e in una certa occasione credo siano arrivati fino a mantenere 21,000 operai, e tutti trovavano lavoro; ed attualmente si trova modo di dar lavoro a più di 17,000, se si vuole. Ma quello che vi era di giusto si era il diminuire il numero degli operai pensionati, numero eccessivo, e costoso per le pensioni, di fronte a quanto si pratica nelle maggiori marine, in Inghilterra ed in Francia, paesi tanto più ricchi del nostro.

Ma bisogna diminuire il personale da 17,000 a 12,000 in modo graduale. Il ministro vi ha pensato, in guisa che tranquillizza perfettamente la coscienza di questa povera gente che ci serve così utilmente nei nostri arsenali.

Coscienze di povera gente che furono turbate ingiustamente dall'accusa che 5000 di essi mangiavano il pane senza produrre. Coscienze allarmate tanto, di questi poveri operai, che mentre per il passato essi erano legati unicamente in associazioni di mutuo soccorso, dopo che venne quella minacciosa accusa, di operai mantenuti senza lavoro, essi si sono costituiti in leghe di difesa, e i dipartimenti marittimi hanno, al giorno d'oggi, un pericolo che per il passato non avevano; e tutto questo con quanto danno delle istituzioni è inutile che io lo spieghi! E vengo alle parole di colore oscuro!

Dopo parecchi anni, da che, per dire così, i bilanci della marina passavano senza discussione nei due rami del Parlamento, quest'anno vi è stata alla Camera dei deputati una discussione importante, lunga e minuta, che ha avuto eco nella stampa e nell'opinione pubblica, suscitando allarme in paese, circa le condizioni della marina.

In Parlamento il ministro della marina fece un discorso opportuno e patriottico, che raddrizzò un poco le cose, mise a posto molte esagerazioni e molti ottimismo, ma tuttavia è tanta la materia, sono tante le accuse fatte, che la

povera marina è rimasta come l' inferma del nostro massimo poeta

Che non può trovare posa in su le piume,
Ma col dar volta suo dolore scherma

La Commissione di finanze ha sentito questa eco, ha voluto studiare le accuse maggiori, ha voluto esaminare le piaghe di questa inferma, ha voluto trovare le cause e proporre i rimedi. Per quanto io senta, nella mia coscienza, di esser nel vero in quanto sto per dire, tuttavia ho cercato di evitare questo incarico, ed io aveva redatto un' altra relazione, che non conteneva queste parole trovate di colore oscuro; ho pregato i miei colleghi che mi esonerassero da questo incarico. Tuttavia e l' insistenza loro, e la mia condizione di età e la mia speciale posizione di fronte al Senato ed al paese, mi hanno costretto ad assumere l' incarico, che cercherò di disimpegnare con tutto quella prudenza, e certamente con tutta quella buona volontà di cui posso essere capace.

Uno dei casi che ha fatto più rumore è quello della nave *Italia*.

Questa grande nave fu ideata dall' ammiraglio Di Saint-Bon quando arrivò ad essere ministro della marina, e fu disegnata da un costruttore navale, il Brin. Si mise sul cantiere, ma poi, venuto un altro ministro, questo ne ritardò la costruzione ed ordinò altre navi, respingendo le maggiori e creando nel paese un movimento che fu dolorosissimo, e che contribuì molto a far nascere inimicizie nell' interno della marina, perchè le cose furono condotte in modo da dividere gli ufficiali in due campi. Ritornò Brin ministro, proseguì attivamente la costruzione dell' *Italia* e della *Lepanto*, le varò, le allestì, andarono in mare, e per parecchi anni questi colossi furono la gran soddisfazione del paese.

Furono queste navi quelle che principalmente fecero credere che l' *Italia* avesse preso il terzo posto fra le marine di Europa.

Parlando di queste navi mi pare che il ministro della marina, se non isbaglio, disse all' altro ramo del Parlamento all' incirca queste parole: « felici iniziative, ma più rumorose che felici! »

Io lo lodo moltissimo della sua franchezza; ma certamente quelle navi erano importanti,

fecero rumore e fecero la grande soddisfazione della nostra marina per parecchi anni.

Senonchè con i progressi della scienza navale e della industria a questa applicata, ben presto quelle navi perdettero una parte del loro valore, perchè non erano sufficientemente corazzate, perchè non avevano cannoni sufficienti, e non erano più fra i moderni.

Era ben naturale che si cercasse di utilizzare queste navi che costavano 30 milioni ciascuna, ed ogni ministro ha cercato di convertire queste navi in qualche cosa di più moderno, di più resistente all' azione dei cannoni perfezionati.

Ogni ministro fece fare progetti, e l' onorevole Brin, l' ultima volta che fu ministro, compilò anche lui un progetto per il quale si trattava di spendere qualche milione, ma il Brin fu colto dalla morte e non se ne fece più nulla. Il nuovo ministro che gli succedette studiò anche lui un progetto, e venne poi l' antecessore dell' onorevole Morin e studiò anche lui la questione e ne parlò qui in Senato, assicurando che con lievi corazze applicate in alcune parti della nave, coll' applicazione di alcuni cuscini di carbon fossile che si era pensato di mettere, non so dove, l' *Italia* con 6 o 7 milioni di spesa sarebbe tornata una delle migliori corazzate dell' armata.

Queste parole, che tutti ricordiamo, furono pronunciate in Senato.

Presto presto si mise mano alla demolizione per le opportune riparazioni. Cadde quel ministro, venne l' attuale, uomo che riflette molto sulle cose, molto serio e che vedo con gran soddisfazione a quel posto, ha studiato la questione molto seriamente, e credo che si ponesse le mani in testa nel sapere quella nave in parte demolita per diventare una cosa che non conveniva. Credo che egli non abbia voluto far prevalere il solo suo pensiero, e credo che egli consultasse e costruttori ed ammiragli su questo argomento e credo che egli infine si arrendesse all' opinione dei tecnici o decidesse di ritornare l' *Italia* nelle condizioni antiche, primitive.

Ora si noti che perdita di tempo e di danari è questa, e vedremo se realmente non è giusto il domandare che nello indirizzo del materiale ci sia qualche cosa di più sicuro.

Una nave rappresenta un capitale; se questo

capitale è pronto a entrare in armamento, a prendere il mare e ad entrare in battaglia, è un capitale che frutta, anche se non viaggia, perchè è là pronto al servizio; ma se questo capitale è invece messo lungamente in condizioni di non poter servire, voi perdetevi l'interesse del capitale, non c'è dubbio alcuno.

Ora sono passati vari anni senza che si prendesse una decisione per questa *Italia*. Quando si è presa la decisione si è demolita inutilmente, perchè poi si è ricostruita alle condizioni di prima, e tutto questo è tempo perduto inutilmente, tutto danaro ed interessi sciupati. Ammettiamo che il capitale dell' *Italia* al giorno d'oggi non sia più l'originario, ma che sia invece di 20 milioni, perchè vetustà l'ha fatto deperire, al 4 per cento sono ottocentomila franchi all'anno d'interesse che si perde sull' *Italia* per tutti gli anni che è stata inutilizzata.

C'è poi il danaro sciupato per disfare ed il danaro per rifare il disfatto inutilmente. Se si aggiungono queste somme, si vede che si arriva ad una somma molto importante, somma corrispondente ad un incrociatore di seconda classe perduto per la marina.

Ora mi pare che se questo fenomeno ha potuto succedere è tempo di avvisare al riparo.

L'indirizzo tecnico non è perfetto ed è giusto che si domandi che vi si provveda.

Ma v'è di più: questi esempi si potrebbero moltiplicare, ma lasciamo stare.

C'è l'esempio delle due navi di cui si parlò due anni fa in Senato; due navi che dovevano essere di 8000 tonnellate ciascuna, naturalmente dovevano risolvere il problema che tutti gli uomini di mare, tutti i costruttori navali cercano di risolvere, cioè la maggiore potenza, la maggiore velocità, nel minore volume, colla spesa minore. Si cercò di mettere in pratica questa felicissima intenzione, ma non si trovò che un costruttore che riteneva possibile la cosa, il quale lavorò col ministro per fare il disegno di questa nave.

Questa di 8000 tonnellate, che doveva raggiungere la stessa potenza di quella di 12 o di 14, fu presentata mi pare al Consiglio superiore di marina, e dico mi pare, in buona fede, perchè non sono andato a cercare i documenti; ripeto più o meno quello che ho sentito dire e trovo ragionevole che sia successo.

Il Consiglio superiore di marina disse che non gli pareva possibile che si facesse quella nave con quel tonnellaggio e che almeno doveva essere di 9500 tonnellate, per poter raggiungere in qualche modo ciò che desideravano gli ideatori, e allora si decise di farla di 9500 tonnellate.

Cadde il Ministero pochi giorni prima di mettere in cantiere la nave e venne l'attuale ministro della marina. Questi studiò la cosa, la fece studiare anche da tecnici e venne nella conclusione che non era possibile di ottenere i risultati che si volevano neanche colle 9500 tonnellate, e quindi si rinunziò a quelle due navi, fortunatamente prima che fossero incominciate, e furono messe sui cantieri navi di altro tipo e di 12,500 tonnellate, le quali porteranno i nomi di *Vittorio Emanuele III*, nostro Re, e della nostra *Regina Elena*.

Io credo che per queste nuove navi dobbiamo moltissimo lodare l'attuale amministrazione, ma evidentemente questo spirito di continuità, per la costruzione del materiale, nell'amministrazione non c'è.

Onorevole ministro! Per molto che generosamente voglia difendere le amministrazioni di cui non è responsabile, per molto che voglia essere generoso con i predecessori, bisogna pure che sia egualmente generoso con la realtà dei fatti. Ma come succede tutto questo?! Come può succedere in un paese come il nostro? Qui sta il difficile.

Io esporrò franco il mio pensiero, son vecchio, sono ormai per lasciare il servizio attivo, ed avrò la coscienza d'aver fatto il mio dovere, se pure riesco a spiagere a qualcuno, cosa che non è certo nella mia intenzione.

Troppi ministri, troppi ammiragli han voluto fare da costruttori navali non essendo questo il loro mestiere. Troppi ministri han voluto costruire invece di far costruire. Naturalmente se le navi erano buone, tanto meglio, se erano sbagliate o cattive bisognava contentarsi e tacere! Ma il sistema non era buono.

Quindi, oltre all'inconveniente dei 38 ministri avuti in 40 anni, già cosa tanto grave in qualunque amministrazione, bisogna aggiungere che i ministri, invece di fare gli uomini politici, di fare gli amministratori e gli organizzatori, han voluto essere uomini tecnici in ogni maniera, ed han voluto imporre il loro

tecnicismo agli altri. Questa è stata una rovina che ha prodotto le conseguenze che oggi lamentiamo. Questa è rovina anche dal punto di vista morale, perchè così si è spesso fatto perdere il prestigio agli uomini di grado elevato, che hanno servito con attività ed intelligenza per tanti anni e che avevano diritto alla considerazione dovuta al loro grado, alla loro specialità; e si disse loro: «Non siete buoni a niente, perchè non c'è che ministri i quali sian buoni a costruire navi»: essi le disegnano e le impongono e gli altri son buoni a nulla! Ora se questo sistema sia corretto e possa condurre a bene, io lo domando a voi, onorevoli senatori. Io credo che questo sistema è il peggiore e quello appunto che ci ha condotti dove siamo!

Io credo che questo sistema va cambiato, e credo che per cambiarlo, senza fare epiche domande, credo che basti la modesta domanda che la Commissione di finanze fa, cioè che il ministro attuale provveda a che tutte queste costruzioni e tutti questi progetti esaminati dal Consiglio superiore di marina, bene o male, abbia ragione il ministro, l'ammiraglio o il costruttore, quando insomma vi è dualismo su materie così importanti, provveda, come dissi, che sui decreti, sulle leggi, si dica: «Sentito il parere favorevole», o «malgrado il parere contrario del Consiglio superiore di marina o dell'Ufficio delle costruzioni navali».

Allora si sveglierà l'attenzione dei due rami del Parlamento e la loro oculata sorveglianza e controllo impedirà che molte cose dannose abbiano luogo. Quantunque talvolta le iniziative individuali abbiano dato risultati splendidi, però non bisogna fidarsi e fare i conti sull'individualità, ma bisogna farli con molti per ottenere una sicurezza d'indirizzo.

«Preparazione alla guerra!» è un'altra delle frasi di colore oscuro, che ho sentito ripetere ieri da diversi oratori. Non entro certo nelle segrete cose, molte delle quali io stesso devo ignorare, ma parlerò di ciò che tutti sanno, di quello che si legge nelle leggi, nei decreti, nei regolamenti che sono alla portata di tutti. Premetto che sempre un personale scelto è andato nello Stato maggiore, sia come capo del medesimo, sia come personale addetto ai diversi rami dell'Ufficio.

In un'epoca non molto recente si stabilì un capo di Stato maggiore viceammiraglio.

Era il viceammiraglio Saint-Bon, presidente del Consiglio superiore di marina, il quale doveva in tempo di guerra prendere il comando della squadra. Si stabilì un sistema di ufficio adattato a questa circostanza, perchè il capo potesse far fronte validamente alle varie eventualità. Non si fu contenti di Saint-Bon, perchè vi furono questioni, che tutti ricorderete, e sulle quali è meglio non ritornare, pur rendendo omaggio alle distinte personalità che si trovarono in conflitto.

Il Saint-Bon dovette lasciare quell'ufficio, e allora si pensò di fare un nuovo decreto che cambiava completamente le funzioni del capo di Stato maggiore.

Se non sbaglio, questo nuovo decreto stabiliva che il capo di stato maggiore dovesse essere solo capo dell'ufficio di stato maggiore del Ministero, ma non capo di stato maggiore della marina, perchè non potesse essere elevato a un grado che potesse avere delle pretese di comando e simili.

Si andò avanti così per qualche tempo, poi si prese un contr'ammiraglio, poi un capitano di vascello, poi nuovamente un contr'ammiraglio, poi venne un decreto che stabilisce che imbarca sotto ordine o come capo di stato maggiore in tempo di guerra, poi che non imbarca, poi che comanda, poi che comanda ma dipende direttamente, o non dipende da altri uffici del Ministero e via di questo passo!

Ora io vi domando, se facciamo una semplice proporzione, se così volubile è stato tutto questo funzionamento del capo dello stato maggiore, cosa sarà della preparazione alla guerra?! Questa è una domanda naturale che viene in mente a tutti, io questa idea la raccolgo, non la invento e credo che qualche cosa ci sia da fare.

Vi sono dei distinti ufficiali, l'ho già detto, tutti quelli che sono stati allo stato maggiore hanno lavorato seriamente, onestamente, ma questa mutabilità di cose non spinge a che si abbia fede nel servizio della preparazione alla guerra; e credo che anche qui vi è qualche cosa da fare, ed a nome della Commissione di finanze ho dovuto rivolgermi al ministro della marina, perchè nella piena fiducia in cui siamo dell'opera sua, nella fiducia in cui si trova nei

Quei rami del Parlamento, egli ci tiri fuori da questi pasticci!

Veniamo alla coesione!

È questione molto grave, ma spero d'incontrare l'approvazione del Senato in questo argomento.

La coesione è una cosa molto importante in un corpo militare.

Noi sappiamo che, malgrado le colpe imperdonabili dell'ammiraglio, abbiamo perduto la battaglia di Lissa per mancanza di coesione. Eravamo superiori in potenza di navi, eravamo eguali, indubbiamente, in valore ai nostri avversari, ma non c'era coesione. Il nostro avversario era compatto come un colpo di martello, e ci sfondò una prima volta. Se vi era coesione, all'ordine dato in seguito, ordine al quale Riboty ubbidì, findove poteva da solo, se gli altri lo seguivano, poteva ancora essere nostra la giornata. Ma nessuno andò in soccorso di Riboty ed egli dovè tornare indietro e la battaglia fu perduta!

Si è dovuto far l'Italia, e per farla si è dovuta formare una marina colla riunione di tante marine tutte rispettabili, tutte che avevano tradizioni proprie, tutte che avevano un tecnicismo proprio, tutte che avevano una propria bandiera: la Veneziana, la Sarda, la Napoletana, alle quali si sono aggiunte quelle poche navi improvvisate da Garibaldi, che pur qualche cosa hanno fatto in Sicilia, e quelle due o tre cannoniere che vennero dalla Toscana anche col loro personale.

Per fare l'Italia era necessario riunire tutto questo personale in un sol fascio nazionale, nè si poteva altrimenti.

Noi coi plebisciti in un giorno abbiamo potuto fare l'Italia, ma non era possibile fare una marina compatta, con la riunione di elementi così eterogenei. Quindi abbiamo spesi danari, abbiamo fatto molte navi, belle navi, ma non abbiamo potuto o saputo stabilire la coesione. La natura, pare, non lo voleva. Contentiamoci di dire che abbiamo perduto la battaglia, ma abbiamo fatto l'Italia!

Ora le cose sono molto mutate, ed io sono lieto che spetti a me dire cosa, che avrebbe potuto dire il ministro, e che egli certamente confermerà. Sono lieto di dire al Senato ed al paese che la marina di oggi non è quella di Lissa. Oggimai tutti gli ufficiali, dal primo al-

l'ultimo, hanno fatto la loro carriera sotto una sola bandiera, hanno studiato sugli stessi libri, nella stessa lingua, con gli stessi professori, hanno avuto gli esempi dagli stessi capi, hanno vissuto tra loro da compagni nelle stesse circostanze liete o tristi sia in mare, sia nel paese. Il corpo degli ufficiali è così compatto e così valoroso, che non si può mettere in dubbio, e quindi un ritorno di Lissa non è più possibile. (*Approvazioni*).

Ma, signori miei, non vi è fumo senza calore!

Qualche fondamento deve esservi in questa voce, che si è intesa in Parlamento, e anche da persone che appartengono alla marina, che i ministri hanno intesa senza respingerla. Questa voce, che ormai ha fatto troppo il giro di Italia, è bene che la si esamini, è bene che si sappia fin dove arrivi questo calore, che produce questo fumo, per mettervi rimedio.

Io ve lo dico subito, egregi colleghi; una legge d'avanzamento è indispensabile in un vasto corpo militare; senza una buona legge d'avanzamento, basata per quanto è possibile sulla giustizia, che assicuri la capacità degli uomini nei diversi gradi, e nello stesso tempo contribuisca a legare d'amicizia i compagni, senza una buona legge d'avanzamento, tutte le altre disposizioni che possono tenere in piedi un corpo militare, a cominciare dai regolamenti di disciplina, che danno tanti consigli di virtù, e tutta la vita in comune che si fa e nei pericoli e in cose liete, tutto ciò non basta.

Una cattiva legge d'avanzamento produce effetti deleteri, disturba i capi, i quali si vedono troppo nella possibilità di essere saltati dai loro compagni, di essere trattati, secondo essi non credono di meritare.

Basta questo, senza che io entri in maggiori spiegazioni, per dirvi quanto una cattiva legge d'avanzamento possa produrre effetti deleteri sullo spirito, sulla coesione di un corpo militare.

Orbene, il ministro Saint-Bon, sapendo che importanza aveva il compagnismo in un corpo militare per costituire una compagine compatta in caso di guerra, si condusse così.

Promosso ammiraglio a scelta, saltanto un suo compagno capitano di vascello, più anziano di lui, il Saint-Bon fu fatto ministro.

Questo capitano s'ebbe tanto a male che il Saint-Bon, amico d'infanzia e sempre meno anziano (quantunque nulla avesse fatto per ottenere questa promozione), fosse promosso prima di lui, che da amico tradizionale divenne subito suo accanito nemico; incredibile, ma naturale, perchè umano!

Il primo decreto, od uno dei primi decreti che il ministro Saint-Bon, sottopose alla firma del Re fu quello di promozione del comandante suo amico, rimettendolo al suo posto d'anzianità, cioè rimettendoselo dinanzi.

Ecco, un grande esempio che pochi conoscono.

Il Saint-Bon che deplorava il dualismo esistente nella nostra marina, dualismo maggiormente accresciuto dopo la battaglia di Lissa, fece ogni sua opera per farlo cessare, e ritenne che il migliore rimedio sarebbe stata una legge la quale abolisse la promozione a scelta, negli alti gradi, con una larga eliminazione dei non ritenuti idonei, ma tutti dovevano esser promossi per anzianità, seguendo in ciò il sistema inglese che vige da secoli. È infatti risaputo che lo stesso Nelson dopo le sue vittorie non fu promosso a scelta ma per anzianità. Gli atti di compagnismo, gli atti di straordinaria coesione e vigoria che si sono spesso veduti nelle battaglie sotto la bandiera inglese sono dovuti in gran parte a questa legge che proibisce a un ammiraglio di poter saltare il compagno, che proibisce che un capitano di vascello dopo 40 anni che ha servito ed ha dato prova di sé, sia saltato da un compagno che gli si dice più capace di lui.

Nella marina inglese non esiste maldicenza, là vi è per tutti il limite di età, e per tutti la promozione per anzianità, e con ciò gli amici non possono non rimanere amici, anzi più sono vecchi e più divengono amici e più fanno bene al loro corpo col' esempio di coesione.

L'ammiraglio Saint-Bon, vedute le condizioni speciali della marina, presentò al Parlamento questa legge che fu lungamente studiata da una Commissione di cui, modestamente, io era il presidente.

La Commissione fece alcune modifiche, ma in massa accettò la legge e la relazione è negli archivi del Parlamento, relazione splendida di convinzione, opera dell'onor. Afan de Rivera, che raccomando alla lettura di tutti.

Il Saint-Bon cadde, e venne da capo il Brin, il quale pure capì che bisognava infine venire ad una legge di avanzamento, perchè, sebbene ci fosse la tradizione in marina che ogni volta che si presentava una legge di avanzamento cascasse il Ministero, pure questa legge era urgente perchè si andava avanti dopo 30 e più anni dacchè l'Italia era unita, con la legge di avanzamento Sarda fatta per l'epoca ancora delle navi a vela, dove non si consideravano le specialità cannonieri, torpedinieri, elettricisti, macchinisti, che al giorno d'oggi fanno parte integrante della marina, dove gli anni della navigazione a vela non potevano essere considerati come navigazione a vapore. Con quella legge si tirava innanzi male e si doveva ricorrere a ripieghi ingiusti e dannosi.

Il Brin si decise a presentare una legge nuova ed interrogò gli ammiragli sopra alcune idee sue. Questa volta interrogò il Comitato supremo degli ammiragli, tutti i capi principali della marina e vice ammiragli; e questi, in grandissima maggioranza, si rivolsero con un ordine del giorno al ministro Brin, quasi sotto forma di supplica, pregandolo di voler rinunciare a qualunque altro sistema di avanzamento fuorchè a quello dell'anzianità nei gradi superiori, e ragionando le cose in modo da far capire come il sistema inglese, da tanti anni provato con splendido risultato, era poi per caso speciale della nostra marina quello unico, che avrebbe ricondotto tosto la pace e la coesione nei gradi elevati.

Il Comitato degli ammiragli era convinto fosse *carità di patria* agire così presso il ministro, lasciando intendere che a lui sempre sarebbe rimasto il diritto di scegliere, sotto la sua responsabilità, per il comando delle squadre i più adatti a comandarle, per i comandi dei dipartimenti i più adatti a comandarli e per l'amministrazione anche i più adatti, come si fa appunto in Inghilterra.

Il Brin parve cedesse; ne parlò anche con me, e mi disse che realmente anche lui aveva sempre accarezzato l'idea della scelta per portare avanti i maggiori valori, ma che capiva i meriti e l'opportunità della legge per l'anzianità, ed avrebbe forse finito per adattarvisi.

Io non ero in Italia in quell'epoca; ero lontano. Se fossi stato in paese, siccome ero già

senatore, avrei spezzato una lancia contro l'attuale legge a scelta, non so come, presto presentata, discussa, approvata, ma che non posso supporre avesse avuto voto favorevole dai capi militari della marina!

Io non so che influenze e quali idee abbiano potuto motivare questo cambiamento e questa decisione nel Brin; il fatto sta che è venuta una legge, la quale, invece che portare l'anzianità, porta la scelta: e invece di essere una semplice scelta, è una scelta di scelta, come brevemente vi dimostrerò. Si procede così per promuovere i capitani di vascello e gli ammiragli, che sono certo persone degne della considerazione di tutti, per i servizi che hanno prestato nella loro intera vita, prima di arrivare a quel grado: si stabilisce prima per voto se sono atti o meno alla promozione a scelta; una volta che è stata fatta la lista di coloro che sono atti alla promozione a scelta, si vota per l'ordine nel quale debbano restare scelti, e quindi un terzo può diventare primo, il primo ultimo, e così via via.

Si figuri il Senato, tutte le volte che si fa un quadro d'avanzamento di questo genere, che cosa succede nella marina fra gli ufficiali di grado superiore, pochi in numero e tutti che si conoscono sin da giovani, e giudichi se è colpa loro se succedono animosità, se nascono sospetti della peggiore specie, ecc. ecc. Ma non basta: oltre questa scelta di scelta, vi è l'art. 26, il quale stabilisce delle promozioni eccezionali, oltre quelle a scelta, promozioni eccezionali « che sono motivate in favore di quegli ufficiali di qualsiasi corpo o grado che abbiano compiuto fatti militari o marinareschi di merito straordinario »; e questo lo ammettiamo, quantunque Nelson abbia vinto la battaglia di Aboukir e non sia stato promosso a scelta, abbia vinto a Copenhagen e non sia stato promosso a scelta; morì senza essere neanche grande ammiraglio!

Io del resto l'approvo ed è bene che ci sia nella nostra marina. Ma poi vi è quest'altra dicitura: « o abbiano reso allo Stato servizi militari segnalati, o nei quali infine vengano riconosciute doti professionali così cospicue da potersi fondatamente presumere che la loro promozione sia per ridondare a vantaggio della marina o dello Stato ».

Dunque si possono fare delle promozioni ad ammiraglio per semplice presunzione, non per presunzione provata da fatti militari o marinareschi. Ora è ammissibile questo? Io non uso scherzare nelle cose serie, ma in questa occasione non posso non ricordare che questo era il sistema col quale si nominavano la massima parte degli ufficiali delle guardie nazionali del 1848; e in fatto di presunzione si andava così lontano che non solo si prendeva per generale uno che trenta anni prima era stato capitano, e quindi perchè era stato capitano doveva essere buon generale, ma si arrivava al punto di trovare che un tale era adatto a fare il colonnello solo perchè aveva danari da pagarsi un cavallo, ed il colonnello aveva bisogno d'un cavallo!

Ora in un corpo militare seriamente costituito se si debbano poter fare promozioni a questo modo lo lascio considerare a voi!

Ma quasi che non bastasse c'è un regolamento per l'applicazione della legge. Ci sarebbero molte cose da dire su questo regolamento, ma discorrerò soltanto dell'ultimo articolo che è uno dei più terribili, e suona così: « I quadri d'avanzamento non hanno effetto se non sono approvati dal ministro », fin qui sta bene; « che può introdurre quelle modificazioni che sotto la sua responsabilità giudichi opportune nell'interesse del servizio ». Dunque oltre tutti gli altri modi coi quali abbiamo visto che si può arrivare ad essere promossi e scavalcare i compagni, c'è anche questo, di cui certo un ministro serio e giusto non abusa. Ma c'è: e basta la possibilità di abusarne per produrre disordini nel corpo degli ufficiali superiori della marina. Perchè dominati dal timore di patire nel loro amor proprio e dal sospetto. Essi possono vedere in qualunque collaboratore del ministro un aduttore, un intrigante, anche se non vi è ombra di verità. Se talvolta poi c'è qualcuno ambizioso più che scrupoloso, vede che può speculare su questa legge, senza bisogno di fatti d'armi o marittimi, e che solo per la presunzione o per altre porte può arrivare, è evidente che, se gli riesce, questo tale usa tutte le arti sottili della *réclame*, dell'intrigo sotto le più svariate forme, per cercare di farsi strada e scavalcare compagni ed amici: questa è nella natura degli uomini! Giudicate delle conseguenze di questo sistema fra un ristretto perso-

nale di uomini che dovrebbero essere veri buoni compagni.

Questa è una legge deleteria, è una legge che divide, non è una legge che costituisce un corpo militare compatto, forte, come deve essere la marina d'Italia! (*Bravo, approvazioni vivissime*).

Premetto a questo riguardo che io con grande soddisfazione ho sentito dire ieri dal ministro della marina, il quale forse già aveva capito che questo era argomento sul quale si sarebbe ritornati, per una frase detta dal senatore Codronchi, ho sentito dal ministro che egli avrebbe certamente modificato questa legge.

Ora io chiedo la legge inglese, per quanto sia applicabile da noi, che è poi la legge del Saint-Bon.

Se il ministro è di parere contrario io non gli voglio forzar la mano perchè ho troppa fiducia in lui, e confido che egli modificherà la attuale legge circondando i casi di promozione a scelta di tali precauzioni da farne sparire i difetti tanto pericolosi e lamentati per la compagine dell'alto personale della marina.

È meglio che finisca, cari colleghi!

Onorevole ministro, io non le faccio molti elogi; lei può capire quale alta stima ho di lei senza bisogno che io la sminuzzi in dettagli. Nella mia coscienza devo dire che se ella vuole può, perchè gode la fiducia del Parlamento del Senato e della marina.

Ella può con pochi tratti di penna far molto, e mi pare che i ragionamenti conducano alle domande della Commissione di finanze, e che sono facili a mettersi in pratica.

Se ella così farà, avrà reso un grande servizio alla marina ed allo Stato. Ella avrà organizzato la vittoria e la patria le ne sarà grata. Allora sì ella potrà dire al paese con coscienza, che può riposare sereno in aspettativa degli eventi, perchè in caso che si debba ricorrere alle armi, la marina li affronterà con tutte le forze materiali e morali di cui è suscettibile!

Allora sì, onorevoli colleghi, che noi potremo in coscienza dire al paese di aver fatto tutto quello che stava in noi per far sì che i figli d'Italia, come diceva, mi pare ieri, l'onorevole Acciani, non vadano soltanto alla guerra per morire con onore, ma di aver fatto tutto quello che stava in noi perchè essi vi

vadano nella fortissima fede che l'Italia ha il diritto e che essi hanno il dovere di conseguire la vittoria. (*Benissimo. Vive approvazioni. Molti senatori vanno a stringere la mano all'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro della marina.

MORIN, *ministro della marina*. Replicherò brevemente agli oratori che hanno parlato testè, per non abusare del tempo del Senato, ed anche perchè dovrei in parte ripetere cose che ho già dette.

Il senatore Accinni mi ha rimproverato d'accapo di avere consentito alla proposta di consolidamento del bilancio della marina, che è stata fatta nell'altro ramo del Parlamento.

Invero non saprei che cosa il bilancio della marina abbia perduto con questo consolidamento...

ACCINNI. Niente. Io non ho fatto rimproveri; anch'io stesso ho domandato ripetutamente il consolidamento...

MORIN, *ministro della marina*. Se io avessi accettato il consolidamento per un numero maggiore di anni, cosa che mi sarebbe stato facile ottenere, avrei fatto implicitamente una rinunzia, che non mi sembra opportuna; poichè sono d'opinione che, fra 5 o 6 anni, la marina italiana potrà chiedere ed ottenere assegnamenti maggiori di quelli, che ora le sono concessi.

Il senatore Accinni, esprimendo un pensiero che io non qualificherò d'ingenuo, ma che non posso nemmeno considerare come molto pratico, disse: chiedete al Parlamento, il Parlamento dà sempre, le difficoltà provengono dal ministro del tesoro.

E si capisce come le prime e le più forti difficoltà ad aumentare le spese s'incontrino presso il ministro del tesoro, che ha una responsabilità più precisa e più stretta di quella che può incombere su assemblee deliberanti; è naturale che i più forti ostacoli si trovino presso il ministro del tesoro, che deve sempre far quadrare le uscite con le entrate. Ma non creda l'onorevole Accinni che, nelle circostanze attuali, la Camera dei deputati sia larga a concedere aumenti nelle spese militari. Innanzi all'altro ramo del Parlamento le questioni relative alle spese militari devono essere condotte con molta prudenza e con grande accorgimento. E, prima

ancora che esse siano sottoposte al Parlamento, il Consiglio dei ministri deve esaminarle e valutarne tutte le conseguenze.

È ormai opinione diffusa e radicata, che non si possa andare innanzi a governare in Italia senza, in qualche forma e in qualche misura, concedere qualche cosa in fatto di sgravio di tributi; tanto che abbiamo veduto un uomo dell'esperienza e dell'autorità dell'illustre presidente di questa assemblea, ammettere egli pure tale verità, quando era a capo del Governo.

Ora, di fronte a queste tendenze irresistibili di fronte a necessità, di cui non appartiene a me di discutere il fondamento, ma che sono così largamente riconosciute ed ammesse, non era opera prudente, da parte del ministro della marina, accettare un consolidamento del bilancio, che, fino ad un certo punto, era una garanzia contro possibili future riduzioni?

Il senatore Accinni è pure tornato alla questione del programma, e per dimostrare che un programma, nel senso che egli ho inteso, può esser stabilito, e può esser seguito ed osservato, ha citato un esempio, mi consenta di dire, poco felice; ha citato l'esempio dei programmi che hanno costituito la base delle leggi finanziarie per la marina del 1877 e del 1887.

I programmi allora furono fatti, ed erano tutto ciò che si può immaginare di più completo. Vi era l'elenco delle navi alle quali si doveva provvedere, vi era il piano in base al quale si dovevano stabilire i fondi per le costruzioni. Ebbene, col progresso variarono i tipi delle navi da costruirsi, con lo svolgersi delle nostre vicende finanziarie vennero le difficoltà le quali impedirono di mantenere gli assegnamenti di bilancio che erano stati preveduti, e i programmi rimasero press' a poco lettera morta.

A che giovarono allora i programmi stabiliti *a priori*? A che potrebbero giovare ora? Assolutamente a nulla. Quando abbiamo il bilancio consolidato per sei anni, dov'è l'utilità di stabilire adesso quali saranno le navi che dovremo impostare fra due, tre, o quattro anni?

Io credo che, date le condizioni del bilancio, come sono state stabilite con la legge che è ora innanzi al Senato, il migliore partito sia quello di determinare, esercizio per esercizio, quali sono le navi che si devono costruire e

i fondi che si vogliono impiegare in esse, senza vincolarsi maggiormente per l'avvenire.

L'onor. Accinni ha rotto un'altra lancia in favore dei battelli sottomarini; ed io, a questo riguardo, dirò che non sono quel nemico giurato di questo genere di bastimenti che egli crede.

Io ho detto che sono piuttosto scettico circa l'importanza militare di questa nuova invenzione; però riconosco che ci incombe il dovere di continuare negli studi e negli esperimenti intrapresi riguardo ad essa, ma senza sprecare il danaro a costruire numerosi esemplari di un tipo circa il valore del quale prevale ancora tanta incertezza.

E vengo ora a ciò che disse l'onor. relatore, il quale si è preoccupato della poca continuità di indirizzo che, a suo modo di vedere, ha dominato nel seguito delle nostre costruzioni navali.

Anche con l'onor. Canevaro io dissento fino ad un certo punto a tale riguardo, perchè persisto a ritenere che questa discontinuità di indirizzo, se si toglie quello che ha dipeso dalle innovazioni dovute alle nuove invenzioni, non è così grande come egli la crede.

Ma ritengo poi inesatta, o grandemente esagerata, l'asserzione sua, che la discontinuità d'indirizzo lamentata sia dipesa dal fatto che il ministro abbia voluto far prevalere criteri suoi, in opposizione con le vedute dei corpi consulenti dei quali doveva chiedere il parere.

Io non ricordo un esempio della costruzione di una nave, i cui piani non siano stati approvati dal Consiglio superiore di marina. Tutti i piani di navi, a cominciare da quelli compilati al tempo del compianto Saint-Bon, i quali avevano l'originalità la più spiccata, sono sempre stati sottoposti all'esame del Consiglio superiore di marina, e, per quanto ricordo, sono stati tutti approvati.

Certamente le due navi, *Vittorio Emanuele* e *Regina Elena*, delle quali fu da poco iniziata la costruzione, sono state approvate incondizionatamente, in tutti i loro particolari, dal Consiglio superiore di marina, come sa l'on. Accinni, che così degnamente presiede quel consesso.

È vero che il Consiglio superiore di marina aveva pure approvato i piani delle navi, alquanto diverse, che si volevano costruire prece-

dentemente; ma non vedrei quale responsabilità potrebbe incombere al ministro per questo fatto. Tutto al più si potrebbero da esso dedurre conseguenze non molto proprie a dimostrare la validità di quel sindacato del Consiglio superiore, al quale i senatori Accinni e Canevaro sono propensi ad annettere tanta efficacia. (*Bravo*).

Il senatore Canevaro, parlando in nome della Commissione di finanze, dice che il desiderato controllo sarebbe molto più valido, se, negli atti a cui si riferisce, invece di fare semplicemente menzione dell'aver udito il Consiglio, il ministro dichiarasse esplicitamente se il parere che ha avuto fu favorevole, o contrario. Io non avrei nessuna difficoltà a modificare la formula con la quale si suole accompagnare tutti gli atti nei quali dev'essere dichiarato che il ministro ha consultato il Consiglio superiore, trasformandola in un'espressione la quale indichi se il Consiglio ha emesso parere favorevole o contrario. Ma devo, però, osservare, che il non usare una formula di questo genere non diminuisce per nulla l'efficacia del sindacato che il Parlamento può esercitare sugli atti del ministro; perchè il Parlamento è sempre libero di domandare comunicazione delle deliberazioni del Consiglio.

La Giunta generale del bilancio della Camera dei deputati, che da qualche tempo è diventata molto severa verso l'Amministrazione della marina, ha recentemente domandati documenti molto più minuti e meno importanti di quelle deliberazioni. Simili richieste possono esser fatte quando che sia dalla Commissione di finanze del Senato; e se la Commissione di finanze vorrà prendere cognizione delle deliberazioni del Consiglio superiore di marina, vedrà che ben rari sono i casi in cui i pareri di questo consesso non sono stati seguiti.

Passo ora alla quistione della nave *Italia*, che giustamente ha preoccupato assai i due rami del Parlamento, ed ha destato una certa sensazione nel pubblico.

Questa questione è stata molto dibattuta; sono stati studiati molti progetti di trasformazione dell'*Italia*, ma tutti gli studi che furono fatti a tale proposito, tutti i piani che furono elaborati, tutte le opinioni che furono emesse, non rivelano già, come alcuno potrebbe sup-

porre, disordine di criteri e instabilità di giudizi.

Si tratta di una questione della massima importanza, e di carattere specialissimo, nella quale uomini tecnici del più grande valore possono trovarsi perplessi e discordi; si tratta di risolvere, non solo un difficile problema tecnico, ma un problema complesso di buona amministrazione.

Abbiamo, per la trasformazione dell'*Italia*, progetti che variano, per la spesa, da 16 a 5 milioni. Con ciascuno di questi progetti si può migliorare la nave, e naturalmente essa si migliora molto di più coi progetti di spesa più forte, che con quelli di spesa più lieve. Ma il vero punto della questione, quello che ha tenuto titubanti e divisi gli uomini tecnici i più competenti e riflessivi, è sempre stato questo: la spesa che s'impiega a trasformare l'*Italia* può essere più vantaggiosamente impiegata, per l'aumento della nostra potenza navale, dedicandola invece ai lavori di costruzione di nuove navi?

Quando assunsi la direzione dell'Amministrazione marittima, trovai la questione dell'*Italia* ancora aperta, ma non la nave nelle condizioni che vi ha descritte l'onorevole relatore. Su di essa erano stati fatti tutti i lavori indispensabili per estrarre dal suo interno le caldaie le quali ad ogni modo dovevano essere cambiate, perchè ormai fuori di servizio; erano state demolite tutte le parti in legno, perchè in tutte le navi che ora si sottopongono a considerevoli riparazioni, come è il caso quando si cambiano le caldaie, si toglie da esse tutt'occhè è combustibile.

Nulla era compromesso ancora; ordinai che nulla si facesse per trasformare la nave, e sottoposi la questione al Consiglio superiore di marina, senza proporre a quell'alto Consesso nessuna soluzione mia personale, o del Ministero; e il Consiglio superiore di marina deliberò che non si dovessero impegnare forti spese per l'*Italia*, che si dovessero fare al suo bordo quei cambiamenti di natura secondaria che si eseguono su tutte le navi sulle quali si cambiano le caldaie, e che inoltre si dovesse migliorare l'armamento secondario.

Io accettai questa soluzione, ma non l'accettai completamente. Qui ho fatto atto di responsabilità; perchè non ho accolto nemmeno il

proposto miglioramento dell'armamento, visto che tale miglioramento avrebbe arrecato una spesa considerevole, senza poi avere un'utilità corrispondente. Sicchè non credo che, riguardo a questa nave, intorno alla quale si è tanto discusso, si siano sprecati i denari. Si è solamente perduto del tempo.

L'onorevole relatore si è occupato del modo in cui funziona l'Ufficio di Stato maggiore al Ministero della marina. Egli ha detto che quest'ufficio ha subito varie vicissitudini nella sua costituzione, ed ha asserito che i cambiamenti ai quali è stato a varie riprese sottoposto sono stati soverchi, e non sempre felici. Nè io potrei contraddirgli; poichè concordo con lui in questa opinione.

Ritengo però che ora l'ufficio di stato maggiore funzioni bene. Esso è semplicemente un ufficio, che pur facendo parte del Ministero, ha un compito a sè, quello della preparazione alla guerra, compito al quale adempie in modo che credo non lasci nulla a desiderare.

Finalmente l'onor. relatore ha toccato la questione della legge di avanzamento. Il Senato mi consentirà di non entrare nel merito di questa questione, circa la quale io convengo, non in tutte, ma in parecchie delle considerazioni che ha esposto il senatore Canevaro.

È una questione che potrà venir trattata a tempo opportuno; perchè riconosco, come ho già dichiarato ieri, che la legge di avanzamento ha bisogno di essere ritoccata, ed io mi propongo di sottoporre al Parlamento un progetto di legge a tale riguardo.

L'egregio relatore si è da ultimo occupato di una materia che sfugge quasi completamente all'azione del ministro; la questione della coesione. Egli ha attribuito alla mancanza di coesione fra gli ufficiali la disgrazia di Lissa. Su questo punto non sono perfettamente d'accordo con lui. Io credo che la precipua causa della perdita della battaglia di Lissa, per quanto non abbia nessun proposito d'inveire contro la memoria d'un uomo che la storia ha condannato fu l'inettitudine del comandante in capo...

BLASERNA. L'una e l'altra.

MORIN, *ministro della marina*. Sì, l'una e l'altra, ma più di tutto l'incapacità del comandante.

Non negherò che un buon sistema di avanzamento possa contribuire ad eliminare le cause alle quali si può ascrivere quella mancanza di

coesione, che il senatore Canevaro, a buon diritto, teme tanto; ma si deve pur riconoscere che questo fattore morale di tanta importanza sfugge, in gran parte, alla coercizione delle leggi, e dell'azione disciplinare del ministro; esso è la conseguenza di quei sentimenti di fratellanza, che non posso se non far voti che prevalgano fra gli ufficiali della marina, tanto nei gradi elevati, quanto negli inferiori.

ACCINNI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ACCINNI. Ho chiesto di parlare per un breve chiarimento sulla questione delle due navi di 9500 e 15,000 tonnellate, perchè non vorrei che il Senato potesse credere che si approvino con grande facilità i piani delle navi.

Prima fu presentata una nave con una stazatura di 8000 tonnellate. Il Consiglio della marina, esaminato il progetto, trovò troppo rosee le previsioni di resistenza del materiale, e fece il calcolo perchè la nave fosse di 9500 tonnellate.

Venuto l'attuale ministro presentò il progetto di un'altra nave; ma questa aveva un armamento superiore; la prima aveva cannoni di 20 centim., la seconda ne aveva alcuni di 30. Ecco perchè fu approvato il secondo progetto.

CANEVARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEVARO, *relatore*. Non risponderò al ministro sopra alcuni punti sui quali non sono d'accordo con lui. Si tratta di argomenti troppo delicati, ed è inutile che continui una discussione di questo genere. Credo di aver parlato chiaro; ho la coscienza di aver detto il vero, e non vado più in là; lascio al ministro piena ed intiera la sua responsabilità.

Egli è pieno di buone intenzioni, e quindi io non dubito che i fatti seguiranno le promesse.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno domandando di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Nella parte straordinaria dello stato di provvisione del Ministero della marina di ciascuno degli esercizi dal 1900-01 al 1905-06 inclusive, sarà stanziata in un capitolo speciale per « Riproduzione del naviglio », una somma annua

che verrà con la legge del bilancio commisurata in modo che la spesa totale del Ministero della marina, comprese le pensioni e le spese per la marina mercantile, e dedotte le partite di giro, il movimento di capitali e le somme di cui nell'art. 2 della presente legge, non ecceda la somma di 123 milioni per l'esercizio 1900-901 e di 121 milioni per gli esercizi successivi.

(Approvato).

Art. 2.

La somma ricavata dalle alienazioni di navi, approvate con la legge del bilancio, sarà versata in tesoreria con imputazione ad uno speciale capitolo da istituirsi nella categoria « Movimento di capitali » del bilancio dell'entrata.

In ciascun esercizio finanziario successivo al 1899-900, con decreto del ministro del tesoro, saranno assegnate al capitolo straordinario della riproduzione del naviglio, di cui nell'articolo 1, le somme provenienti dalle alienazioni di cui sopra.

Tali somme non dovranno oltrepassare gli incassi effettivamente eseguiti dalla tesoreria per effetto delle dette vendite.

(Approvato).

Art. 3.

In conformità con quanto è stabilito dall'articolo 2 della legge 30 dicembre 1900, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1900-901, le quote non ancora iscritte della somma concessa con la legge del 28 giugno 1891, n. 352, saranno trasportate al fondo ordinario per la riproduzione del naviglio.

Nulla è variato a quanto è disposto dalla legge del 28 giugno 1891, n. 352, relativamente agli assegnamenti che non si riferiscono alle costruzioni navali.

(Approvato).

Art. 4.

Così nel capitolo della spesa ordinaria come in quello della spesa straordinaria concernenti la riproduzione e la rinnovazione del naviglio, saranno enumerate le navi alla cui compra, costruzione, allestimento o trasformazione saranno destinate le somme stanziare nei capitoli, me-

desimi, e sarà dichiarato che gli stanziamenti stessi sono esclusivamente assegnati alle navi enumerate.

Le singole torpediniere saranno enumerate come navi, le barche a vapore e gli altri galleggianti autonomi non classificati come navi saranno invece considerati complessivamente.

(Approvato).

Art. 5.

A principiare con l'esercizio 1902-903, verranno allegati allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina due elenchi distinti: l'uno delle navi per le quali siano previste durante l'esercizio, spese di acquisto, di costruzione, di allestimento o di trasformazione, con la somma prevista per ciascuna; e l'altro delle navi per le quali siano previste durante l'esercizio, spese per lavori di estesi restauri o di importanti modificazioni, pure con la somma prevista per ciascuna.

Gli elenchi medesimi saranno allegati al conto consuntivo corrispondente, con la registrazione per ciascuna nave, della spesa effettivamente fatta, e con l'indicazione dei motivi delle principali differenze fra la spesa prevista e quella accertata.

Agli effetti della presente disposizione, le torpediniere saranno riguardate come navi; le barche a vapore e gli altri galleggianti autonomi non classificati come navi, saranno compresi in un articolo complessivo.

È abrogato l'art. 3 della legge del 30 dicembre 1900, n. 457.

(Approvato).

Art. 6.

A principiare con l'esercizio 1902-903, sarà istituito nello stato di previsione del Ministero della marina un capitolo intitolato: *Combustibile ed altri generi di consumo; macchine, attrezzi e relativi impianti e manutenzione per gli stabilimenti militari marittimi. Materiale e mano d'opera.*

Le spese relative verranno trasportate a questo capitolo, detraendole dagli altri capitoli del bilancio del Ministero della marina nei quali finora erano compenstrate.

(Approvato).

Art. 7.

Il numero degli operai permanenti degli stabilimenti militari marittimi non potrà superare 12,000.

Quando per ragioni di convenienza tecnica, o di urgenza, occorresse un maggior numero di lavoranti, se ne potranno ammettere temporaneamente dei provvisori, osservando le norme prescritte dall'art. 9 della legge 16 giugno 1897, n. 182. Essi però potranno essere licenziati quando che sia, e in nessun caso acquisteranno diritto ad essere ammessi fra gli operai permanenti e a conseguire la pensione.

Il passaggio della forza attuale degli operai permanenti a quella stabilita dalla presente legge avrà luogo gradatamente, per effetto delle eliminazioni ordinarie dipendenti da cause di morte, licenziamento volontario o disciplinare e collocamento a riposo.

Durante il periodo di questa riduzione graduale potranno farsi ammissioni di operai permanenti e di garzoni solamente in proporzione non eccedente un terzo delle eliminazioni che, di mano in mano, avranno luogo.

DE SONNAZ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE SONNAZ. Carissimi colleghi, nel momento in cui io porterò il mio voto favorevole ai due progetti di legge concernenti la marina, tengo a dichiarare che nel mio cuore stanno scolpiti i nomi di quei valorosi appartenenti al Corpo Reale Equipaggi i quali, nella difesa di Pechino perdettero la metà del loro effettivo, mantenendo alto l'onore della bandiera italiana per la gloria della patria lontana (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il Senato si associa volentoso e plaudente alle nobili parole pronunziate dal senatore De Sonnaz (*Benissimo*).

MORIN, *ministro della marina*. Io ringrazio il senatore De Sonnaz delle nobili parole da lui pronunziate, e ringrazio l'egregio presidente che, in nome del Senato, le ha cordialmente accolte. Trasmetterò ai corpi della marina l'espressione dei sentimenti testè espressi, persuaso che ciò sarà per essi nobile stimolo, che li ecciterà sempre maggiormente sulla via del dovere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 7. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

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

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1901-902 » (N. 116).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1902-902 ».

Prego il senatore segretario di San Giuseppe di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

(*V. Stampato N. 116*).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa; passeremo alla discussione dei capitoli.

Avverto intanto il Senato, e ciò che io dico si intende per questo come per tutti gli altri bilanci che verranno discussi in seguito, che si avranno per approvati quei capitoli sui quali non avverrà discussione o non si faranno osservazioni.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	1,077,500 »
---	---	-------------

ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Vorrei pregare l'onor. ministro della marina, di unire al bilancio d'assestamento l'elenco del personale aggregato o straordinario del Ministero della marina, poichè credo che il personale del Ministero secondo il suo organico non arrivi nemmeno al terzo del personale che presta servizio in quel Ministero.

È un chiarimento che domando per quando discuteremo il bilancio d'assestamento. Io che abito nei paraggi del Ministero della Marina vedo ogni giorno sortire dal Ministero un numero stragrande di impiegati, anche in uniformi, una quantità di nocchieri e capi nocchieri, ecc.; ciò che vuol dire che vi è troppo accentramento di servizi, e concordo col relatore che raccomandò di trovar modo di decentrarli. E quindi vorrei in relazione anche al progetto recente approvato dal Senato sugli organici, sapere di quanto è composto il personale ordinario e di quanto quello avventizio o straordinario del Ministero della marina.

MORIN, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORIN, *ministro della marina*. Non ho nessuna difficoltà di acconsentire a quanto l'onorevole Astengo chiede.

È vero che, al Ministero della marina, oltre il personale di pianta, ve n'è altro, comandato dai dipartimenti. Questo personale è di varie categorie; cioè militare, tecnico e di scrittura.

Debbo dichiarare che io sono stato tra i mi-

nistri che hanno fatto una gran guerra a questo personale...

ASTENGO. E ha fatto bene.

MORIN. ...guerra, s'intende, perchè lavori altrove, e non al Ministero.

Quando ho retto altra volta il Ministero della marina, in due anni, l'ho diminuito di circa 86 impiegati. Ma quando tornai, ne trovai, ohimè! più degli 86 che avevo mandati via. (*ilarità*).

Io ho cominciato a ridurre questo personale; sono andato piuttosto lentamente, ma mi propongo di seguitare sulla via che ho intrapreso a percorrere.

Naturalmente questo mio proposito non potrà essere mandato ad effetto che poco a poco; devo anche dire che una certa quantità degli impiegati che ho trovato in più di quelli rimasti dopo le riduzioni che ho operato dal '93 al '96, è giustificata. Ma, ripeto, riduzioni se ne possono fare, quindi io accolgo di buon grado l'incitamento che l'onor. Astengo mi rivolge, e procurerò che non risulti vano.

ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Ringrazio l'onor. ministro della marina delle sue dichiarazioni e ne prendo atto, persuaso che troverà modo di ridurre il personale straordinario, che veramente è eccessivo, con danno dell'erario dello Stato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti lo stanziamento del capitolo primo nella somma di L. 1,077,500.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL' 11 GIUGNO 1901

2	Ministero - Spese d'ufficio	63,300 »
3	Consiglio superiore di marina - Ufficio di stato maggiore - Ufficio di revisione (Spese fisse)	30,500 »
4	Telegrammi da spedirsi all'estero (Spesa obbligatoria)	10,000 »
5	Spese postali (Spesa d'ordine)	10,000 »
6	Spese di stampa	74,950 »
7	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	24,900 »
8	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari per ufficiali ed impiegati (Spesa d'ordine)	700 »
9	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>
10	Spese di liti (Spesa obbligatoria)	2,000 »
11	Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti	4,000 »
12	Sussidi agli impiegati ed al basso personale dell'amministrazione centrale in attività di servizio	6,000 »
13	Sussidi ad impiegati e militari invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie	70,000 »
14	Spese casuali	20,000 »
		<hr/> 1,393,850 » <hr/>
	Debito vitalizio.	
15	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	5,395,000 »
16	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)	30,000 »
		<hr/> 5,425,000 » <hr/>
	Spese per la marina mercantile.	
17	Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse)	1,098,074 »

ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Vorrei fare un'altra preghiera all'onor. ministro della marina.

Io non ho presente il regolamento sulla marina mercantile per le concessioni di arenili ad uso precario di bagni, ma vorrei che verificasse come va che per le autorizzazioni di ca-

bine private per bagni sulla spiaggia del mare, in alcuni paesi si paga una somma, in altri un'altra, e in qualche spiaggia perfino niente.

Trovo poi le formalità, per tali concessioni, veramente pedanti e eccessive. Per esempio, narro un caso pratico accaduto a me per avere la concessione di una cabina provvisoria per un mese sulla spiaggia d'Anzio. Ho dovuto rivolgermi alla capitaneria del porto di Civitavecchia che mi ha rilasciato l'ordine di recarmi prima in Albano a pagare a quell'ufficio del registro la tassa di 2 lire al metro quadrato.

Dopo avere pagato in Albano tale tassa, altro viaggio a Civitavecchia per esibire la ricevuta del fatto pagamento, e per avere finalmente la concessione domandata.

Sono infine più le formalità e i disturbi, che le spese di concessione.

Veda l'onor. ministro di semplificare questo complicato e pedante congegno, e di non fare correre da un paese all'altro i contribuenti per avere una semplice licenza di una cabina per bagni.

Vorrei poi anche sapere perchè la concessione dell'uso di pochi metri di spiaggia, tre o quattro, e per un mese o due, si debba pagare per tutto l'anno. È una vera ingiustizia.

Se il regolamento in vigore lo prescrive, modificatelo, perchè è enorme di far pagare per tutto l'anno l'uso di un arenile per un mese.

Prego quindi di semplificare questo servizio, e così non si costringeranno i contribuenti a correre da un paese all'altro per avere siffatte licenze. Ciò produce, senza giusta causa, del malcontento che importa di evitare.

Questa è la preghiera che io rivolgo all'onorevole ministro della marina.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MORIN, *ministro della marina*. Non potrei ora dare una risposta adeguata alla raccomandazione, che mi ha rivolto il senatore Astengo; ma gli prometto di esaminare la questione sulla quale egli ha richiamato la mia attenzione, e, possibilmente, di provvedere nel senso da lui desiderato.

ASTENGO. Ringrazio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 17 nella cifra di L. 1,098,074.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

18	Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima	57,000 »
19	Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse)	17,000 »
20	Spese varie della marina mercantile	120,000 »
21	Sussidi ad istituti della marina mercantile	218,572 »
22	Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (Spesa obbligatoria)	30,000 »
23	Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali, stabiliti dalle leggi 6 dicembre 1885, n. 3547 (serie 3 ^a) e 23 luglio 1896, n. 318 - Spese di visite e perizie per la esecuzione di dette leggi (Spesa obbligatoria)	10,000,000 »
		11,540,646 »
Spese per la marina militare.		
24	Navi in armamento, in riserva, in disponibilità ed in allestimento	6,079,000 »
25	Stato maggiore generale della regia marina	3,408,000 »
26	Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri, assistenti e ufficiali macchinisti)	1,340,000 »
27	Corpo di commissariato militare marittimo	824,000 »
28	Corpo sanitario militare marittimo	671,410 »

LEGISLATURA XXI — 1ª SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL' 11 GIUGNO 1901

	<i>Riporto</i>	12,322,410 »
29	Corpo reale equipaggi - Competenze ordinarie	12,500,000 »
30	Corpo reale equipaggi - Premi e gratificazioni di rafferma, assegni alle masse individuali dei raffermati (Spesa obbligatoria)	1,690,700 »
31	Ufficiali in posizione ausiliaria	100,000 »
32	Personale civile tecnico	1,349,400 »
33	Personale contabile, commessi, ufficiali di scrittura e guardiani di magazzino	1,445,000 »
34	Carabinieri reali	305,800 »
35	Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse)	250,000 »
36	Servizio semaforico - Materiale	160,000 »
37	Difese locali delle piazze marittime - Personale (Spese fisse)	325,000 »
38	Viveri a bordo ed a terra	8,100,000 »
39	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari	208,000 »
40	Giornate di cura e materiali d'ospedale	481,364 »
41	Distinzioni onorifiche	12,000 »
42	Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione	5,500,000 »
43	Materiali di consumo per le regie navi	1,700,000 »
44	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina	111,500 »
45	Istituti di marina - Competenze al personale militare e spese diverse variabili	300,000 »
46	Istituti di marina - Stipendi ai professori borghesi	108,000 »
47	Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale e della scuola allievi macchinisti, da versarsi all'erario (Spesa d'ordine)	149,483 »
48	Servizio idrografico - Personale	37,112 »
49	Servizio idrografico - Materiale	255,000 »
50	Spese di giustizia (Spesa obbligatoria).	32,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	47,442,769 »

	<i>Riporto</i>	47,442,769 »
51	Spese di trasferta del personale, missioni	500,000 »
52	Spese per trasporti di materiali	125,000 »
53	Materiale per la manutenzione del naviglio esistente.	5,560,000 »
54	Mano d'opera per la manutenzione degli scafi e loro apparati motori	5,640,000 »
54 <i>bis</i>	Materiale per la manutenzione del naviglio esistente - Artiglieria e armamenti	4,100,000 »
55	Artiglieria ed armamenti - Materiale	2,200,000 »
56	Mano d'opera per la manutenzione del materiale di artiglieria ed ar- mamenti	2,223,025 »
57	Materiali e lavori per le fabbriche, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare	2,353,600 »
58	Riproduzione del naviglio. Stanziamento da ripartirsi esclusivamente fra le navi enumerate nel presente capitolo	22,800,000 »
	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 Mar- gherita</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° Allestimento della regia nave <i>Emanuele Filiberto</i> ;	
	Costruzione di navi caccia-torpediniere:	
	5° <i>Euro</i> ;	
	6° <i>Ostro</i> ;	
	7° <i>Nembo</i> ;	
	8° <i>Turbine</i> ;	
	9° <i>Aquilone</i> ;	
	10° <i>Borea</i> ;	
	11° Rimorchiatore: <i>Ciclope</i> ;	
	12° Costruzione della nave da battaglia di 1ª cl., <i>Vittorio Emanuele</i> ;	
	<i>Da riportarsi</i>	92,944,394 »

	<i>Riporto</i>	92,944,394 »
	13° Costruzione della nave da battaglia di 1ª classe, <i>Regina Elena</i> ;	
	14° Costruzione di una nave di uso locale;	
	15° Costruzione di palischermi a vapore;	
	16° Costruzione di galleggianti per uso degli arsenali e porti.	
58 <i>bis</i>	Combustibili ed altri generi di consumo; macchine, attrezzi e relativi impianti e manutenzione per gli stabilimenti militari marittimi - Materiale e mano d'opera	4,350,000 »
		97,294,394 »
TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
—		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
59	Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse)	26,000 »
60	Stipendio ad ufficiali ed impiegati in eccedenza ai ruoli organici (Spese fisse)	72,540 »
		98,540 »
Spese per la marina militare.		
61	Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n. 58 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
62	Difesa delle coste (Spesa ripartita)	200,000 »
63	Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (Spesa ripartita)	200,000 »
64	Acquisto di siluri (Spesa ripartita)	500,000 »
		900,000 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
Partite che si compensano nell'entrata.		
65	Fondo di scorta per le regie navi armate	3,500,000 »

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
66	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	2,664,125 85
RIASSUNTO PER TITOLI		
—		
TITOLO I.		
Spesa ordinaria		
—		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
	Spese generali	1,393,850 »
	Debito vitalizio	5,425,000 »
	Spese per la marina mercantile	11,540,646 »
	Spese per la marina militare	97,294,394 »
	TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	115,653,890 »
TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
—		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
	Spese generali	98,540 »
	Spese per la marina militare	900,000 »
	TOTALE della categoria prima della parte straordinaria	998,540 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
	Partite che si compensano nell'entrata	3,500,000 »
	TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	4,498,540 »
	TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	120,152,430 »
	CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO	2,664,125 85

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	116,652,430 »
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	3,500,000 »
	<hr/>
	120,152,430 »
	<hr/>
Categoria IV. — Partite di giro	2,664,125 85
	<hr/>
TOTALE GENERALE	122,816,555 85
	<hr/>

Rileggo gli articoli del progetto per porli ai voti.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato ad alienare le navi seguenti, da radiarsi durante l'esercizio 1901-902, in quanto non ritenga maggiormente opportuna la loro demolizione negli stabilimenti della Regia marina: *Monzambano, Confienza, Savoia, Europa, Provana.*

(Approvato).

Questo progetto di legge, sarà or ora votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge oggi discussi.

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

TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari faranno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Disposizioni relative alle costruzioni navali e agli operai degli stabilimenti militari marittimi (N. 119):

Votanti	78
Favorevoli	71
Contrari	6
Astenuti	1

Il Senato approva.

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

Votanti	78
Favorevoli	71
Contrari	6
Astenuti	1

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL' 11 GIUGNO 1901

Leggo l'ordine del giorno per domani alle ore 15:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1900-901 (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 di somme 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 16 giugno 1901 (ore 16).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.