

XXXI^a TORNATA

SABATO 20 DICEMBRE 1924

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Disegni di legge (Discussione di):

« Proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1924-25, non ancora approvati » Pag. 886

Oratori:

MARIOTTI, *presidente della Commissione di finanze e relatore* 886
 NAVA, *ministro d' economia nazionale* 897
 NUVOLONI 897
 PEANO 891

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 » 898

Oratori:

AMERO D'ASTE. 898
 DEL CARRETTO, *relatore* 906
 SECHI 902, 917
 THAON DI REVEL, *ministro della marina* 909
 TOMMASI 901

— Approvazione di un ordine del giorno — 932

Interrogazioni (Annuncio di) 933

(Risposta scritta al senatore Mango) 934

Nomina di Commissione (per gli auguri di Capodanno ai Sovrani) 885

Relazioni (della Commissione per la verifica dei titoli) 885

Saluto al Presidente 933

Oratori:

PRESIDENTE. 933
 TORRIGIANI 933

Votazione a scrutinio segreto (Risultato di) 898, 933

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti: i ministri della giustizia e degli affari di culto, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dell'economia nazionale.

BISCARETTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della precedente seduta, che è approvato.

**Nomina della Commissione
per gli auguri di Capo d'anne ai Sovrani.**

PRESIDENTE. Si procede al sorteggio dei nomi dei senatori che comporranno la Commissione, la quale, insieme con la Presidenza, si recherà a porgere ai Sovrani gli auguri di Capo d'anno. Risultano estratti i nomi dei senatori: Orsi Delfino, Torlonia, Chimienti, Giordano Davide, Rolandi Ricci, Ciraolo, Faelli, Pelli Fabroni, Polacco, membri ordinari; Rava, Cao Pinna, San Martino, membri supplenti.

**Relazione della Commissione
per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.**

PRESIDENTE. Prego il senatore Polacco di riferire sopra la nomina a senatore del signor Drago ing. Aurelio.

POLACCO, *relatore*. Signori Senatori. Con Regio decreto in data 18 settembre 1924, per la categoria 3ª dell'articolo 33 dello Statuto, fu nominato senatore del Regno l'onorevole inge-

gnere Aurelio Drago, che fu deputato al Parlamento per le Legislature XXIV, XXV e XXVI.

Dai documenti presentati risultando esatto il titolo e concorrendo gli altri requisiti, la vostra Commissione, ad unanimità di voti, ha l'onore di proporvi la convalidazione della nomina.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto per la convalidazione della nomina a senatore del signor Aurelio Drago.

Prego il senatore, segretario, Agnetti di fare l'appello nominale.

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario 1924-25, non ancora approvati » (N. 86-urgenza).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario 1924-25, non ancora approvati ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Il termine di cui alla legge 28 giugno 1924, n. 1001, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1924-25, non approvati, è prorogato fino a quando gli stati medesimi siano tradotti in legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mariotti, relatore.

MARIOTTI, *relatore*. Onorevoli senatori. Vibra ancora nella severa Aula del Senato l'eco delle parole serenamente ammonitrici con le quali il rimpianto Presidente della vostra Com-

missione di finanze, l'illustre senatore Carlo Ferraris, invitava Governo e Parlamento ad « uscire una buona volta da questo continuo deplorabile rinnovarsi di esercizi provvisori ».

Sono *ventidue* le relazioni che, a nome della Commissione di finanze, l'insigne statista dovette presentare al Senato per autorizzazioni ad esercizi provvisori; e il più delle volte fu così viva, così assillante l'urgenza del doloroso, ma pure inevitabile provvedimento, e fu così ritardata l'approvazione di esso dall'altro ramo del Parlamento, che il Senato, per non lasciare decorrere a danno della pubblica Amministrazione termini fatali, dovette, nello stesso giorno in cui il disegno di legge gli veniva presentato, sospendere per breve ora la seduta, per dar tempo alla Commissione di finanze, non di studiare il nuovo provvedimento, ma almeno di leggerne gli articoli, e per dar tempo al solerte e infaticabile Presidente e relatore della Commissione di raccogliere le affrettate osservazioni dei colleghi e di esporle a voce al Senato, accompagnate dalle proposte e dalle osservazioni sue personali, sempre serene, acute, ascoltissime.

Per tal modo, nove di quelle magistrali relazioni, non distribuite a stampa, ma raccolte dalla viva voce dell'oratore, ancor oggi si leggono con ammirazione e con profitto nei resoconti stenografici di quelle memorande sedute; e in esse, come nelle altre stampate nei volumi degli *Atti* del Senato, è sempre uno studio ampio, profondo, esattissimo, delle condizioni delle finanze e dell'economia nazionale in quei giorni fortunosi, non mai disgiunto della ricerca coscienziosa dei mezzi adatti a far cessare una buona volta « la condizione anormale del sindacato parlamentare in ordine ai bilanci ».

Questa ricerca appare meno viva, meno affannosa nelle più antiche di quelle relazioni, quando al dotto uomo sembravano più facili e di più immediata attuazione i rimedi all'ormai vecchio male.

« Il presente disegno di legge » ci diceva egli il 24 dicembre 1919, a proposito di quella che fu poi la legge 29 dicembre 1919, n. 2428, « il presente disegno di legge chiude, o dovrebbe chiudere, un lungo anormale periodo per la funzione legislativa in ordine ai bilanci. Da ormai quattro anni tale funzione è stata di

fatto annullata e così l'aumento vertiginoso della spesa si è svolto all'infuori di ogni riscontro parlamentare.

« La rappresentanza nazionale » continuava « deve riprendere opera solerte rispetto a quella funzione che è fra le sue precipue e che d'ora innanzi deve essere esercitata con somma assiduità, vuoi come adempimento di un pubblico dovere, vuoi per raggiungere lo scopo che nessun esercizio provvisorio si manifesti necessario in avvenire ». (*Stampati del Senato*, Sessione 1919, n. 35-A).

Quella confortante speranza che il lungo anormale periodo degli esercizi provvisori stesse finalmente per chiudersi, andò di mano in mano affievolendosi nell'illustre uomo; il quale, appena tre mesi dopo quella prima relazione, con nuovo riferimento del 28 marzo 1920, riconosceva ormai « prevedibile che all'esercizio provvisorio dell'anno finanziario in corso succederà l'esercizio provvisorio anche per l'anno finanziario prossimo futuro, e così la funzione parlamentare in ordine ai bilanci continuerà ad essere di fatto annullata e si aggraverà sempre più quella condizione di anormalità che l'esercizio provvisorio cagiona in tutta la gestione finanziaria dello Stato.

E ripete, perciò, a nome della Commissione di finanze unanime, le più vive insistenze al Governo perchè « voglia ottenere dalla Camera elettiva una pronta discussione, non soltanto dei bilanci dell'esercizio in corso, ma anche dei bilanci dell'esercizio 1920-1921, affinché questi possano venire al Senato in tempo, per un ampia esame da parte della Commissione stessa e del Senato, il quale intende anche in materia di finanza esercitare quei poteri che la legge e la tradizione parlamentare largamente gli consentono, poteri il cui esercizio è da parte del Senato reso, se è lecito così esprimerci, più doveroso dalle condizioni veramente eccezionali in cui si trova finanziariamente lo Stato ». (*Stampati del Senato*, Sessione 1919-20, numero 80-A).

D'allora in poi, l'illustre presidente della Commissione di finanze, in ogni relazione, scritta o orale, sui disegni di legge per esercizi provvisori (e furono — già lo notammo — ventidue) e in ogni discorso al Senato (e questi

furono in numero ben maggiore) non mancò mai di richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento sulla gravità del periodo di veder prolungata per molto tempo ancora « la condizione anormale del sindacato parlamentare in ordine ai bilanci »; non mancò mai di far rilevare l'importanza, la necessità di quel sindacato.

« Il sindacato parlamentare sui bilanci » egli ci diceva nella tornata del 30 luglio 1921 » è di interesse generale: pei contribuenti, i quali hanno diritto di pretendere che il loro denaro venga destinato a spese riconosciute legittime nello scopo e nell'ammontare mediante rigoroso esame e pubblico dibattito di bilanci, sulla cui sincerità ed accurata formazione non possa sorgere dubbio: pel Governo, che non dovrà più assumersi l'intera responsabilità di stanziamenti non controllati ed ai quali troppo facilmente si fanno variazioni ed aggiunte: pei Corpi legislativi, che traggono prestigio ed autorità non soltanto coll'emanare leggi, ma col riconoscere e porre in luce anche gli effetti finanziari delle medesime, per giudicarne la bontà essendo ottimo criterio anche quello di osservare se la loro applicazione non cagioni un onere pecuniario sproporzionato allo scopo, che si vuole raggiungere, e tale riconoscimento è soltanto possibile mediante accurata disamina dei bilanci ». (*Discussioni del Senato*, Sessione 1921, pag. 216).

Con questi così alti e così giusti concetti della necessità del sindacato parlamentare sui bilanci, non è a dire con quanta cura, con quanto affetto l'illustre Presidente e relatore della nostra Commissione di finanze si sia studiato di suggerire mezzi per uscire finalmente da questo continuo deplorabile rinnovarsi di esercizi provvisori; e, ascoltato deferentemente dal Governo e soprattutto dall'attuale illustre ministro delle finanze, che si vanta di essergli stato discepolo, fu confortato dalla speranza di vedere tempestivamente approvati i bilanci del corrente esercizio.

Lo hanno, purtroppo, impedito lo scioglimento della XXVI legislatura (10 dicembre 1923); la lunga interruzione di ogni lavoro parlamentare; la tarda apertura della legislatura nuova (24 maggio 1924).

A Lui — che ci fu tolto con tanto lutto del Senato e del Paese il 9 ottobre scorso — non sarà dato di vedere, nel prossimo gennaio, approvati per legge tutti gli stati di previsione del corrente esercizio; nè di vedere, nel venturo luglio, aprirsi finalmente un esercizio nuovo con tutti i bilanci preventivamente e tempestivamente approvati. A Lui, però, all'infaticabile assertore della necessità del sindacato parlamentare sui bilanci, la nostra mente ritornerà, memore, in quelle giornate fauste, e per le finanze, e pel Parlamento.

La *tabella* che pubblichiamo come allegato a questa relazione ci dà l'elenco delle leggi per autorizzazioni di esercizi provvisori, che il Senato dovette approvare in poco più di dieci anni, dal 23 giugno 1914 ad oggi; e porta, insieme: i nomi dei relatori; le date ed i numeri delle nostre relazioni; le date e i numeri delle leggi che ne seguirono. Essa, per una parte, ci dimostra quanta attività il nostro illustre Presidente abbia dedicata ai lavori della Commissione di finanze anche in questa difficile e delicata materia; e ci dimostra, d'altra parte, come già a *cinquanta* ammontino le leggi per esercizi provvisori da noi approvate in questo decennio dacchè si chiuse l'esercizio 1913-14, l'ultimo che abbia avuto bilanci preventivi regolarmente e tempestivamente approvati per legge.

Quella tabella è l'*Indice* — crudele, se volete, ma istruttivo ed esattissimo — di molte pagine dolorose della storia del nostro Parlamento nei suoi rapporti con la finanza; storia, che pure contiene tante pagine gloriosissime.

Auguriamoci che a quell'*Indice*, ormai troppo lungo, niuno voglia aggiungere, negli anni venturi, nuove linee; auguriamoci che niuno osi aggiungervi oggi, in fine, la parola « *Continua* ».

Non il Senato, certamente, vorrà aggiungervi la sconcertante parola: il Senato che non lasciò mai occasione per richiamare il Governo alla più scrupolosa normalità, per quanto riguarda la presentazione e la discussione dei bilanci; non la Camera dei deputati che, pur ieri, con la parola del Presidente della Giunta generale del bilancio, dichiarava solennemente che con l'approvazione di questo disegno di legge « l'era

degli esercizi provvisori potrà essere definitivamente chiusa »; non l'onorevole ministro delle finanze, il quale, in questa stessa nostra Aula, nella tornata del 27 giugno scorso, dichiarava che « i bilanci dell'esercizio 1925-26 saranno presentati nel termine prescritto, e cioè nel prossimo gennaio, e il Parlamento sarà quindi posto in grado di assolvere con l'ausilio anche del rendiconto dell'esercizio attuale, dopo 12 anni di interruzione, il suo ufficio istituzionale ». (*Discussioni del Senato*, Sessione 1924, pag. 141).

Il resoconto stenografico registra il plauso con cui il Senato accolse quelle dichiarazioni, plauso che noi rinnoveremo di gran cuore all'onorevole ministro specialmente se, per mantenerla promessa, non attenderà — come la legge gli consente — gli ultimi giorni del gennaio.

E, a questo proposito, ben volentieri prendiamo atto di una lieta notizia che ci dà l'onorevole relatore della Giunta generale del bilancio, nella relazione su questo disegno di legge, presentata or ora alla Camera dei deputati.

« Il ministro delle finanze », egli dice, « per opportuna suggestione del Presidente della Camera, ha assunto l'impegno di presentare, anche prima del termine assegnato col Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, gli stati di previsione per l'esercizio 1925-26 ».

Ben vengano, adunque, o in fin di dicembre o in sui primi di gennaio, i nuovi bilanci. Noi ci auguriamo che siano subito stampati e distribuiti, e che l'onorevole Presidente della Camera dei deputati continui la sua benefica opera di « opportuna suggestione » anche tra i dotti e laboriosi relatori della Giunta del bilancio, sicchè le relazioni alla Camera sien pronte tutte pel febbraio, pel marzo, per l'aprile, e i bilanci giungano per tal modo a noi in tempo utile perchè, gradatamente, nel maggio e nel giugno, possano essere studiati, discussi e approvati anche dal Senato.

Con questo augurio, onorevoli senatori, la maggioranza della vostra Commissione di finanze vi propone l'approvazione del disegno di legge. E sia esso davvero — nella già troppo lunga serie — l'ultimo!

ALLEGATO ALLA RELAZIONE.

Leggi di autorizzazione all'esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato e del Fondo per l'emigrazione approvati dopo l'esercizio 1913-14 (l'ultimo che abbia avuto i bilanci approvati per legge).

Num. d'ordine	Relazioni al Senato		Data e numero della legge
	Data e numero degli stampati	Nome del relatore	

LEGISLATURA XXIV

(dal 27 novembre 1913 al 29 settembre 1919).

1	23 giugno 1914, n. 93	BETTONI	26 giugno 1914, n. 578
2	23 giugno 1914, n. 94	CARAFÀ	28 giugno 1914, n. 592
3	14 dicembre 1914, n. 132	BETTONI	16 dicembre 1914, n. 1354
4	15 dicembre 1914, n. 146	DALLOLÌO ALBERTO	24 dicembre 1914, n. 1403
5	16 dicembre 1915, n. 228	BLASERNA	21 dicembre 1915, n. 1774
6	16 dicembre 1915, n. 229	CARAFÀ	2 gennaio 1916, n. 10
7	12 giugno 1916, n. 310	PEDOTTI	14 giugno 1916, n. 738
8	4 luglio 1916, n. 313	PEDOTTI	9 luglio 1916, n. 814
9	4 luglio 1916, n. 314	BETTONI	9 luglio 1916, n. 813
10	20 dicembre 1916, n. 320	PEDOTTI	24 dicembre 1916, n. 1738
11	20 dicembre 1916, n. 319	BETTONI	4 gennaio 1917, n. 12
12	27 giugno 1917, n. 368	PEDOTTI	29 giugno 1917, n. 1025
13	27 giugno 1917, n. 369	BETTONI	1 luglio 1917, n. 1048
14	14 luglio 1917, n. 395	PEDOTTI	19 luglio 1917, n. 1125
15	26 ottobre 1917, n. 404	PEDOTTI	28 ottobre 1917, n. 1751
16	26 ottobre 1917, n. 405	BETTONI	28 ottobre 1917, n. 1775
17	31 dicembre 1917, n. 407	TAMI	31 dicembre 1917, n. 2045
18	31 dicembre 1917, n. 408	TAMI	3 gennaio 1918, n. 4
19	18 giugno 1918, n. 435	SCIALOJA	23 giugno 1918, n. 830
20	18 giugno 1918, n. 436	BETTONI	27 giugno 1918, n. 853

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1924

Num. d'ordine	Relazioni al Senato		Data e numero della legge
	Data e numero degli stampati	Nome del relatore	
21	6 dicembre 1918, n. 439	PEDOTTI	19 dicembre 1918, n. 1908
22	6 dicembre 1918, n. 440	BETTONI	5 gennaio 1919, n. 7
23	<i>relazione orale 25 giugno 1919 (n. 447)</i>	SCIALOJA	26 giugno 1919, n. 1005
24	<i>relazione orale 25 giugno 1919 (n. 448)</i>	SCIALOJA	26 giugno 1919, n. 1024
25	18 luglio 1919, n. 449	BETTONI	27 luglio 1919, n. 1255
26	24 luglio 1919, n. 450	BETTONI	31 luglio 1919, n. 1306

LEGISLATURA XXV

(dal 1° dicembre 1919 al 7 aprile 1921).

27	24 dicembre 1919, n. 35	FERRARIS CARLO	29 dicembre 1919, n. 2428
28	24 dicembre 1919, n. 36	FERRARIS CARLO	28 dicembre 1919, n. 2510
29	28 marzo 1920, n. 80	FERRARIS CARLO	31 marzo 1920, n. n. 350
30	28 marzo 1920, n. 81	FERRARIS CARLO	8 aprile 1920, n. 431
31	<i>relazione orale 30 giugno 1920 (n. 127)</i>	FERRARIS CARLO	30 giugno 1920, n. 906
32	<i>relazione orale 30 giugno 1920 (n. 128)</i>	FERRARIS CARLO	8 luglio 1920, n. 1037
33	27 dicembre 1920, n. 268	FERRARIS CARLO	29 dicembre 1920, n. 1820

LEGISLATURA XXVI

(dall'11 giugno 1921 al 10 dicembre 1923).

34	<i>relazione orale 28 giugno 1921 (n. 132)</i>	FERRARIS CARLO	29 giugno 1921, n. 809
35	<i>relazione orale 28 giugno 1921 (n. 133)</i>	FERRARIS CARLO	3 luglio 1921, n. 846
36	<i>relazione orale 30 luglio 1921 (n. 145)</i>	FERRARIS CARLO	31 luglio 1921, n. 1013

Num. d'ordine	Relazioni al Senato		Data e numero della legge
	Data e numero degli stampati	Nome del relatore	
37	<i>relazione orale 30 luglio 1921</i> (n. 146)	FERRARIS CARLO	31 luglio 1921, n. 1014
38	24 dicembre 1921, n. 259	FERRARIS CARLO	31 dicembre 1921, n. 1868
39	24 dicembre 1921, n. 260	FERRARIS CARLO	5 gennaio 1922, n. 4
40	26 giugno 1922, n. 482	FERRARIS CARLO	30 giugno 1922, n. 831
41	<i>relazione orale 3 luglio 1922</i> (n. 489)	FERRARIS CARLO	9 luglio 1922, n. 917
42	<i>relazione orale 21 luglio 1922</i> (n. 518)	FERRARIS CARLO	23 luglio 1922, n. 1017
43	<i>relazione orale 21 luglio 1922</i> (n. 519)	FERRARIS CARLO	27 luglio 1922, n. 1066
44	11 agosto 1922, n. 524	FERRARIS CARLO	22 agosto 1922, n. 1169
45	11 agosto 1922, n. 525	FERRARIS CARLO	24 agosto 1922, n. 1212
46	21 novembre 1922, n. 535	FERRARIS CARLO	30 novembre 1922, n. 1549
47	21 novembre 1922, n. 536	FERRARIS CARLO	3 dicembre 1922, n. 1585
48	4 giugno 1923, n. 602	FERRARIS CARLO	17 giugno 1923, n. 1263

LEGISLATURA XXVII

(dal 24 maggio 1924 al).

49	25 giugno 1924, n. 11	MARIOTTI	28 giugno 1924, n. 1001
50	20 dicembre 1924, n. 86	MARIOTTI

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

PEANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEANO. Il Senato è chiamato ad approvare l'esercizio provvisorio per soli pochi mesi, quindi non è in questo momento il caso di fare un lungo discorso in materia finanziaria; però io ho domandato la parola per trattare due argomenti che credo siano urgenti, e sui quali

reputo opportuno richiamare l'attenzione del Governo e del Senato.

Il primo è quello relativo al recente decreto 11 novembre, in cui si sono stabiliti 15 miliardi da erogarsi in opere pubbliche.

Innanzitutto devo dissipare un'impressione che il decreto aveva prodotto, e cioè che lo stanziamento di una somma così rilevante potesse turbare l'economia del bilancio; questo stanziamento si deve suddividere in dodici

anni, e se noi guardiamo alle cifre attuali del nostro bilancio vediamo che ben poco per questa parte è stato aumentato. Invero bisogna premettere che di questi 15 miliardi fanno parte due miliardi e quattro milioni e 926 mila lire che sono di residui, perchè una particolarità di questo decreto, è che tutti i residui che erano stati accertati, e derivavano da spese disposte con leggi speciali, vengano tutti quanti annullati e conglobati nella somma che costituisce i 15 miliardi. Inoltre sono ivi compresi il miliardo per la Sardegna e i 535 milioni per la ricostruzione delle case danneggiate dai terremoti. Quindi il decreto nella sua portata finanziaria diventa meno grave se si consideri, che da una parte devono togliersi i 2 miliardi di residui e che le spese sopraindicate sono comprese nella cifra globale.

Non solo ma il decreto limita la somma da pagare annualmente a lire 1,250,000, cosicchè mentre ora si sarebbero potuti spendere subito, oltre la somma stanziata nella competenza, anche l'intera somma dei residui, invece per effetto del decreto non potranno spendersi che i suindicati 1250 milioni, così che le opere dovranno forse essere rallentate, la cassa non sentirà un giovamento nei pagamenti.

Certo è però che una somma così ingente, parlo di 15 miliardi, ha una ripercussione sul bilancio, ma questa ripercussione è assai lieve perchè nel bilancio in corso le spese per opere pubbliche e per ferrovie — come risulta dall'allegato N. I che farò inserire — ascendono ad un miliardo e 50 milioni e 500 mila lire; mentre secondo il nuovo decreto le spese ascenderanno ad un miliardo sessanta milioni e settanta mila lire cosicchè l'aumento sull'esercizio in corso 1924-25 è di 9,573,006. Negli esercizi successivi è stanziato ogni anno, tra ferrovie ed opere pubbliche, la somma 1,085,000,000 di lire come risulta dall'allegato N. II, cosicchè l'aumento in confronto degli attuali stanziamenti è di 35 milioni, quindi esso non sarebbe rilevante. Vi sono anzi due disposizioni nel decreto che tendono a mitigare le conseguenze finanziarie del provvedimento: una che si riserva un miliardo, da ripartirsi in 12 anni, per le spese nuove che possono sorgere durante questo periodo e l'altra che il ministro si è pure riservata la facoltà di ridurre gli stanziamenti qualora o per il maggior valore della moneta o

per le mutate condizioni del bilancio non si potesse stanziare la somma indicata.

Ma lo stesso decreto presenta sempre un pericolo, poichè è quasi impossibile prevedere quali saranno le opere pubbliche che occorrono in 12 anni in Italia. Per l'esperienza stessa che ho avuto come ministro dei lavori pubblici, ho constatato come bisogni nuovi possano sorgere da un'ora all'altra: quindi io credo che questo decreto possa in tal senso presentare un pericolo e sia poi nel fatto di difficile attuazione e debba essere soggetto a continue modificazioni.

Ma il punto più criticabile di esso è, dirò così, quello costituzionale. È principio della legge di contabilità stabilito dall'art. 43, sempre osservato, che nessuna spesa nuova o maggiore può essere fatta se non è approvata per legge dal Parlamento. Ora qui si verifica che, non solo i residui sono conglobati nella competenza facendo decadere le precedenti disposizioni legislative per opere pubbliche meno quelle per la Sardegna e per la ricostruzione delle case danneggiate dai terremoti, ma che tutti gli stanziamenti per le singole opere non si fanno più per legge speciale ma con decreto Reale su proposta dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma senza neppure l'obbligo di sentire il Consiglio dei ministri.

L'art. 2 del decreto dice infatti: « Con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici e del ministro delle finanze, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, sarà stabilito il riparto della somma di cui al precedente articolo » cioè dei 15 miliardi. Così senza sentire il Parlamento, il ministro dei lavori pubblici d'accordo col collega delle finanze, può decretare le opere che vuole. Citerò un esempio, esagerato se volete, per provare l'assurdità di questa tesi.

Si dibatte nella nostra regione e in Lombardia la questione del traforo del Greina o dello Spluga; questione annosa, che implica vitali interessi che può portare ad incontrare miliardi di spesa. I due ministri dei lavori pubblici e delle finanze potranno compiere quest'opera come meglio loro aggraderà, senza che noi ne sappiamo nulla.

Ora io credo che questo decreto debba essere integrato nel senso che le spese non pos-

sano farsi ad arbitrio del Governo. E credo che ciò sia anche nella sua intenzione e che la dicitura sia andata oltre la volontà. Quando una spesa ecceda una somma, sia pure maggiore di quella stabilita dalla legge di contabilità magari, di 5 milioni, o impegni più esercizi, si dovrebbe stabilire che occorre una legge approvata dal Parlamento.

Su questo punto io insisto nel richiamare l'attenzione del Governo e lo prego che si dia carico di ciò, poichè non può essere sua intenzione ripeto di manomettere i diritti del Parlamento in tutte le spese pubbliche. Questo è il punto a cui volevo accennare, e credo che la questione sia urgente, affinchè il decreto possa essere in questa forma subito modificato, se si vuole portare omaggio alla legge di contabilità ed ai principii che sempre hanno dominato in questa materia il nostro diritto pubblico.

A questo proposito ricordo che Quintino Sella quando l'11 marzo 1870, faceva la sua esposizione finanziaria, rendeva minuto conto al Parlamento di tutte le opere che intendeva di far proseguire e di quelle che invece intendeva di sospendere. E ricordo ancora (e il ricordo mi richiama al nostro illustre collega senatore Boselli, che è di Savona) che trattandosi allora di ampliare il porto di Savona, Quintino Sella diceva ai deputati liguri che erano andati ad intervistarlo: faremo le opere del porto, ma oggi non le possiamo ancora eseguire perchè il bilancio non è in buone condizioni; prima dobbiamo fare la ferrovia.

Io ritengo perciò che in questo campo i diritti del Parlamento debbono essere scrupolosamente rispettati.

Ed ora passo ad un altro argomento, e cioè all'applicazione in Italia del così detto *recovery Act*. Come è noto esso rappresenta un prelevamento del 26 per cento sulle importazioni che vengono dalla Germania. Questo prelevamento si fa nel seguente modo: gli importatori pagano al Governo del proprio paese il 26 per cento. Il Governo tedesco fino a qualche tempo prima del piano Dawes rimborsava agli esportatori tedeschi le somme che così venivano prelevate. La storia di questo *recovery Act* è molto semplice. L'applicò soltanto l'Inghilterra, gli altri stati alleati non vi ricorsero e l'Inghilterra l'adottò dapprima nella misura massima, e poi la ridusse al 5 per cento, perchè

il Governo tedesco aveva dichiarato di non poter soddisfare la differenza ai suoi esportatori. Venne poi il piano Dawes il quale a pagina 26 dice che le ritenute fatte in conto delle esportazioni si sommano a quelle pagate dalla Germania in conto riparazioni e più precisamente così si esprime: « Chaque fois que nous avons parlé dans ce rapport des paiements pour les livraisons en nature notre intention était de comprendre dans ces termes les paiements en Allemagne pour l'application du *Reparation recovery Act* ». L'Inghilterra in seguito all'attuazione di questo piano ristabilì il prelevamento nella somma del 26 per cento, e lo stabilirono ancora la Francia, che non lo aveva mai applicato, valendosi del piano Dawes e il Belgio. Tale applicazione è ora facilitata poichè il rimborso agli esportatori tedeschi non si fa più dal Governo tedesco, ma dall'agente dei pagamenti della Commissione per le riparazioni. Da noi invece non è stata mai fatta quella ritenuta.

Ora non si tratta di una piccola somma, come dimostrano i dati che rilevo dal conto della Commissione delle riparazioni.

Nel primo trimestre dalla applicazione del piano Dawes, cioè a tutto novembre, di fronte a 235 milioni di marchi oro esatti in conto del miliardo dovuto dalla Germania per il primo anno, sono state pagate per il *recovery Act* all'Inghilterra 47,279,433 marchi oro ed alla Francia in un solo mese 1,740,396 marchi oro. Ora se si pensa che in Italia le importazioni dalla Germania salgono circa in dieci mesi ad un miliardo e 100 milioni, si vede che sono 250 milioni di lire all'anno che potrebbero in cassarsi.

Ora io non dico al Governo: applicate senz'altro il *recovery Act* ma dico: dal momento che vi sono accordi in corso con la Germania circa il trattato di commercio, voi avete il diritto di esigere, anche in riguardo alla generosità da noi dimostrata, in confronto degli stati che applicarono il *recovery Act*, che all'Italia siano fatte le maggiori concessioni. Se son vere le notizie non ufficiali a me pervenute, la Germania invece avrebbe fatto delle proposte per il trattato tutt'altro che larghe, e noi abbiamo delle industrie che come ricordava ieri l'on. senatore Loria, sono sul margine della vita e della morte, ad esempio l'in-

dustria dei pianoforti, quella dei prodotti chimici, quella della carta e così via dicendo. Io non domando che sia fatta alle industrie una protezione esagerata, perchè ciò fra altro potrebbe rincarare ancora i prezzi, ma in una generale economia in senso protezionista, quale oggi purtroppo dopo la guerra è stata instaurata nel mondo, non si può essere liberi scambisti, perchè ciò equivarrebbe al famoso esempio del vaso di terra cotta in mezzo ai vasi di ferro.

Dico invece al Governo: studiate il problema. Se è vero che la Germania fa di queste proposte, valetevi del piano Dawes per attuare il *recovery Act*.

E con questo ho finito. Le questioni che ho esaminato sono ambedue urgenti: le ho volute esporre al Senato e spero che il Governo vi darà nel risolverle tutto il peso che meritano. (*Approvazioni*).

ALLEGATO N. 1.

Stanziamenti secondo il R. D. L. 11 novembre 1924.

Parte straordinaria.

	Spese effettive	Costruzioni di strade ferrate	Totale
<i>Esercizio finanziario 1924-25.</i>			
Residui (giusta le risultanze del rendi- conto compilato dal Ministero delle Finanze)	1,734,798,817.46	270,128,175.98	2,004,926,993.44
Competenza	810,201,182.54	249,871,824.02	1,060,073,006.46
	2,545,000,000 —	520,000,000 —	3,065,000,000 —
<i>Esercizio finanziario.</i>			
1925-26	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1926-27	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1927-28	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1928-29	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1829-30	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1930-31	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1931-32	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1932-33	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1933-34	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1934-35	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
1935-36	835,000,000 —	250,000,000 —	1,085,000,000 —
	11,730,000,000 —	3,270,000,000 —	15,000,000,000 —

PRESIDENTE. Il senatore Nuvoloni ha presentato un Ordine del giorno così concepito:

« Il Senato,

invita il Governo a proporre al più presto provvedimenti legislativi diretti ad aumentare equamente, ed in rapporto alle mutate condizioni economiche, le pensioni dei vecchi impiegati ».

Ha facoltà di parlare il senatore Nuvoloni per svolgere il suo ordine del giorno.

NUVOLONI. Il mio ordine del giorno non ha bisogno di molte parole per essere spiegato. A tutti sono note le condizioni miserevoli in cui si trovano i vecchi impiegati per le mutate condizioni economiche e per il crescente caro-viveri. A me sembra una questione — oltretutto di giustizia — di equità e di umanità il migliorarle adeguatamente.

Credo che il Governo non possa rimaner sordo alla voce di questi benemeriti impiegati. Raccomando quindi al Governo di provvedere al più presto.

NAVA, *ministro dell'economia nazionale*. Do-mando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NAVA, *ministro dell'economia nazionale*. Io non posso che associarmi all'augurio, espresso dalla Commissione di finanze, che il presente esercizio provvisorio segni la fine della lunga serie di esercizi provvisori. Il Governo, il quale ha dato prova di volere che i bilanci fossero discussi, e ha dichiarato per mezzo del ministro delle finanze che avrebbe presentato al Parlamento i bilanci per l'esercizio 1925-26 prima del termine prescritto, non vorrà certo porre la parola « continua » alla serie dei bilanci provvisori.

Riguardo alle autorevoli osservazioni dell'onorevole senatore Peano, riguardo al decreto dei 15 miliardi, non posso che prenderne atto, assicurando che il Governo ne terrà il dovuto conto.

Riguardo al *recovery Act*, posso assicurare sia il Senato che l'onorevole Peano, che il Governo ha tenuto presente la necessità di applicarlo pure osservando che esso non ha nulla a che fare col piano Dawes; tanto che l'Inghilterra l'aveva applicato già molto tempo prima che quel piano fosse adottato.

PEANO. Ma anche il piano Dawes si occupa all'art. 25 di questa questione!

NAVA, *ministro dell'economia nazionale*. In ogni modo posso assicurare il Senato che il Governo nelle trattative attuali terrà presente questo diritto ed eventualmente se ne varrà, a tutela degli interessi nazionali.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Nuvoloni, io non posso accettarlo che come raccomandazione. È un argomento che riguarda specialmente il ministro delle finanze. La questione è grave e delicata e il sentimento stesso porterebbe ad accettare senz'altro la proposta dell'onorevole Nuvoloni. Ma vi sono difficoltà di altro genere che egli conosce. Il Governo si preoccupa di questo problema, ma esso deve essere studiato molto accuratamente. Prego quindi l'onorevole Nuvoloni di non voler insistere nel suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Consente l'onorevole Nuvoloni a trasformare il suo ordine del giorno?

NUVOLONI. È giusto riconoscere che vari Governi hanno già adottato dei provvedimenti a favore dei vecchi impiegati. Io vorrei che quella dell'onorevole ministro non rimanesse una semplice promessa. In ogni modo, visti gli affidamenti che egli ci ha dato, acconsento a trasformare in raccomandazione il mio ordine del giorno, purché però gli studi siano finalmente ultimati e si provveda sul serio e presto.

PRESIDENTE. Il senatore Nuvoloni converte il suo ordine del giorno in raccomandazione.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego gli onorevoli senatori, segretari, di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori, segretari, procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Albertini, Albricci, Amero d'Aste, Ancona, Angiulli, Artom, Auteri Berretta.

Baccelli Alfredo, Baccelli Pietro, Badaloni,

Bellini, Bensa, Berenini, Bergamasco, Bergamini; Berio, Bertetti, Berti, Bianchi Riccardo Biscaretti, Bollati, Bonazzi, Boni, Bonicelli, Bonin, Borea D'Olmo, Borsarelli, Boselli, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Calisse, Callaini, Calleri, Camerini, Campello, Campostrini, Canevari, Cannavina, Capotorto, Carissimo, Casati, Cassis, Castiglioni, Cataldi, Caviglia, Cefalo, Cefaly, Cesareo, Chersich, Chimienti, Ciccotti, Cimati, Cippico, Cirmeni, Cito Filomarino, Civelli, Cocchia, Cofari, Colosimo, Corbino, Cornaggia, Credaro, Cremonini, Croce, Cusani-Visconti.

Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Blasio, De Cupis, Del Bono, Del Carretto, Della Noce, De Marinis, De Novellis, De Vito, Diaz, Di Bagno, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Rovasenda, Di Stefano, Di Terranova, Di Trabia, Di Vico, D'Ovidio Enrico.

Fadda, Faelli, Falconi, Fano, Ferraris Maggiorino, Ferrero di Cambiano, Fracassi, Francica Nava, Fratellini, Frola.

Gabba, Gallina, Gallini, Garavetti, Garbasso, Garofalo, Garroni, Gentile, Gerini, Giardino, Giordani, Giordano Apostoli, Giunti, Giusti del Giardino, Grandi, Grassi, Grosoli, Grossich, Guala, Guidi.

Imperiali, Indri, Inghilleri.

Lagasi, Lanciani, Lanza di Scalea, Libertini, Loria, Lucchini, Luiggi, Lusignoli.

Malagodi, Malaspina, Malvezzi, Mango, Mannà, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martino, Mattioli Pasqualino, Mayer, Mazziotti, Melodia, Mengarini, Milano Franco D'Aragona, Molmenti, Montresor, Morpurgo, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nava, Negrotto Cambiaso, Niccolini Eugenio, Niccolini Pietro, Novaro, Nuvoloni.

Oliveri, Orsi Delfino, Orsi Paolo.

Pagliano, Pais, Palummo, Pansa, Passerini Angelo, Paternò, Paulucci di Calboli, Pavia, Peano, Pecori Giraldi, Pellerano, Perla, Persico, Pestalozza, Petitti di Roreto, Pincherle, Pironti, Podestà, Polacco, Pullè, Puntoni.

Quartieri.

Raineri, Rajna, Rava, Ricci Corrado, Ricci Federico, Ridola, Rolandi Ricci, Romanin-Jacur, Ronco, Rossi Baldo, Rossi Giovanni, Rossi di Monte Lera, Rota Francesco.

Sanarelli, Sanjust Di Teulada, Sanminiatielli, Santucci, Scaduto, Scalori, Scherillo, Schiralli,

Scialoja, Sechi, Segrè, Serristori, Sforza, Sili, Silvestri, Simonetta, Sinibaldi, Sitta, Soderini, Spada, Spirito, Suardi, Supino.

Tacconi, Taddei, Tassoni, Thaon di Revel, Tittoni Romolo, Tivaroni, Tolomei, Tommasi, Torlonia, Torraca, Torrigiani, Treccani, Triangi.

Valenzani, Valerio, Valvassori-Peroni, Venosta, Venturi, Venzi, Vicini, Viganò, Vigliani, Vigoni, Volterra.

Wollemborg.

Zerboglio, Zippel, Zupelli.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dal computo dei voti è risultato che il Senato non approva le conclusioni della Commissione per la verifica dei titoli: dichiaro perciò non convalidata la nomina a senatore del signor Aurelio Drago.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 » (N. 84).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 84).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare il senatore Amero d'Aste, primo iscritto.

AMERO D'ASTE. Mi associo alle osservazioni del relatore riguardo al capitolo della riproduzione del naviglio, cioè a dire riconosco anch'io l'esiguità dello stanziamento assegnato alla riproduzione del naviglio: la somma è di 155 milioni e di 160 negli anni successivi. L'osservazione, naturalmente, non è fatta in rapporto al bilancio della marina, perchè quando non si hanno molti denari non si possono fare grandi stanziamenti. D'altra parte il ministro della marina oltre che fare il naviglio, ha bi-

sogno di fare gli ufficiali e come non s'improvvisa il naviglio, non si improvvisano gli ufficiali. In marina c'è bisogno di molta esperienza e per diventare buoni ufficiali c'è bisogno di navigare e di fare esercitazioni: per tutto ciò è necessario spendere.

Riguardo all'esiguità della somma, basterà, osservare che il trattato di Washington concede 175 mila tonnellate tra navi grandi e incrociatori, mentre noi non ne abbiamo che 110 mila, come giustamente ha osservato l'onorevole relatore: dunque mancano ancora tonnellate 65 mila. Ora il trattato di Washington assegnava come limite massimo agli incrociatori 10,000 tonnellate e 35 mila alle navi più grandi. Un incrociatore di 10 mila tonnellate costa non meno di 130 milioni, una nave grande non meno di 350 milioni: se confrontiamo la somma necessaria per la costruzione degli incrociatori e delle grandi navi con la somma di 155 milioni assegnata alla riproduzione del naviglio, vediamo subito che la somma è inadeguata.

Oltre a ciò, dobbiamo tener presente che l'Italia ha tutte le sue coste nel Mediterraneo, che è un mare chiuso, e non ha la fortuna, come la Spagna e come la Francia, di avere le coste su due mari, ragione per cui è assai più difficile bloccarle, mentre le nostre coste si possono bloccare assai più facilmente, perchè sono interne e perchè il nostro mare è chiuso. È necessario avere una forte marina, anche perchè noi manchiamo di materie prime, di petrolio, di carbone e anche di alimenti, per esempio di grano e di carne, e quindi abbiamo bisogno di tenere il mare libero in modo da poter fare le provviste di quello che ci mancherebbe in caso di guerra. E questo non si può fare senza una forte marina: l'esperienza la si è fatta nella guerra italo-turca e in questa guerra. Nella guerra italo-turca la superiorità della nostra marina era tale che il nostro commercio si è potuto svolgere senza che la nazione si accorgesse di essere in guerra, perchè, se si fa eccezione per la chiusura dei Dardanelli, con fortificazioni, il commercio era libero. Anche nell'ultima guerra il nostro commercio, malgrado ci sia stato un periodo un po' pericoloso al principio, quando si usarono i sommergibili — arma che si era perfezionata in quel momento — contro il naviglio commer-

ciale, pure non mancarono mai i rifornimenti. E poi perfezionato il modo di difendersi dai sommergibili, i danni furono relativamente piccoli. Invece tutti hanno potuto valutare il danno che hanno subito la Germania e l'Austria a causa del blocco, cioè a dire perchè venne a mancare per loro la possibilità di trasportare alimenti sul mare.

Osservo poi che, oltre quel naviglio che si dovrebbe costruire per arrivare al tonnellaggio ammesso dal trattato di Washington, si dovrebbero costruire delle navi porta-idrovolanti. Fino dal 1914, essendo al comando delle forze navali, io richiamai l'attenzione del Ministero su questa necessità: e questa è un'altra spesa da aggiungere alla spesa per la riproduzione del naviglio.

Ho letto nel discorso dell'onorevole ministro della marina che adesso s'imbarcano gli idrovolanti sulle grandi navi: io trovo che l'onorevole ministro ha fatto bene a prendere questo provvedimento per il tempo di pace, perchè dalle forze navali debbono partire tutte le istruzioni per adoperare nel modo migliore le armi e quindi è giusto che al comando delle forze navali siano adibiti gli idrovolanti e i sommergibili di guisa che si possa studiare il modo di adoperarli e anche gli ufficiali si abituino a vederli e a conoscerli. A questo proposito credo opportuno di domandare all'onorevole ministro se non converrebbe studiare un metodo economico d'istruzione per il lancio di bombe dagli idrovolanti con la minore spesa possibile, a somiglianza di quello che si faceva per il lancio dei siluri dalle torpediniere. Sulle torpediniere, invece di fare lanci effettivi, si facevano lanci simulati e con rilevamenti e misurazione delle distanze si controllavano e si abituavano così egualmente gli ufficiali al lancio. La cosa è un poco più difficile ma ad ogni modo sarebbero degli esercizi che servirebbero tanto per le artiglierie antiaeree che per gli aeroplani o idrovolanti: una cosa difficile è questa ma pure bisogna studiarla.

Riguardo agli idrovolanti è bene siano sulle navi da guerra in tempo di pace. Dico in tempo di pace, perchè in tempo di guerra le grandi navi debbono avere il campo libero per le grandi artiglierie ed io non so infatti dove si potrebbero mettere questi idrovolanti, perchè con essi il campo rimarrebbe chiuso

alle artiglierie, ed anche se si potessero mettere nella piccola parte fuori del campo di tiro la pressione stessa dell'aria, quando sparano i grossi calibri, danneggerebbe grandemente questo materiale leggero e probabilmente si frantumerebbe. Come si vede vi è una grande difficoltà e poi c'è l'altra che in tempo di guerra non è possibile fermare queste navi per permettere di mettere in mare gli idrovolanti, perchè sarebbe esporle ai lanci dei sommergibili e noi sappiamo appunto, che la miglior difesa contro i sommergibili è la velocità. Bisognerebbe quindi che questi idrovolanti se si potessero tenere a bordo partissero in volo direttamente dalle navi e non so se sia tanto facile ottenere ciò sulle navi da guerra. Ma ripeto, che per il tempo di pace è una disposizione convenientissima.

Vengo ora agli arsenali. Sono lieto di constatare che l'onorevole ministro ha ridotto a due gli arsenali ed ha trasformato gli altri in basi navali. Noi avevamo roppi arsenali, lo dissi anche prima in quest'aula perchè i danari stanziati per il bilancio della marina sono dati per la flotta, non per gli arsenali e non per pagare molti operai.

Questa riduzione è quindi giustificata e nello stesso tempo dirò che non si può sopprimerli del tutto, perchè occorrono sempre per i lavori di riparazioni, per i quali è difficile calcolare le somme necessarie occorrenti quando si ricorre all'industria privata. In tempo di guerra poi le nostre navi hanno bisogno di avere dei siti sicuri dalle insidie nemiche, tanto per i rifornimenti come per le piccole riparazioni necessarie. A proposito degli arsenali dirò anche, che di un'altra cosa sono contento e cioè che si sia venuti ad una trasformazione per ciò che riguarda gli operai e cioè che questi possono venire licenziati, cosa che prima era molto difficile potersi fare.

Mentre l'inchiesta sulle spese di guerra non ha trovato quasi nulla da osservare sui bilanci della marina durante la guerra, cosa che si poteva d'altronde immaginare, perchè la marina ha già una organizzazione anche in tempo di pace adatta per la guerra, perchè la marina deve considerarsi sempre mobilitata, la nave in armamento deve essere sempre pronta a partire per missioni sia di pace che di guerra e per crociere, ecc., mentre, ripeto, non ci sono

state quasi osservazioni su questa inchiesta, per la parte che riguarda la guerra, ci sono state solo alcune osservazioni riguardo a lavori fatti nel dopo guerra e che forse dovevano invece essere fatti dai lavori pubblici, ma che ad ogni modo erano stati cominciati dalla marina durante la guerra per le sue necessità.

Quello che voglio osservare ancora riguardo agli arsenali è che in essi vi erano effettivamente dei buoni operai che lavoravano, e facevano il loro dovere, ma ve n'erano anche molti che lavoravano poco pensando forse come pensano alcuni che il danaro dello Stato è danaro di nessuno, mentre esso è frutto del lavoro dei contribuenti e deve essere speso bene e non per mantenere della gente a far niente. Quindi la soluzione a cui si è venuti dei licenziamenti, è una buona cosa, perchè una delle osservazioni fatta appunto dalla Commissione per l'inchiesta sulle spese di guerra, era appunto questa, che nel disordine del dopoguerra si era arrivati a dare agli operai anche il mancato cottimo, cioè un premio per il lavoro che non facevano. Prima della guerra io ho fatto parte del Consiglio superiore della marina, e quando si dovette fare la riforma del regolamento degli arsenali si pensò di interrogare anche gli operai per sentire il loro parere. Vi era il lavoro a cottimo e il lavoro a giornata, e vi erano le promozioni a scelta con certe cautele e le promozioni per anzianità, si domandò agli operai se avevano qualche cosa da dire in proposito: ebbene, sapete quale risposta si è avuta? Questa: « Abolite il lavoro a cottimo, lasciate solo quello a giornata (il che vuol dire fare niente o poco), abolite le promozioni a scelta e lasciate solo quelle per anzianità, ciò vuol dire andare avanti sempre lavorando poco; per esempio un operaio che con la sua abilità potrebbe guadagnare di più col lavoro a cottimo e progredire, non lo può perchè si trova innanzi un altro che, pure non essendo abile e anche con poca voglia di lavorare ha maggiori diritti di lui perchè ha una maggiore anzianità. E questo non è certo incitamento a lavorare. Naturalmente il Consiglio superiore di marina si è ben guardato dall'accogliere simili proposte ed ha lasciato il lavoro a cottimo, a premio, le promozioni a scelta, ecc.

Il senatore Sechi ha sollevato l'altro giorno la questione del Ministero unico della difesa;

questa è una questione che già si è agitata molto nella Camera dei deputati. Bisogna considerare che vi sono delle frasi sempliciste che si presentano bene, ma le cui applicazioni non sono facili; si fa presto a guastare un ordinamento che è frutto della esperienza di tanti anni, e della intelligenza di molti; ma quando si è guastato non è molto facile tornare indietro.

Non solo: io vorrei sapere chi è capace di fare il vero capo del Ministero unico tenuto conto della esperienza che è necessaria in Marina; io credo che quest'uomo non esista. Quindi io sono assolutamente contrario a questa unione. Abbiamo una Commissione suprema della difesa dello Stato, della quale abbiamo fatto parte tanto io, come parecchi generali che ora si trovano qui in Senato. Essendo essa presieduta dal Presidente del Consiglio può disporre dei fondi occorrenti e stabilire ciò che è necessario fare per la difesa e non vi è assolutamente ragione di creare un altro Ente che porterebbe a dei dualismi e, secondo me, a conseguenze non buone.

Che cosa debbono fare in guerra l'Esercito e la Marina?

L'esercito deve distruggere l'esercito nemico operando in terra, la Marina deve distruggere la flotta nemica, andando a cercarla in mare. Le due cose sono diverse. Vi possono essere delle collaborazioni. Niente impedisce che i capi di Stato Maggiore si mettano d'accordo nell'interesse dell'azione da svolgere facendo ognuno la sua parte. Per esempio nell'ultima guerra i marinai difendevano la foce del Piave, ed i soldati difendevano il resto di quel fiume; ebbene non si è mai sentito dire che vi fosse disunione o dissenso. Nella guerra italo-turca, fra l'esercito e la Marina vi era una continua collaborazione. Io stesso presi parte a delle azioni; per esempio portai a Rodi delle truppe. Lo sbarco riguardava la Marina, ed io l'ho compiuto nella costa opposta a quella stabilita dallo Stato maggiore dell'esercito, perchè non credevo conveniente di fare lo sbarco nel punto che era stato stabilito; ciò era parte che riguardava la Marina. Le truppe sbarcate comprese quelle da sbarco della Marina, passarono a terra sotto il comando del generale Ameglio; e ci mettemmo d'accordo che per arrivare a Rodi

io avrei seguito la via del mare parallelamente alla via di terra seguita dai soldati e che se egli avesse avuto bisogno del mio aiuto me lo avrebbe segnalato. Ed infatti mi venne segnalato che il generale Ameglio avendo trovato qualche resistenza aveva bisogno che io gli facessi sgombrare la fronte, ed io lo feci col tiro delle artiglierie delle navi. Dunque prima il comando in mare era dei marinai, poi a terra passava ai soldati, in perfetto accordo, senza bisogno della unione dei Ministeri: perchè avevamo quel comando unico che si chiama il nostro dovere verso la Patria. (*Approvazioni*).

TOMMASI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASI. Mi consenta il Senato poche, pochissime parole per sottolineare ancora una volta la necessità di curare la potenza della nostra marina militare e di plaudire all'opera indefessa dell'onorevole ministro della marina, che ne ha il proposito.

In altro incontro ebbi a rilevare come l'Italia sia grandemente interessata a mantenere l'equilibrio nel Mediterraneo, tenendosi all'altezza delle altre grandi potenze. Il grande ostacolo è il bilancio. L'onorevole ministro della marina, insediandosi nel palazzo di Sant'Agostino, trovava un bilancio, quello del 1922-23, di soli 70,000,000 per costruzioni navali e manutenzione del naviglio. Egli potette ottenere, nel bilancio 1923-24, lo stanziamento di 120 milioni per costruzioni e di 40,000,000 per la manutenzione del naviglio. Continuando in questa sua opera, ha potuto ottenere che in questo bilancio, ora in discussione, le costruzioni navali avessero lo stanziamento di 155 milioni e di 74,000,000 per la manutenzione del naviglio. L'onorevole ministro riconosceva nell'altro ramo del Parlamento come ciò fosse insufficiente e, *bon gré, mal gré*, vi si rassegnava, dichiarando che occorreva aver pazienza in attesa di tempi migliori. Tuttavia egli ha potuto ottenere, come manifestava nell'altro ramo del Parlamento, la promessa dal suo collega delle finanze di un più soddisfacente assegnamento nel prossimo futuro bilancio.

SECHI. Dove sta questo miglioramento? Il bilancio è consolidato fino al 1927-28 in 160 milioni annui.

TOMMASI. Nonpertanto vi è stato l'annunziato maggior impegno. Tuttavia prendo atto della interruzione per insistere nel dire come sia necessario che il ministro delle finanze, dove si tratta della sicurezza e della difesa dello Stato, non possa e non debba fare una politica di lesina.

Il Governo ha potuto, lo abbiamo inteso ora dall'onorevole Peano, concedere testè ben 15 miliardi per opere pubbliche. Bene o male, questo si è fatto. Ma quando si tratta di provvedere alla difesa, alla potenza e alla grandezza del Paese, e di assicurare ad un tempo i nostri rifornimenti e i nostri traffici, allora è addirittura — mi sia permessa la parola — peccaminosa la lesina e la parsimonia, poichè in un'ora, che potrebbe essere grave e difficile, il Paese domanderebbe severo conto di una politica siffatta.

L'onorevole ministro si rende perfettamente conto di questo, poichè egli nell'altro ramo del Parlamento ebbe precisamente a dichiarare che, se le finanze non sopperiranno alle necessità della marina, questo vorrà dire per la marina: « essere o non essere ».

Tenga presente il Senato che la Francia, alla quale noi dovremmo essere pari nel tonnellaggio, giusta le decisioni della Conferenza di Washington, e che invece ha un tonnellaggio notevolmente superiore, nel bilancio dell'anno decorso aveva uno stanziamento di ben 900 milioni. Noi, o signori, dobbiamo dare alla nostra marina la potenza a cui aspiriamo, e a cui abbiamo diritto; e confido, con profonda convinzione, che il Duca del Mare e Duce nel mare saprà agguerrire l'Italia sul mare come i suoi interessi richiedono. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Do lettura di un ordine del giorno presentato dal senatore Sechi e da altri:

« Il Senato,

riconoscendo la somma importanza che ha per il nostro Paese una salda compagine delle Forze Navali;

mentre fa voti perchè sia conservata alla R. Marina l'attuale autonomia di organizzazione che le consente di esplicare rapida ed efficace azione;

approva le direttive generali che hanno por-

tato alla compilazione del bilancio di previsione 1924-25 per la R. Marina;

e passa alla discussione degli articoli ».

Sechi - Di Frasso - Martinez - Tommasi - Pagliano - Cocchia - De Vito - Biscaretti - Rossi Giovanni - Sili - Triangi - Cusani-Visconti - Marcello - Cito Filomarino - Bianchi Riccardo - Amero d'Aste - Libertini - Della Noce - Torrigiani - Arlotta - Brusati Ugo - Malaspina - Imperiali - Mayer.

Ha facoltà di parlare il senatore Sechi per svolgere quest'ordine del giorno.

SECHI. L'ora non consente un'ampia discussione, neppure di ordine generale, sul bilancio che ora abbiamo in esame; peggio sarebbe se tale discussione si estendesse ai particolari: d'altra parte essa si riferisce a un bilancio per metà già speso, pel quale sarebbe quindi fuor di luogo proporre varianti, anche per non intralciare lo svolgimento di programmi ormai avviati.

Questo è il motivo che mi ha indotto a non iscrivermi per la discussione generale, e mi fa pure rinunciare a prendere la parola in quella che riflette i vari capitoli.

È momento di sintesi non di analisi, tanto più che fra tempo non molto lungo verrà in discussione, giova almeno sperarlo, il bilancio preventivo per l'esercizio futuro. Sarà quella più propizia ed opportuna circostanza per una discussione organica ed esauriente, per dire tutto ciò che la mente e l'animo ispirano in vantaggio della nostra marina militare.

Farò soltanto una breve osservazione di ordine particolare, per esprimere la speranza che il Relatore del futuro bilancio non vorrà più parlare di « torpore » della marina dopo l'armistizio e di una stasi dell'aviazione, quindi anche di quella che allora dipendeva dalla marina militare, come mi è accaduto di leggere nella relazione concernente questo bilancio. Ora mi astengo da qualsiasi discussione in merito, ma ove mai se ne riparlasse, io dovrei pregare il futuro Relatore, di dire quali probanti elementi di fatto appoggiano siffatte argomentazioni, e provocherei una discussione in contraddittorio

dalla quale emergerebbe forse la verità del contrario.

Sperò che questo non avvenga, e sarà tanto meglio; dappoichè, in verità, credo sia giunto ormai il tempo di lasciare alla storia il giudizio su avvenimenti non certo lieti per il nostro Paese; i quali resero oltremodo difficile, complessa, l'opera degli uomini cui era allora addossato il grave pondo di servirlo negli uffici di maggiore responsabilità. Rivolgiamo concordi il pensiero all'avvenire, e lavoriamo in assoluta unità di intenti e di opere perchè l'Italia lo abbia grande, radioso; come esige il sacrificio di tanti fra i suoi figli migliori, come meritano le elette virtù della stirpe.

Esclusa, per le ragioni poc'anzi indicate, una estesa discussione intorno a quanto interessa la efficienza della nostra potenza militare marittima in rapporto ai compiti di capitale, veramente capitale, importanza che le spettano in guerra e anche in pace; io ardisco sperare, che l'ordine del giorno al quale mi propongo dare succinto svolgimento per obbedire al desiderio di colleghi tanto di me più autorevoli che hanno avuto la cortesia di firmarlo, sintetizzati in proposito il pensiero di quest'Alta assemblea, e possa incontrarne il consenso. Questo giungerà ben gradito, sarà ben apprezzato dalla gente semplice, talora rude, ma sempre profondamente buona che, con diuturno silenzioso lavoro, si appresta a servire la Patria sul mare, in ogni evenienza di pace e di guerra; ed ha fermo, incrollabile il proposito di tutto sacrificare alla sua grandezza, alla sua gloria.

Nell'ordine del giorno anzitutto si afferma, la somma importanza per il nostro Paese di una salda compagine delle forze navali. Verità così evidente che credo proprio fuori di luogo dilungarmi a dimostrarla, soprattutto qui, in un Consesso di persone tanto eminenti e dotte in tutte le conoscenze che possono giovare a intendere l'importanza di questo assioma. Verità che dipende da condizioni di ordine geografico fissate immutabilmente dalla natura, le quali determinano una condizione di perenne interdipendenza fra le fortune italiche ed il potere marittimo: la storia infatti chiaramente dimostra che quando questo ebbe adeguata efficienza, le sorti del nostro paese sempre prosperarono, da tempi ancor più antichi di quelli che il nome di

Roma impersona, all'Età di mezzo, al Rinascimento, all'Era contemporanea.

Quando il potere marittimo mancò, le italiane fortune sempre declinarono. L'Impero d'Occidente cadde tanto prima dell'Impero d'Oriente, anche perchè nel bacino occidentale del Mediterraneo gli fece difetto la forza navale; quello d'Oriente si rese più a lungo, e poté mantenere qualche influenza su talune zone litoranee della Penisola, in virtù del dominio marittimo che ancora esercitava nell'Adriatico, nell'Jonio, nel mar di Levante.

Il Mediterraneo, nel cui mezzo l'Italia si stende a guisa di grande molo, fu sempre fra i principali centri di attività militare marittima degli Stati che vollero contare nel mondo. In primo tempo erano Potenze mediterranee, perchè la civiltà greco-latina si sviluppò sulle sue sponde, mentre la barbarie dominava il resto dell'Europa; ma venendo a tempi più recenti troviamo che, ad esempio, nel secolo decimo settimo una grande battaglia navale fu combattuta proprio in Mediterraneo da naviglio olandese, venuto in questo mare a sostenere gli interessi allora mondiali di una Potenza che non ne è rivierasca. Sarebbe fuor di luogo qui ricordare l'azione ormai più volte secolare esercitata dalla marina britannica, coll'ascensione politica ed economica di quel grande paese; Nelson, il maggiore dei suoi ammiragli, disputò in esso al Cesare Còrso il dominio del mondo; riportò in esso i maggiori suoi trionfi: Trafalgar dista da Gibilterra meno di 100 miglia.

A queste ragioni di ordine geografico, che si mantengono immutabili attraverso la storia fin che il mondo duri, altre se ne aggiungono di ordine politico militare marittimo, soggette invece ad alterne vicende. Ebbene, mi consenta il Senato una brevissima digressione, per rilevare che la nostra grandiosa Vittoria, seguita da quella generale dell'Intesa, ci ha posto in situazione politico-militare-marittima molto più delicata e grave di quella d'anteguerra.

Il nostro problema mediterraneo si compendia in un criterio, cui molto opportunamente ha accennato il precedente oratore on. senatore Tommasi: *equilibrio*; dappoichè l'Italia, Potenza non imperialista, od almeno non militarmente imperialista, aspira, vuole, e questo con assoluta fermezza, che sia sempre

mantenuto fra le forze marittime mediterranee un giusto equilibrio; senza del quale nostri primari interessi andrebbero irrimediabilmente compromessi, senza del quale le inevitabili competizioni e contrasti porterebbero assai più facilmente ad urti bellici.

Orbene, prima della guerra esistevano nel Mediterraneo tre importanti flotte di Potenze rivierasche: l'italiana, la francese, l'austriaca, cui si aggiungevano reparti più o meno poderosi della flotta britannica. La pressione di questa era, entro certi limiti, bilanciata da quella della flotta tedesca, sicchè in sostanza l'equilibrio del Mediterraneo dipendeva allora dalla componente di cinque diverse forze: quella tedesca era piuttosto potenziale che reale, ma non per questo meno efficiente; comunque la Germania teneva da qualche anno in Mediterraneo naviglio abbastanza poderoso specie nei riguardi della *qualità*, tanto che dette gravi noie agli Alleati nel primo periodo della guerra.

Io penso che, negli inevitabili contrasti, l'equilibrio si mantiene meno difficilmente quando se ne disputa in cinque, e non soltanto in tre come avviene attualmente. Scomparse infatti la flotta austriaca e quella tedesca, siamo rimasti, potenze rivierasche, la Francia e l'Italia, potenza non rivierasca l'Inghilterra; la quale, libera ormai di preoccupazioni nel mare del Nord, può esercitare nel Mediterraneo attività ben superiore a quella del periodo immediatamente prebellico, quando ne aveva lasciato la cura alla Francia amica; e riprendere la tradizionale politica di mantenervi forze navali superiori a quelle di qualsiasi Potenza rivierasca.

Insomma, lasciando da parte la flotta inglese, oggi possiamo trovarci di fronte senza aiuti di sorta l'intera flotta francese; nell'anteguerra un'azione combinata dalla flotta francese ed austriaca contro di noi sortiva ovviamente dal novero delle possibilità ragionevoli, ed era invece ragionevolmente probabile il concorso della flotta austriaca alla nostra.

Oso sperare che queste brevi considerazioni conforteranno il consenso dei colleghi al primo punto dell'ordine del giorno, e passo al secondo in linea di ragionamento, non nell'ordine dello stampato, dappoichè intendo riferirmi al terzo capoverso di questo che suona così:

« Il Senato approva le direttive generali che hanno portato alla compilazione del bilancio di previsione per il 1924-1925.

Dunque, direttive generali che escludono considerazioni d'ordine particolare nelle quali non desidero eprtare; e neppure intrattenermi di questioni speciali se pure importanti. Talune di queste furono già trattate nell'altro ramo del Parlamento, ad esempio quella degli operai, della quale vi ha pur ora parlato l'on. Amero D'Aste: la relazione della nostra Commissione di finanza a molte di esse accenna, con criteri che condivido soltanto in parte; e non credo di mancare per nulla alla grande deferenza, al profondo rispetto che ho per l'onorevole ministro della marina, dichiarando che non potrei dare incondizionato consenso a tutti i particolari della ponderosa azione da Lui svolta.

Se io dovessi fare, anzichè come oggi per vostra fortuna avviene, breve, sintetico discorso, altro intonato all'analisi dell'intero bilancio, direi le ragioni per le quali credo che il programma svolto o in corso di svolgimento andrebbe in taluni punti modificato. La stessa Commissione permanente di finanze, pur non avendo fatto rilievi concreti, in alcuni luoghi della relazione, mostra, sia pure un po' involutamente, di dissentire in qualche particolare.

Ma chi potrebbe non approvare di gran cuore, l'indirizzo generale e l'incremento impresso al rinnovamento del nostro naviglio, con un programma organico che riflette quattro esercizi finanziari, se pure esso apparisca piuttosto modesto quando si consideri quello che fanno altre potenze rivierasche mediterranee?

Io in verità non mi preoccupo gran che delle flotte degli Stati Uniti, del Giappone, della stessa Gran Bretagna; vanno studiate tecnicamente con molta attenzione, ma nei riguardi politico-militari credo si debba soprattutto tener conto, della efficienza relativa in rapporto alle Potenze rivierasche sul mare che tanta parte circonda dell'Italica terra, e tutta la racchiude.

Gli interessi mediterranei di quelle non rivierasche e dello stesso Impero britannico, nonostante la sua struttura mondiale, consistono essenzialmente nella libertà e sicurezza del transito, e non possono determinare mai forti contrasti con i nostri. Se molto o poco naviglio britannico mercantile o da guerra traversa il

Mediterraneo, è cosa che non può in guisa alcuna turbarci, tanto meno può comunque determinare contrasto nella tradizionale amicizia dei due paesi.

Ben diverso è il caso delle Potenze territorialmente mediterranee, le quali insieme all'interesse del transito, comune a tutti i paesi marittimi del mondo, ne hanno pure di militari ed economici che possono interferire coi nostri; e nell'eventualità di deprecati dissidi possono esercitare in nostro danno azione marittima e costiera ben più minacciosa ed efficiente di quella che altre riuscirebbero ad effettuare.

Invero l'allarme dell'onorevole senatore Tommasi è alquanto esagerato perchè, lo stanziamento di 900 milioni per rafforzamento della flotta di altra Potenza rivierasca, va ripartito in diversi esercizi finanziari, sicchè pur essendo la spesa annua notevolmente superiore alla nostra, non risulta la proporzione schiacciante che si avrebbe confrontando 900 milioni ai 160 annui del nostro stanziamento.

In ogni modo, per l'impulso dato alle nostre costruzioni credo debba essere generale il consenso di quest'Alta Assemblea, e pure incondizionata approvazione credo meriti la intensificata attività della marina nei molteplici e svariati campi in cui lodevolmente la esercita.

Vengo ora all'ultimo punto dell'ordine del giorno, che tipograficamente è il secondo:

« Il Senato fa voti perchè sia conservata alla Regia marina l'attuale autonomia di organizzazione, che le consente di esplicare rapida ed efficace azione ».

Esso riguarda questione già trattata dall'onorevole Amero d'Aste, sulla quale dissi anche io, ora è poco, la mia opinione quando si discusse il bilancio della guerra: si tratta del cosiddetto Ministero unico della difesa Nazionale, che dovrebbe conglobare in un immenso calderone il Regio Esercito, la Regia Marina e la Regia Aeronautica. Quando pesci di diversa specie vivono nella stessa vasca, non vanno mai d'accordo; occorre invece ed il Senato vuole che questi capitali elementi delle italiane fortune abbiano vita rigogliosa e gagliarda, nel più perfetto accordo, nella più completa armonia d'intenti, di preparazione, di azione.

Non è questo il momento, alle cinque pome-

ridiane dell'ultima seduta di questa convocazione, per trattare nei particolari un così capitale problema.

Io farò una sola osservazione, in aggiunta a quella perspicuamente dette dall'onorevole senatore Amero d'Aste, la quale si riferisce un po' al nostro ordine costituzionale. Consentitemi benchè profano della materia, di soffermarvi un istante per osservare che attualmente i ministeri militari possono essere retti da una personalità militare o da una civile: quella militare ha competenza tecnica, almeno per una parte della materia; nella marina abbiamo avuto un grande ingegnere navale, il Brin, che aveva naturalmente una superlativa capacità in materia di costruzioni; per il resto la sua vivace intelligenza gli dette modo di divenire in breve tempo abbastanza competente in tutti gli affari d'ordine militare marittimo e poterne giudicare con la propria testa. Quando un Ministero militare è retto da una personalità politica, questa difetta di competenza tecnica e deve rimettersi, anche nelle discussioni in Parlamento al parere dei tecnici: il ministro militare, invece, in Parlamento richiama se vuole il parere dei suoi consiglieri tecnici, ma dice anche: « io nella mia testa giudico così »; se non altro è una opinione di più, per giunta l'opinione di chi è costituzionalmente responsabile, che il Parlamento viene allora a conoscere, e lo illumina meglio intorno alle deliberazioni da prendere.

Quando si istituisse il Ministero unico della difesa nazionale, credo sarebbe gravissimo errore mettervi a capo un tecnico, che dovrebbe appartenere all'Esercito, o alla Marina, o all'Aeronautica: le due branche rimaste fuori non sarebbero certo soddisfatte, mentre quando il ministro fosse una personalità politica il malcontento sarebbe equamente diviso, per adoprare una frase dell'illustre collega Luzzatti.

I fautori di novità dicono che il non tecnico sarà fiancheggiato da tre eminenti sottosegretari tecnici, i quali assumeranno tutte le responsabilità di tale ordine. Senonchè io domando: è in discussione un'interpellanza o meglio il bilancio, chi viene al banco del Governo? Il ministro o il sottosegretario? Deve ovviamente venire il primo, ed assumere piena responsabilità di ciò che i tecnici hanno

elaborato. Orbene come può fare un uomo per quanto eminente di intelletto e di sapere ad assumere responsabilità così vasta, ad acquisire sufficiente competenza di cose tanto diverse delle quali, forse, per la prima volta, specificamente si occupa? Nè credo sarebbe rimedio opportuno accrescere la competenza e la responsabilità dei suoi consiglieri tecnici - Persone o Consessi; non solo perchè l'autorità del ministro ne sarebbe ovviamente sminuita, ma pure e soprattutto perchè ne sarebbe vulnerato il nostro ordinamento costituzionale.

Molto vi sarebbe da dire su altri punti dell'importante problema, ma l'ora non è propizia, e mi avvio rapido alla conclusione, esprimendo la speranza che il Senato, non per le modeste mie argomentazioni, ma per la simpatia di cui ben giustamente circonda la Regia marina, per la deferenza che merita l'eminente Personalità alla quale ne sono affidate le sorti, vorrà dare largo consenso all'ordine del giorno che la benevolenza degli egregi colleghi firmatari mi ha procurato l'onore di svolgere.

DEL CARRETTO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL CARRETTÓ, *relatore*. On. colleghi, mi limiterò soltanto ad esporre i concetti fondamentali della relazione che ho avuto l'onore di sottoporre alla Commissione di finanze, e che la Commissione ha portato al vostro esame.

Noi abbiamo anzitutto rilevato, e gli oratori tutti hanno con noi riconosciuto, l'esiguità degli stanziamenti, data la finalità complessa da raggiungere. Quest'esiguità degli stanziamenti è così evidente che non insisto sulle cifre, perchè sono tutte deficienti.

La Commissione si propone di ciò dimostrare attraverso l'esame contabile, che è stato fatto assai diligentemente nell'altro ramo del Parlamento, raggruppando le cifre in modo che si rendesse più facile l'esame, e la vostra Commissione ha seguito lo stesso raggruppamento. Abbiamo creduto di esporre i concetti fondamentali che, a nostro parere, debbono essere quelli che informeranno un programma navale, in quanto rappresenta uno dei grandi interessi del paese.

Noi ci troviamo in Italia in condizioni di particolare gravità; noi dobbiamo, più che gli altri paesi, pensare principalmente alla garan-

zia degli scambi internazionali per quanto riguarda le materie prime e i mezzi di sussistenza. È questa una finalità che ci crea delle esigenze molto rilevanti e ci porta a delle preparazioni belliche speciali, che influiscono molto sulle condizioni da imporre per lo sviluppo del naviglio. E quindi in questo colossale problema che investe la marina, bisogna guardare anche questo lato speciale della protezione degli scambi, protezione dai blocchi e dagli eventuali sbarchi. E bisogna pensare altresì contemporaneamente a tutto quello che può essere azione di difesa costiera, opportunamente tenendo presenti gli attuali progressi e la organizzazione interna dei servizi, che è la piattaforma organica su cui vanno poi i grandi servizi della marina a stabilirsi e a concretarsi.

Dunque, il primo degli elementi è la riproduzione del naviglio. E va data lode al ministro che, senza correre dietro a grandi programmi aprioristici, che avrebbero portato di conseguenza perdita di tempo e difficoltà per concretarsi, ha ottenuto quanto si poteva ottenere, date le nostre condizioni finanziarie. È nostro dovere insistere perchè questi stanziamenti siano ampliati. Il ministro si è occupato anzitutto dello sviluppo del naviglio leggero, di superficie e subacqueo, tenendo conto anche di quanto potevamo fare per il disposto della conferenza di Washington, la quale, se ben ricordo, ci concede 170 mila tonnellate per navi di linea. Noi non abbiamo che 110,000 tonnellate assorbite dalle 5 corazzate rimasteci, perchè abbiamo avuto, come tutti ricordano, dolorose perdite nella grande guerra. Mi sia concesso di ricordare qui la « Leonardo da Vinci », che non si credette opportuno di ripristinare, ma il cui ritorno a galla ha costituito per il Genio navale italiano un ben meritato onore, che gli ha guadagnato il plauso di tutte le marine del mondo. Dunque, la prima necessità è rappresentata dal naviglio leggero di tutti i tipi odierni; ma è anche necessario il naviglio di maggiore importanza, come sarebbero indispensabili, per esempio, gli incrociatori « Standard ». Poi bisogna preoccuparsi della difesa raccorciata e curare quindi lo sviluppo delle torpediniere.

Bisogna anche ricordare che il nostro naviglio di linea è in crisi di vetustà crescente.

tutte le navi che abbiamo in efficienza di servizio, vanno rapidamente invecchiando. Io non intendo spezzare qui una lancia con eccessivo ardore a favore dei grandi dislocamenti, ma bisogna però preoccuparsi di quella che può essere una necessità, non dico prossima, da dover tener presente; cioè l'eventualità della costruzione di qualche grande nave di linea, per esigenze anche di azioni collettive. I grandi dislocamenti, come è stato sempre dottamente sostenuto, erano causa di grande perplessità anche prima della guerra, come anch'io modestamente accennai nel bilancio del 1913.

La guerra ha riconfermato queste perplessità; ma notate che, considerando il problema, sia per quanto riguarda l'equilibrio relativo fra potenze, sia per quello che può essere il nostro intervento in una azione collettiva, sia per l'importanza bellica delle grandi navi, può determinarsi questa necessità; tanto più che le nostre grandi navi sono di modello vecchio e sorpassato. Quindi, sebbene sia vero che noi dobbiamo spendere il nostro denaro con la massima oculatezza e severità, anche per le condizioni del nostro bilancio, tuttavia noi non possiamo del tutto escludere che questa esigenza abbia a presentarsi. Ma, ad ogni modo, la spesa per questo tipo di nave si aggira intorno ai 700 milioni, e questo porta in noi un senso di grandissima perplessità. Tuttavia, se si vuole guardare un poco più in là, al 1928, quando saremo liberi dalla Conferenza di Washington, questo problema non è da escludere che si presenti.

Mi sia concesso di dire all'onorevole collega Sechi che mi duole che egli abbia voluto interpretare quella mia parola « torpore » come qualche cosa di personale; lungi da me le recriminazioni e gli apprezzamenti. Io volevo soltanto dire — senza risalire alle cause, che non è qui il momento d'indagare — che indubitatamente tutto quello che è stato apprestamento bellico del nostro paese ha subito un momento di stasi, senza che questo segnali e personalizzi responsabilità.

SECHI. Chiedo di parlare per fatto personale.

DEL CARRETTO, *relatore*. Volevo soltanto dire che quello è stato un momento in cui per ragioni, ripeto, che non è il caso d'indagare ora qui, ci fu una stasi. Del resto, una sola cosa mi

auguro: che l'anno prossimo un altro relatore venga a dimostrare che io abbia errato in tale giudizio, perchè ciò costituirebbe una constatazione a favore della marina.

Vi è poi tutta la quistione della difesa costiera, la quale è congiunta a quanto riguarda la riproduzione del naviglio; si tratta di problemi connessi e che non vanno giudicati separatamente, ma vanno integrati tra loro. Se si vuol guardare all'avvenire e alla nostra tranquillità, bisogna riflettere che la difesa costiera, com'essa è intesa oggi, esige grandissime installazioni, nuovissimi sistemi radiogonometrici di ascoltazione, servizi di vedetta, e richiede la possibilità d'intervento sollecito del naviglio, specialmente nei rapporti di quei convogli che rappresentano la vita del paese. È necessario, ripeto, che in questi casi abbia luogo un intervento rapidissimo; occorrono quindi grandi servizi di aviazione per scoprire il nemico e per attaccarlo. L'aviazione merita ogni nostra cura e sacrificio, e la marina, come è dimostrato nella relazione, non può rinunciare a formare il suo personale specializzato e ad avere anche navi porta-aerei.

Premesso questo concetto integrale dei servizi della marina e la necessità di avere delle basi, io vorrei che queste basi fossero quanto più si può adatte, si da poter dare facile rifugio, si da permettere anche le riparazioni del naviglio. Tutto questo rappresenterebbe appunto un'efficienza che congiunge e migliora i rapporti tra la difesa e il naviglio, che alla difesa deve concorrere. Bisogna avere una base a sud della Sardegna ed una in Sicilia per il controllo dei convogli. Guardate com'è vasto il problema, quando si vuole esaminarlo attentamente! Esso va guardato nella sua complessità, perchè evidentemente investe tutto quanto nel campo tecnico si è creato!

E la modesta nave da guerra deve rappresentare il massimo possibile accordo fra i vari coefficienti di armamento bellico, di difesa, di stabilità, di autonomia e velocità ecc., ma deve anche tenersi presente il coefficiente politico-economico, vale a dire le speciali finalità del paese e le disponibilità finanziarie, perchè se la Commissione di finanze dice: *abbiamo bisogno di mezzi*, questi debbono essere spesi con grande severità e oculatezza. Notate che noi non dobbiamo guardare quel che può

essere il programma navale nelle condizioni in cui si è svolta la nostra grande e gloriosa guerra - perchè allora avevamo condizioni diverse, avevamo le forze navali alleate -; noi dobbiamo guardare il problema anche sotto lo aspetto della possibilità di trovarci soli e di dover provvedere da noi a tutte le nostre belliche esigenze!

Accennato così brevemente alla riproduzione, accennato a ciò che si riferisce a basi navali, mi sia concesso di rilevare che, a modo mio di vedere, fra le grandi basi navali dovrebbe sorgere una nel golfo di Napoli, che offrirebbe, anche dopo la soppressione dello storico arsenale, grandi stabilimenti industriali, tre bacini da carenaggio ed un quarto che dovrà pur finalmente costruirsi, oltre il glorioso cantiere di Castellamare che tante navi ha dato alla Marina. E dico questo sotto un duplice aspetto, per i nostri rapporti con le colonie, perchè Napoli è il vero centro del movimento coloniale, e perchè Napoli deve essere altresì una grande base navale, largamente corredata di mezzi per la difesa costiera di tutto il basso Tirreno.

Ora dirò qualche cosa sulla manutenzione del naviglio, che è un grande problema anche di economia per la Marina. Pur riconoscendo le necessità della soppressione di alcuni arsenali, bisogna lasciare agli arsenali in servizio una funzione speciale: cioè quella della manutenzione e riparazione. L'industria privata può rispondere degnamente a quel che riguarda costruzioni nuove, ma le riparazioni e manutenzioni, non solo per ovvie considerazioni economiche devono eseguirsi in arsenale, ma anche perchè il lavoro deve farsi in piazze garantite per considerazioni militari. Questi lavori vanno fatti con mezzi che siano accentrati in nuclei di maestranze specializzate e in località che possono al momento di mobilitazione trasformarsi in veri centri di lavoro, perchè le riparazioni sono opere delicate e devono essere fatte in arsenali ben organizzati e severamente sorvegliati. Solamente così possono essere fatti, potendosi disporre nell'ora del pericolo di mezzi rapidi per rimettere in efficienza le navi.

Premesso questo, devo dire qualche cosa su uno degli argomenti più importanti, cioè sui rifornimenti di combustibili. Anche nella guerra abbiamo visto come questo sia un servizio im-

portantissimo, e sia detto a lode della Marina, malgrado le enormi difficoltà, il servizio ha risposto assai degnamente al suo compito. Ma pure abbiamo bisogno di una vera e propria organizzazione per quel che si riferisce ai combustibili, per potere attuare questi rifornimenti con grande sollecitudine, in modo che le navi possano riprendere immediatamente il mare.

Come si vede, dunque, a noi occorre una vera e propria organizzazione anche per riparazioni, per rifornimenti, e, sebbene con l'opera dell'onorevole ministro abbiamo iniziato un nucleo di flotta, deve rilevarsi che le flotte non si improvvisano. Non si può non considerare attentamente anche il fatto che i nostri confini terrestri rafforzati e la nostra speciale configurazione geografica potrebbero generare la eventualità che il nemico, il quale disponga di esercito numeroso, e sia ricco di mezzi navali, cerchi la soluzione del conflitto in uno sbarco sul territorio nazionale. Chè se poi l'avversario riuscisse a far perdere alla flotta il dominio del mare, dovrebbe l'esercito subentrare in pieno nella lotta per contrastare ogni azione offensiva; missione questa dell'esercito, che richiederebbe tutto un sistema di rapida dislocazione delle unità, cui per disavventura spettasse sì grave compito risolutivo; utilizzando, ben s'intende come difesa mobile, anche la flotta ancora disponibile.

Come si vede da questa rapida sintesi la esiguità delle cifre salta fuori e viene dimostrata in forma molto evidente. E tocca a dire che dobbiamo guardare all'avvenire e contemporaneamente tener presenti anche le dure esigenze del bilancio, e temperare i nostri bisogni quanto si può, senza creare programmi assolutamente sproporzionati; in ogni modo, qualunque sacrificio va fatto per la Patria.

Con questa scorsa sommaria mi sembra di aver toccato tutti i problemi; solo farò un brevissimo cenno all'istruzione nautica che è assai bene regolata, perchè sono stati ridotti gli istituti con molto criterio; il personale è molto bene scelto, e dai giovani licenziati potrebbero benissimo venir fuori degli ottimi ufficiali. I licenziati capitani di lungo corso potrebbero formare il vivaio degli ufficiali di complemento della Marina; e qui è giusto ricordare con orgoglio che alcuni di essi si co-

prirone di fulgidissima gloria nell'ultima guerra, portando tanto alto il nome della Patria col loro eroismo!

Giacchè mi trovo a parlare di questo argomento, mi permetto di segnalare all'onorevole ministro con vivo compiacimento, quanto si fa nell'Istituto Superiore Navale di Napoli che rappresenta una vera Università di studi nautici; e mando un saluto reverente alla memoria del nostro collega ammiraglio Leonardi Cattolica, che volle, fortemente volle, questa istituzione che ci è invidiata da tutte le Nazioni. In tale istituto si formano professori di materie nautiche e di discipline economiche con speciale riferimento alle industrie del mare.

In quanto alle economie da poter fare nel bilancio io non mi permetto di sottoporre nulla di particolare all'onorevole ministro, che dedica tutta la sua competenza a tanto argomento. Forse si potrebbe studiare, per alcuni servizi del genio militare, di affidarli invece agli ufficiali del genio navale.

SECHI. Questo no.

DEL CARRETTO, *relatore*. Perchè molti ingegneri navali sono anche ingegnere civili.

SECHI. Ma pagare gli uni o gli altri è la stessa cosa.

DEL CARRETTO, *relatore*. Anche per gli acquisti di materiale in genere, sarebbe più opportuno che fossero fatti con criterio più commerciale, date specialmente le condizioni che la guerra ha creato nel mercato mondiale. Bisognerebbe dare una certa maggiore autonomia amministrativa ai direttori locali ed istituire una Intendenza Generale che coordinasse e disciplinasse tale servizio. Il problema non è certo facile, ma merita studio per la sua importanza.

Dovrebbe, sempre a scopo di economia e di disciplina dei servizi tecnici, tendersi alla unificazione dei servizi stessi con una mentalità nuova, che chiamasse le vere competenze tecniche a svolgere tutta la loro attività con la suprema responsabilità della Direzione, evitando nel campo esecutivo doppioni ed interferenze dannose.

Io non abuserò oltre della pazienza del Senato e finisco con qualche parola sulla carriera degli ufficiali. Bisogna garentire agli ufficiali la stabilità della carriera, per quanto

ciò è possibile, non dimenticando che la grande guerra ha riaffermato come la vita militare sia una scuola di dovere e di sacrificio, di cui si sono avute nobilissime prove. Bisogna fare un testo unico delle leggi di avanzamento, nella finalità che si abbia la garanzia morale di una carriera che risponda degnamente a quella devozione alla Patria, di cui gli ufficiali hanno dato nobilissimo esempio al Paese. Ed è così che io concludo pregando, a nome della Commissione di finanza, di volere approvare il bilancio tenendo presente le due finalità della marina: l'una di dare al Paese la fiducia per la eventualità della guerra con la sua organica efficienza bellica; l'altra di proteggere, ai fini dei grandi contatti tra i popoli, i traffici, per mantenere sempre alto nel mondo il prestigio di questo nostro amato Paese, prestigio conquistato con tanto sacrificio. (*Applausi, congratulazioni*).

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

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Onorevoli senatori, consentite che anzitutto risponda all'onorevole senatore Amero D'Aste nei riguardi delle navi porta idrovolanti. Debbo annunciare al Senato che ne abbiamo in trasformazione una adatta per il trasporto di aerei; ma non mi sento per ora di proporre la costruzione di una nave del tipo adottato in altre Marine, cioè atte non solo a lanciare aerei, ma anche a riceverli. Basti dire che per ricevere l'aereo, occorre una piattaforma di 150 metri almeno; sicchè si arriva a tonnellaggi di 25, 30, 35 mila tonnellate cioè a tipi di navi costosissime. Posso dire solo che è in preparazione a Spezia una nave per trasporto di aerei e su di essa si adattano anche dei sistemi per lanciare aerei mediante le cosiddette catapulte. Ma sono sistemi ancora allo studio. In America si suol dire, scherzando, che il primo ufficiale lanciato con la catapulta, morì; il secondo diventò pazzo, e il terzo aspetta la stessa sorte.

Sono cose che vanno studiate ed io in pieno accordo collo Stato Maggiore, ho stabilito che si comincino a mettere a bordo delle nostre navi, per quanto più è possibile, apparecchi aerei, e quando poco tempo fa dal Ministero degli esteri mi fu richiesto l'invio sollecito di una nave da guerra nell'Estremo Oriente chiesi al commissario dell'aeronautica di imbarcavi

un aeroplano. In Cina si monterà e avremo così a Pechino il *record* di una piccola difesa costituita da marinai, fra i quali ve ne saranno anche cento del generoso reggimento « San Marco », e di un aeroplano. Pochi giorni fa il Commissario dell'aeronautica mi disse che si proponeva di mandarne altri due per la via di Siberia, in volo.

All'onorevole Tommasi dirò che sono del suo parere circa l'aumento da apportare al bilancio; purtroppo il ministro delle finanze, per quanto sia generoso e cortese con me, è costretto di quando in quando a dirmi *non possumus*. Io fino adesso mi sono adattato; spero che in seguito le condizioni dell'erario consentiranno maggiore larghezza da parte sua. Mi sono posto qualche volta il dilemma: debbo accettare il bilancio o rifiutarlo e, rifiutandolo debbo dire me ne vado? Scegliete un altro? Ma mi hanno detto che forse un altro avrebbe ottenuto meno di me, e allora sono rimasto.

Ringrazio l'onorevole Sechi della chiara sua esposizione circa lo spostamento strategico marittimo della politica europea; con la scomparsa della flotta germanica la situazione è peggiorata; perchè le navi che avrebbero dovuto restare nel Mare del Nord di fronte alla Germania, possono ora scendere tranquillamente nel Mediterraneo.

Nulla dico del Ministero unico; avevo preparato qualche cosa, ma sarebbe portare vasi a Samo, dopo quanto è stato detto dai vari oratori, e quindi rinuncio.

E vengo all'esame del Bilancio ed alla Relazione su di esso presentata al Senato.

Onorevoli Colleghi!

La esauriente relazione sul bilancio 1924-25 presentata dall'on. senatore Del Carretto, che è legato alla Marina da antichi ed affettuosi ricordi, la minuziosa e non meno interessante relazione che venne testè presentata alla Camera dei deputati, le notevoli discussioni che si sono svolte, mi dispensano dal prospettare nuovamente alla Vostra attenzione una lunga enumerazione di dati aritmetici sul bilancio stesso. Mi basterà accennare che le voci costituenti il fine principale dell'Amministrazione marittima, e cioè: quella della riproduzione e manutenzione del naviglio e quella della organizzazione delle opere della difesa costiera, nei

confronti del bilancio di 2 anni fa, sono salite rispettivamente dall'11 al 25 per cento e dal 2,3 al 4,6 per cento, mentre le spese di carattere generale sono scese dal 2 per cento al mezzo per cento, e quelle per gli arsenali dal 23,77 all'11 per cento.

Gli autorevoli oratori che hanno parlato nella Camera dei deputati ed in questa Alta Camera, hanno concordemente riconosciuta la necessità di maggiori stanziamenti per assicurare un più adeguato rinnovamento del naviglio ed una più valida difesa fissa, accennando ai pericoli che deriverebbero dagli eccessivi ritardi nell'affrontare questi problemi.

Non ho bisogno, onorevoli colleghi, di fare speciali dichiarazioni in questa materia: troppo noto è il mio ardente desiderio di una Marina grande per una Patria più grande; e troppo alto è il senno di questa elevata Assemblea, perchè io debba dimostrare come a quelle idee, io con ampio cuore, aderisca.

Dirò solo che il maggior sviluppo della nostra potenza navale ed in conseguenza degli aumenti di stanziamenti del bilancio, nonchè lo spenderli bene, debbano essere la nostra mèta costante, pensando come il bilancio dell'esercizio 1924-25, che si presenta alla vostra approvazione, non abbia ancora raggiunto la entità relativa coi bilanci dell'anteguerra, tenendo conto della proporzione delle due valute e tenendo conto di tutti i fattori morali ed economici che hanno modificato, insieme al tenore di vita delle classi meno abbienti, il costo della produzione.

Il bilancio della Marina, per mantenersi nelle proporzioni dell'anteguerra, dovrebbe ancora essere accresciuto di circa 150 milioni, ma per provvedere a tutte le necessità straordinarie della rinnovazione del naviglio, della provvista dei nuovi tipi di armi e di apparecchi, della difesa fissa, dovrebbe essere ancora sopraelevato di 450 milioni, ivi inclusi gli accennati 150.

Questo, onorevoli colleghi, per quanto riguarda la visione delle necessità, oggi immanenti. Ma purtroppo non è possibile discostarsi dalla realtà e dalla possibilità, che si compendiano nei fondi che la finanza dello Stato può mettere a disposizione per la difesa nazionale. La situazione odierna è che delle entrate dello Stato, dopo dedotto il debito pubblico, solo un

terzo può essere dato ai Servizi pubblici. Di questa terza parte, che si aggira sui sei miliardi, tre miliardi e 200 milioni sono dati ai Ministeri militari, e la R. Marina ora vi partecipa per 925 milioni (ivi inclusi i 23 milioni provenienti dall'alienazione di navi radiate), con un aumento di 154 sul bilancio dell'esercizio precedente. Di questi 154 milioni ben 107 sono stati impiegati in provvedimenti a favore dell'accrescimento della flotta ed all'aumento di efficienza della difesa costiera.

Questo è già un primo sforzo che non deve essere disconosciuto, che dimostra le cure vigili del Governo per sempre meglio dotare la Marina militare, ed ho la ferma fiducia che il Presidente ed il collega delle finanze, pur non perdendo di vista l'imprescindibile necessità del pareggio del bilancio statale, chiave di volta del nostro riassetto finanziario, nel loro fervente patriottismo e consci dell'importanza dell'Italia sul mare, rivolgeranno tutte le loro cure a sempre meglio dotare lo stanziamento delle nuove costruzioni navali.

L'onorevole Del Carretto, con grande perspicacia e serenità, ha toccato varie delle importanti questioni che oggi interessano l'ordinamento della Marina militare: istruzione nautica; talassografico; personale; arsenali e maestranze; combustibili; basi navali e difesa costiera; programma navale.

Ciò sta a dimostrare tutta la sua competenza nella materia.

Concordo in massima con le dichiarazioni da lui fatte, ma poichè l'argomento lo merita mi permetterò di esprimere chiaramente il mio pensiero.

Istruzione nautica. — Sono lieto che l'indirizzo seguito per tali Istituti, sia diminuendone il numero, sia rendendo più adeguato il reclutamento degli insegnanti abbia incontrato il favore dell'onorevole Relatore. L'istruzione nautica, come ho già dichiarato alla Camera mi sta particolarmente a cuore, sia per la sua importanza intrinseca nei riguardi della vita nazionale, sia pei notevoli legami esistenti fra coloro che servono la Nazione sulle navi mercantili e coloro che la servono sulle navi da guerra.

I licenziati dagli Istituti nautici seguono infatti un corso di istruzioni preliminari al Va-

rignano e coloro che danno i migliori risultati sono inviati alla R. Accademia navale ove seguono un corso di 4 mesi, seguito da un tirocinio a bordo di 4 mesi, indi escono ufficiali di complemento. I non prescelti per l'Accademia navale arrivano al grado di sottufficiale (2ⁱ capi) col quale sono licenziati. La proposta dell'onorevole Relatore di trarre dagli Istituti nautici anche gli ufficiali macchinisti del servizio attivo era da me già stata considerata, debbo però dichiarare che non mi sento di variare il sistema attuale di reclutamento, perchè nulla vi è di più nocivo che il continuo mutamento degli ordinamenti, specie quando trattasi di ufficiali e di materia la cui esperienza, non può essere data che da una lunga serie di anni. Terrò quindi conto di quella proposta come una fonte di riserva, qualora dovesse venire a mancare la pienezza del reclutamento degli ufficiali macchinisti a mezzo dell'ordinamento attuale.

Mi unisco poi all'onorevole del Carretto nel mandare un reverente omaggio alla memoria dell'illustre Vice-ammiraglio Leonardi Cattolica, fondatore dell'Istituto superiore navale di Napoli, di questa Università delle discipline nautiche.

Talassografia. — Come già dissi alla Camera, non ritengo sia il caso di apportare modificazioni allo attuale ordinamento del Comitato Talassografico che ha compiti ben diversi da quelli dell'Istituto idrografico, che si svolgono nel campo della biologia marina e della geofisica e che ha un bilancio assai modesto (L. 300,000) col quale deve provvedere al funzionamento di 4 istituti: Trieste, Rovigo, Messina, Cagliari. Il coordinamento dei due servizi: Idrografico e talassografico, nella parte che può essere di utilità comune, è già completo, tenuto conto che il Direttore dell'istituto idrografico è anche membro di diritto del Comitato stesso nonchè membro della sua Giunta esecutiva tecnica e Capo del personale.

Personale della R. Marina. — Un particolare accenno al personale ha voluto fare l'onorevole Relatore affinché sia garantita una maggiore stabilità di carriera con una più adeguata legge di avanzamento.

In materia di avanzamento procurerò sempre,

nell'interesse della marina e quale premio ai migliori, di facilitare la carriera agli elementi che maggiormente si distinguono per capacità e per sentimento di dovere, affinché gli ottimi non siano raggiunti dai limiti di età che nei gradi più elevati. Assicuro pure l'onorevole Relatore che tutte le questioni che riguardano il benessere materiale e morale dei nostri ufficiali e dei nostri equipaggi, mi stanno assai a cuore, perchè sono profondamente convinto che la forza di ogni istituzione risiede principalmente nel valore e nella devozione degli uomini che la compongono. (*Applausi*).

Arsenali. — L'onorevole relatore suggerisce di riserbare agli Arsenali i lavori di riparazione del naviglio. Posso assicurarlo che, salvo qualche caso eccezionale, è questa la norma odierna dell'Amministrazione della Marina ed alla quale mi atterrò ancor più decisamente nell'avvenire. Ritengo i Cantieri privati più adatti per le nuove costruzioni nelle quali si sono specializzati, mentre ragioni di ordine militare, e di ordine amministrativo, rendono gli Arsenali di Stato la sede naturale dei lavori di riparazione e di manutenzione del Naviglio.

L'onorevole relatore - a tale riguardo - ritiene che siano necessari forti nuclei di maestranze, esperte e fisse, da rinvigorirsi poi con reclutamenti di avventizi nei mestieri più umili. E rileva che la smobilitazione degli Arsenali ha proceduto a scatti.

Anche in questa Assemblea dirò che il problema da risolvere è stato duplice, e cioè che si è dovuto provvedere ad una riduzione del numero degli Arsenali, non consentendo nè le risorse del bilancio, nè l'entità del nostro naviglio, nè lo sviluppo ed il numero dei Cantieri privati di continuare a tenere cinque Arsenali di Stato. Essi quindi furono ridotti a due. Quando si pensa che ci sono in Italia cantieri in numero doppio di quello che occorrerebbe, comprenderanno gli onorevoli senatori come il Ministro della Marina sia costantemente assillato da una quantità di gente che domanda lavoro. Si dà quanto si può: si sono date anche navi da riparare. Confesso però che si sono fatti affari anche non buoni, perchè una nave consegnata in certe condizioni, durante i lavori si è trovata ad avere

bisogno di altre riparazioni ed il complemento di spesa è stato molto superiore al primo preventivo.

Questa diminuzione di impianti ha portato ad una riduzione del personale, ed ha portato altresì a dover dare un diverso assetto anche alle maestranze degli Arsenali aperti all'esercizio, perchè la situazione che in essi si era creata non era in armonia nè con l'economia dei lavori, nè con quanto praticavasi nei Cantieri industriali.

La smobilitazione ultima degli Arsenali è stata fatta su di un piano organico e collegato appunto con la riforma delle maestranze, senza di che non era possibile procedere alle riduzioni armoniche senza turbare il rapporto tra le varie specialità dei mestieri e quindi senza diminuire il rendimento degli Arsenali stessi.

Allo stato attuale delle cose e visti i rapporti favorevoli che giungono sul rendimento attuale delle maestranze dai Comandi delle navi e dai Direttori dei lavori, ritengo che non convenga per ora modificare l'attuale sistema e che sia meglio attendere che da esso scaturiscano i risultati definitivi. Sarà ad ogni modo cura del Governo di vigilare sul benessere delle maestranze, affinché gli elementi più meritevoli per zelo e capacità si sentano incoraggiati a lavorare nei nostri Cantieri.

Posso assicurare il Senato che anche oggi - non dico in che senso - mi sono interessato vivamente perchè vengano presi riguardo agli operai dei provvedimenti che ritengo giusti.

Ritengo che il concetto della riforma, cioè che intorno ad un limitato numero di operai scelti e permanenti debbano aversi molti operai temporanei, debba essere mantenuto; ma ciò, per altro, non impedisce di trarre argomento dai dati sperimentali, per proporzionare diversamente, rispetto a quanto ora avviene, il numero dei permanenti e dei temporanei, qualora il numero dei primi dovesse risultare inferiore alle necessità dei lavori.

Gli operai permanenti, opportunamente scelti, costituiscono l'intelaiatura della organizzazione del lavoro, e come tali essi debbono godere di speciali diritti e di speciale trattamento; tutto sta però a non perdere di vista il concetto informatore dell'ordinamento delle maestranze, cioè quello della loro produttività, e quindi devesi ricercare un sistema che permetta di

allontanare anche i permanenti quando non abbiano più la primitiva capacità di produzione.

Fino a poco tempo fa era più facile esonerare dal servizio un vice Ammiraglio che mandar via un operaio permanente.

Combustibili. — Le navi da guerra che consumano carbone vanno gradualmente diminuendo e quando saranno radiate le grandi unità da battaglia, il consumo annuo di carbone per la flotta si ridurrà a ben poco. Attualmente tra navi di linea, naviglio di uso locale, officine ed impianti a terra, il consumo annuale si aggira intorno alle 120 mila tonnellate. Merita di essere rilevato che quando cominciammo la grande guerra il consumo del combustibile era preventivato a circa 250 mila tonnellate.

— Date queste condizioni non mi pare sia conveniente fare spese per assai costosi impianti di carico e scarico del carbone; occorrerebbero dei milioni che potranno essere più proficuamente spesi in altre più impellenti necessità.

Penso invece assai seriamente allo sviluppo dei depositi del naftetene, per la entrata in servizio di nuove unità a combustione liquida ed all'uopo è già predisposto, ed è in via di esecuzione, un piano organico per la costruzione di nuovi depositi, affinché possa essere assicurata all'Amministrazione marittima una dotazione conveniente, ed al naviglio dei punti di rifornimento, senza che esso debba eccessivamente spostarsi dalle basi di operazione. I depositi attuali e quelli che man mano si aggiungono sono normalmente tenuti pieni, ed a tale scopo si hanno in esercizio apposite navi cisterne, appartenenti al Regio naviglio, che si recano a rifornirsi alle fonti di origine, cosicchè gli approvvigionamenti della nafta a noi occorrente non subiscono nè interruzioni, nè sono influenzati dal mercato dei noli.

Basi navali e difese fisse. — L'onorevole relatore ha prospettato l'assoluta necessità di organizzare delle piccole basi per proteggere le coste, garantire i rifornimenti e dominare le grandi linee di transito. Egli si è soffermato sull'importanza che in questa materia ha il golfo di Napoli, come centro di azione militare nel Basso Tirreno e come punto di imbarco

per le Colonie. Ha pure accennato alle necessità di nuove basi da stabilire al sud della Sardegna e nella Sicilia, alla esiguità dei fondi stanziati per tali scopi ed infine alla necessità che i compiti della difesa fissa delle coste siano affidati alla Marina e ciò per la miglior coordinazione della difesa fissa con quella mobile.

L'argomento per ovvie ragioni è assai delicato per la sua materia riservata, onde l'onorevole Del Carretto mi consentirà che io mi esprima in forma piuttosto generale.

Ho sentito più volte ripetere che i compiti della Marina sono aumentati in relazione all'aumento delle coste. Questo può essere esatto per la estrinsecazione di alcuni servizi: ad esempio quello dei fari e segnalamenti marittimi, ma ha un valore assai relativo nei confronti dei compiti della difesa fissa e della difesa mobile, non potendo esse considerarsi soltanto in rapporto al numero dei chilometri di costa, ma principalmente in rapporto alla configurazione del bacino di azione ed alla potenzialità del probabile avversario.

Sotto questo rapporto possiamo ritenere che, allo stato attuale delle cose, siavi un alleggerimento nei compiti dell'Adriatico. Se per ipotesi, e dico puramente per ipotesi, noi possedessimo tutte le coste di questo mare, il compito della difesa marittima in quel settore sarebbe assai più lieve e quindi più facile ad assolversi.

Dirò all'onorevole Del Carretto che nei riguardi dell'organizzazione delle varie basi navali, la questione è stata completamente svicerata dal punto di vista tecnico, e come era naturale, tali studi hanno considerata la necessità di punti d'appoggio nel golfo di Napoli, in Sardegna ed in Sicilia.

Per Napoli è prevista in punti del suo ampio golfo una larga sistemazione che costituirà un centro di appoggio alle forze operanti. La Regia marina, per altro, non ha mai inteso di svalutare militarmente l'importanza di questo magnifico golfo, come centro geografico strategico, come punto di approdo dei rifornimenti e come testa di linea per le Colonie. A questo proposito osservo, incidentalmente, che per quel che riguarda l'avviamento o l'imbarco per le nostre Colonie, che pur non disconoscendo l'importanza del porto di Napoli, vi sono anche altri porti che riuscirebbero più

utili data la loro maggiore vicinanza alle Colonie stesse. Se altre necessità tecniche e finanziarie hanno portato alla chiusura dell'arsenale, la Regia marina tenendo conto di quelle ragioni militari ha tuttavia conservato a Napoli degli alti Comandi ed il cantiere di Castellammare.

Il problema dei punti d'appoggio è sempre un problema di potenzialità finanziaria. Sarebbe desiderabile che gli apprestamenti della difesa fissa procedessero di pari passo con quelli della difesa mobile, ma nell'alternativa determinata dalla situazione del bilancio dello Stato la precedenza non può non essere data alla efficienza della difesa mobile.

Qualche cosa, tuttavia, si è già fatta per la difesa fissa ed un metodico programma sarà anche per essa svolto. Non bisogna però esagerare troppo sulle indispensabilità della difesa fissa, pensando alla mutabilità delle vicende politiche che tendono a far spostare da un versante all'altro i relativi apprestamenti, e ricordando quanto è stato più volte detto, che mentre agli sbarramenti, alle batterie, ai depositi, ecc. si può provvedere al momento del bisogno, non si improvvisano invece le navi da guerra.

Condivido infine con l'onorevole relatore, che l'onore della difesa marittima della Patria spetti alla Regia marina. Una intensa collaborazione con le forze dell'esercito e dell'aeronautica sarà però sempre da me desiderata per il completamento di tale difesa, soprattutto per quanto riguarda alcuni mezzi speciali e le opere il cui armamento, per la sua intrinseca natura, non sia in diretta relazione con le istruzioni e le esercitazioni in uso nella Regia marina.

Programma navale. — Con gli stanziamenti di bilancio e la legge per la loro approvazione negli esercizi 1923-24 e 1924-25, si sono assegnati complessivamente alle nuove costruzioni navali 120 milioni nel 1923-24; 155 milioni nell'esercizio in corso e 160 milioni in ciascuno dei tre successivi: totale 755 da spendersi a tutto il 30 giugno 1928. È poco, lo confesso, ma con tali assegnazioni è stato possibile mettere in cantiere negli ultimi due anni: due incrociatori da 10 mila tonnellate; 12 sommergibili di cui quattro di tonnellaggio importante; 12 C. T. e 6 dragamine.

È in complesso un programma assai modesto, ma è tuttavia qualche cosa.

I programmi navali si possono fare nella forma classica dell'esame completo dei bisogni della difesa Nazionale, abordando in pieno la spesa occorrente, in un certo numero di anni, e tenendosi pronti a concedere gli stanziamenti supplementari nel caso di rincaro del materiale; ma per entrare in quest'ordine di idee non si debbono avere preoccupazioni finanziarie.

Oppure essi, si possono svolgere adattandosi alle condizioni economiche del momento e cercando di venire ad un lento, ma costante sviluppo delle nuove costruzioni. Noi, per necessità di cose, ci dobbiamo attenere a questo metodo. Potrei qui ripetere le parole di un mio grande maestro, le parole dette dall'ammiraglio di Saint Bon, cinquanta anni or sono, nella discussione tenutasi alla Camera sul programma navale: « Un piano organico del materiale deve naturalmente essere una definizione, per legge, « del quantitativo di forza militare che il Paese « deve costantemente mantenere ». E qui esaminando la continua e rapida variazione del costo delle navi per effetto dei successivi progressi dell'arte della costruzione (una corazzata o quei tempi costava 12 milioni), soggiungeva: « Eliminando come unità base il bastimento, « quale altra unità rimane? *Il milione, questa « è la vera unità.* Ma allora il piano organico, « non è più un organico del materiale, bensì « un organico finanziario ».

Trattasi perciò di una questione di finanza. Mi auguro che ognuno degli esercizi successivi possa permettere un graduale aumento degli stanziamenti per le nuove costruzioni navali e per quelli dell'armamento costiero, affinché si renda possibile di sviluppare un programma aggiuntivo a quello precedentemente concretato; un programma che chiamerei « a ventaglio », nel quale ogni anno una nuova stecca si dispieghi, finché, a base di successive progressioni, il fondo occorrente per una più adeguata marina militare, abbia raggiunto l'ampiezza necessaria ed il ventaglio possa restare costantemente aperto.

Onorevoli Senatori!

La semplice enumerazione degli argomenti fin qui esposti, costituisce tutto un poderoso programma per l'attività dell'Amministrazione

militare marittima. Ad esso mi dedicherò con tutta la mia energia, con tutte le mie forze.

Posso dare ampio affidamento che, pochi o molti siano i denari che per quello scopo potrà darci il Paese, essi saranno spesi nel miglior modo, procurando che tutti si devolvano ad un aumento del nostro potere navale. Su tutte queste manifestazioni di vita e di rinnovamento della nostra Marina, presiederà come sempre, uno spirito altissimo di amore e devozione al Re ed alla Patria. (*Applausi vivissimi*).

Ed ora esaurite le questioni inerenti al Bilancio consentite che vi parli ancora brevemente della funzione della marina militare sulla economia di guerra e di pace dell'Italia.

FUNZIONE DELLA MARINA MILITARE NELLA ECONOMIA DI GUERRA E DI PACE DELL'ITALIA.

La marina da guerra fu un tempo paragonata, con felice similitudine, alla spada di una nazione, mentre l'esercito ne rappresenterebbe lo scudo. La similitudine possiede ancora un certo colore di attualità; la marina opera lontano, è l'arma mobile maneggevole; l'esercito opera sul territorio e costituisce la difesa salda pesante a contatto con il corpo. Forse è questo il motivo per cui non appena la Nazione si leva in armi gli occhi degli Italiani si volgono prevalentemente verso le Alpi, a seguire la lotta terrestre, cioè quella che si vive da vicino; e pochi, anzi pochissimi, guardano verso il mare ove non si ode fragore di armati, non si scorge segno di lotta, la quale si svolge silenziosa, al di là dei limiti dell'orizzonte, sotto la superficie delle acque e nella vastità del cielo.

Vi è però anche una ragione, di natura psicologica collettiva che conduce, noi italiani, a questo unilaterale apprezzamento sulle situazioni di guerra. Le nostre tradizioni storiche, che hanno scavato i solchi profondi della coscienza nazionale, secondo le tracce impressionanti che le determinarono, ci presentano le invasioni dalle Alpi come le più terribili; e difatti esse furono quelle che, nel corso dei secoli, causarono i maggiori danni alle nostre popolazioni, alle terre ed agli ordinamenti politici. Le vie del mare, per contro vennero considerate, fin dai tempi delle repubbliche mari-

nare come apportatrici di beni e di ricchezze, e se pur qualche danno da esse noi ricevevamo, questi rimasero sempre limitati a poche regioni litoranee e per un periodo di tempo non duraturo.

Oggi nessuna nuova dura esperienza ha avuto campo di mutare questo di idee; e benchè in realtà un pericolo immane si sia recentemente palesato dal mare, pochi ne hanno avuto la visione esatta e profonda, e quei pochi sono forse soltanto coloro che hanno vissuto a contatto con la marina l'ultima grande guerra. I cittadini che hanno continuato a trovare il mercato, quantunque parcamente, sempre rifornito, i soldati che hanno visto sempre ripristinate le munizioni dei loro cannoni e dei loro fucili, gli aviatori che hanno sempre avuto la benzina per colmare il serbatoio degli apparecchi, gli operai che hanno continuato ad alimentare i forni delle caldaie, non vollero mai il pensiero a considerare quali pericoli, quali insidie, quali sforzi sovrumani dovettero essere sormontati e posti in atto per proteggere il viaggio per mare alle materie, deficienti in patria, che ci provenivano dai lontani paesi di produzione; e quali ansie sopravvennero quando l'azione senza quartiere dei sommergibili decimava gli arrivi delle navi. Giacchè occorre ricordare che quattro quinti dei materiali e delle vettovaglie occorrenti all'Italia, oltre le proprie produzioni, ci provengono dal mare.

Oggi giorno la guerra sul mare rappresenta sempre, come per il passato, la lotta per avere libertà di comunicazione su di esso; ma ormai, senza escludere che l'urto poderoso fra le forze opposte possa avvenire, occorre riconoscere che i metodi di lotta si sono orientati verso il concetto della pressione silenziosa e metodica, che tende a consolidare i propri traffici e ad esaurire completamente quelli del nemico; un tale risultato, quando completamente raggiunto, è di essenziale importanza nella risoluzione del conflitto, imperocchè una interruzione saltuaria delle comunicazioni non ha altro effetto che quello di esaurire una certa quantità delle riserve. Questo è il grande insegnamento che è perfettamente riconosciuto, ma non abbastanza valutato; che il nostro popolo ha intuito nei più tragici momenti, ma non ha ponderato perchè lo sviluppo finale della vittoria ha svelato l'importanza di questo fattore silenzioso,

il quale, qualora avesse dovuto svilupparsi come dura esperienza, avrebbe lasciato una ben più profonda traccia nell'animo collettivo delle generazioni. Occorre quindi ammettere senza restrizioni che la nostra tradizione storica deve subire un nuovo orientamento, in modo che, oltre il pericolo delle Alpi, mostri il pericolo dei mari, i quali, data la posizione geografica dell'Italia, e la insufficiente produttività del suo suolo, rappresentano *la vita se ne avremo il dominio, la morte se non lo avremo.* (*Approvazioni*).

Ed affinché la Nazione non sia tratta a soffrire, nel futuro, i tragici effetti di una inadeguata preparazione navale, bisogna porre ogni cura nel mostrare da qual parte si trova oggi il maggior pericolo, a qual parte il popolo deve volgere la sua ansiosa passione in caso di conflitto.

Ormai le vie di invasione dalle Alpi sono rese più sicure dalle frontiere conquistate dai valorosissimi nostri soldati; ormai le storiche discese dei barbari o degli imperatori ultramontani sono sorpassate dai tempi, e si può pensare alla difesa territoriale con un senso di maggiore sicurezza. Ma ogni attenzione deve essere volta alle sorprese che ci può dare il mare. Non è certo il pericolo dello sbarco, del bombardamento, delle scorrerie quello che deve maggiormente preoccuparci, ma sibbene quello gravissimo ed insostenibile dell'isolamento. L'Italia in guerra, senza vie marittime di comunicazione, sarebbe costretta a vivere sulle sue risorse; e se queste, un secolo fa, erano sufficienti ed adatte alla sua popolazione, oggi non bastano più, e tanto meno posseggono i requisiti necessari per alimentare le industrie della guerra. Dopo consumate le riserve, l'Italia dovrebbe cedere per esaurimento materiale, per mancanza del grano, del carbone, del ferro. Si può ben affermare che l'esercito, anche agguerrito splendidamente, non può lottare se alle spalle non ha la marina che gli assicuri la vita e la continuità dei rifornimenti; mentre la Marina può compiere operazioni decisive, senza l'ausilio dell'esercito, isolando il nemico col recidergli le vie del traffico marittimo. Si può così concludere, che per paesi che abbiano le risorse dipendenti dal mare, l'azione risolutiva può derivare dalle operazioni terrestri, ma queste non si possono compiere se i traffici non sono mantenuti.

Ed ecco perchè oggi la Marina deve assicurare in Italia ad una importanza preminente nella preparazione alla guerra, rappresentando uno strumento necessario e risolutivo per il conseguimento della vittoria che, pur venendo commisurato alle risorse geografico-strategiche del paese, deve essere basato sulla adeguata potenzialità effettiva dei mezzi maggiormente adatti alle moderne esigenze delle lotte a distanza sul mare.

L'apparecchio militare in condizioni normali di pace deve sottostare ad una forma di preparazione ridotta, ma tale che gli consenta il pieno e rapido sviluppo in caso di conflitto. In altri termini la funzione pacifica delle forze armate è quella di rappresentare il primo nucleo costantemente pronto, per la intensificazione della preparazione alla difesa. Funzione che, pur rimanendo coinvolta nella normale vita della Nazione, tende al futuro ed apparentemente rimane quasi astratta dalla incessante vicenda degli avvenimenti attuali. Ma ciò non è completamente esatto per la marina. Anch'essa si appronta e si evolve per essere presidio sicuro della Patria sul mare in caso di conflitto, e non può assolutamente derogare da questo imprescindibile dovere; però la sua efficienza in pace non è solamente potenziale, ma è reale.

Occorre pensare che l'Italia, come tutte le Nazioni che hanno floridi commerci, sta sviluppando, attraverso i collegamenti marittimi, interessi e necessità vitali; che l'Italia ha mercati di importazione ed esportazione aperti in contrade lontane mediterranee, e, oltre gli stretti, in paesi bagnati dagli Oceani; che l'Italia ha fuori dei suoi confini un sesto della sua popolazione, la quale in gran parte non vede la propria bandiera che sulla poppa delle navi. Tutto il gioco di interessi economici e politici che deriva da questo stato di cose non può certo avere un sostanziale valore se non è sorretto da una conveniente attività della marina da guerra; l'orientamento politico è indissolubilmente legato con lo sviluppo della marina, che rappresenta nelle regioni nelle quali l'influenza territoriale svanisce, per l'interposizione del mare, l'unico mezzo di collaborazione effettiva alle varie attività internazionali. Si deve riconoscere che i nostri contatti con i popoli lontani, fattisi oggi più vasti e possibili a causa della larga espansione commerciale, emigra-

toria e coloniale, vengono stabiliti su salde basi di reciproco affiatamento, specialmente per mezzo delle navi da guerra. Esse non portano con sé una minaccia od una orgogliosa espressione di forza, tendono anzi a far conoscere lo spirito vero del nostro Paese, a farne apprezzare le migliori qualità, a rendere più stimata la nostra bandiera, a vivificare il sentimento della dignità patriottica nell'animo delle nostre masse emigrate.

Ma una nave od una squadra che si reca all'estero non è sufficiente base per l'azione continua e costante della politica estera; questa si deve fondare su di un potere marittimo costituito nei mari territoriali; e se la nave distaccata rappresenta il momentaneo anello di collegamento, esso deve avere in Patria la catena solida della quale è piccola parte.

La Marina da guerra adunque, ha anche una vera funzione pacifica, reale, attuale, messa a profitto degli intendimenti politici, affinché questi abbiano rapidamente ed onorevolmente giusto accoglimento. Queste sono elementari necessità alle quali tutti i popoli marittimi sottostanno.

Ecco perchè l'Italia, bagnata per oltre 7000 chilometri dal mare, che dal mare importa i quattro quinti dei suoi rifornimenti, che non ha produzione sufficiente per i suoi bisogni, che ha un sesto del suo popolo oltre gli Oceani, che annualmente aumenta di quasi mezzo milione di abitanti, deve dare alla sua marina da guerra una importanza eccezionale, e concederle i mezzi adeguati; non solo affinché sia tenuta pronta ad ogni eventuale straordinario avvenimento, ma anche per conseguire nel corso ordinario dei fatti per mezzo di una pacifica attività, gli scopi politici che il Governo si prefigge. (*Approvazioni*).

Consentitemi a questo proposito che io ripeta un aneddoto vero che ho già narrato alla Camera dei deputati:

A Buenos Ayres una nostra nave sul tramonto stava per ammainare la bandiera: nella giornata molti visitatori avevano frequentato la nave. Finalmente si raduna il picchetto a poppa e si ammaina la bandiera. L'ufficiale di guardia vedendo un noto sovversivo che si scopre, gli dice: « Lei è anarchico? Come mai saluta la bandiera? » E l'altro con uno scoppio di pianto risponde: « Quel tricolore è l'Italia! »

Se talvolta i contatti tanto frequenti derivanti

dagli interessi internazionali, dalla penetrazione commerciale e della emigrazione determinassero, per disavventura, qualche attrito, occorre che l'onore e la giusta causa della bandiera siano nei lontanissimi lidi salvaguardati da una forza pronta e mobile. (*Approvazioni*).

Onorevoli senatori,

Potrei svolgere altri argomenti ma non voglio abusare della vostra pazienza: ho finito; non vi domando l'approvazione del bilancio della Regia marina per il 1924-25, altri di me più autorevole già ve la propose; nè vi domando che il vostro voto sia di fiducia per me, ma vi prego che il vostro voto sia di amore e gratitudine per quei marinai che dopo adempiuto tutto il loro dovere sul mare, in circa ottomila e con oltre 150 bocche da fuoco tolte alle navi, accorsero tra Piave e Sile in salvezza di Venezia (*applausi*); vada il vostro saluto a quegli, ammirabili marinai, dal mozzo all'ammiraglio il cui impareggiabile contegno riscuote per il mondo l'universale ammirazione e dell'Italia sono il migliore strumento di propaganda. (*Applausi vivissimi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sechi per fatto personale, ma la prego di attenervi strettamente.

SECHI. Devo soltanto dire all'egregio collega Del Carretto, che non ho avuto la fortuna d'essere compreso o di essermi spiegato bene. Egli dice nella relazione che dopo l'armistizio la Regia marina fu in stato di torpore e l'areonautica, quindi anche quella marittima, in stasi.

DEL CARRETTO, *relatore*. L'areonautica in generale si trovava in stasi.

SECHI. Per restare nei limiti del linguaggio parlamentare, io affermai, e confermo, che questa sua opinione non corrisponde al vero: se egli od altri credono di avere elementi di fatto per sostenerla io sono pronto a discuterne a fondo; però sulla base di questi e di quelli che potrei io fornire in contraddittorio, non di espressioni vaghe e generiche le quali lasciano il tempo che trovano.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dei capitoli del bilancio.

Prego il senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese per i servizi della Marina militare.

Spese generali.

1	Ministero - Personale - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (Spese fisse)	3,174,400 »
2	Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni d'acqua	240,000 »
3	Biblioteche della R. Marina	12,000 »
4	Spese di telegrammi (Spesa obbligatoria)	280,000 »
5	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440 sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
6	Spese di liti e di arbitramenti (Spesa obbligatoria)	50,000 »
7	Spese per indennità di infortuni e risarcimento di danni (Spesa obbligatoria)	50,000 »
8	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	145,000 »
9	Sussidi ad impiegati, ad insegnanti ed al basso personale in attività di servizio	10,000 »
10	Sussidi ad impiegati, insegnanti, militari, operai ed agenti di basso servizio già appartenenti all'amministrazione della marina e loro famiglie	78,000 »
11	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290)	208,000 »
11 <i>bis</i>	Premi di operosità e di rendimento al personale di altre Amministrazioni dello Stato.	10,000 »
12	Premi di operosità ai militari destinati a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il Comando Superiore del Corpo Reale Equipaggi.	52,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	4,309,400 »

	<i>Ripporto</i>	4,309,400 »
13	Spese di viaggio ed indennità di missione al personale della amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici	100,000 »
14	Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie - Premi e contributi per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina	120,000 «
15	Spese per la istituzione ed il funzionamento delle navi-asilo e per la sovvenzione all'Opera Nazionale di patronato per le navi-asilo (Decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085, e Regio decreto 3 settembre 1920, n. 1387)	100,000 »
16	Somma dovuta all'Opera Nazionale di patronato delle navi-asilo, proveniente dalle tasse d'ingresso ai musei della Regia marina (Legge 21 giugno 1914, n. 536, e decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085)	<i>per memoria</i>
17	Spese casuali	12,000 »
		<hr/> 4,641,400 » <hr/>
	<i>Debito vitalizio.</i>	
18	Pensioni ordinarie (Personali militari e civili) (Spese fisse)	33,000,000 »
19	Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (Spese fisse).	21,000,000 »
20	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970 modificati dall'art. 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480 ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	70,000 »
		<hr/> 54,070,000 » <hr/>
	<i>Spese per l'istruzione nautica.</i>	
21	Personale di ruolo, supplente ed incaricato degli istituti di istruzione nautica - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed altri assegni fissi (Spese fisse)	3,410,000 »
22	Indennità di trasferimento e missioni al personale degli istituti nautici	92,900 »
23	Premi e sovvenzioni a titolo di incoraggiamento e per l'incremento dell'istruzione nautica - Sovvenzioni ad istituti di istruzione nautica - Borse di studio - Sussidi ad alunni	207,700 »
24	Retribuzioni per incarichi speciali relativi all'istruzione nautica	30,000 »
		<hr/> 3,740,600 » <hr/>

<i>Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo.</i>		
25	Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe ed altri assegni fissi (Spese fisse)	3,207,000 »
26	Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari del segnalamento marittimo - Materiale e mano d'opera - Rinnovazioni degli apparecchi - Spese di esercizio del naviglio addetto al servizio dei fari	2,300,000 »
27	Pigioni pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo (Spese fisse)	7,000 »
28	Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste	80,000 »
29	Indennità di carica ai comandanti delle zone dei fari e del segnalamento marittimo	9,000 »
		5,603,000 »
<i>Spese per la marina militare.</i>		
30	Ufficiali della Regia Marina - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi	36,150,000 »
31	Ufficiali in posizione ausiliaria - Assegni (Spese fisse)	350,000 »
32	Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia Marina	200,000 »
33	Corpo Reale equipaggi - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme	65,203,000 »
34	Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sottufficiali del Corpo Reale Equipaggi ai sensi del Regio decreto 27 ottobre 1922, n. 1462. . .	18,230,000 »
35	Corpo Reale equipaggi - Vestiario	27,000,000 »
36	Corpo Reale equipaggi - Viveri	80,000,000 »
37	Corpo Reali Equipaggi - Soprassoldi, gratificazioni di rafferma - Sussidi per disgraziati accidenti - Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali - Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni - Contribuzione alla Cassa invalidi della Marina mercantile - Gratificazioni ai riformati, altre paghe ai musicanti e stru-	
<i>Da riportarsi</i>		227.133,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	227,133,000 »
	menti musicali - Spese delle scuole a terra - Distinzioni onorifiche - Spese per giochi sportivi e ricreatori - Biblioteche dei marinari - Trasporti di materiali	5,653,000 »
38	Difese costiere. - Soprassoldi al personale	1,000,000 »
39	Servizio semaforico e radiotelegrafico - Soprassoldi al personale mili- tare - Spese per fattorini e cantonieri	850,000 »
40	Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi	1,647,000 »
41	Indennità di rappresentanza, di carica e di alloggio.	355,000 »
42	Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i per- sonali civili dipartimentali	3,500,000 »
43	Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale Equipaggi	7,500,000 »
44	Premi per lavori e studi costituenti un utile contributo al funziona- mento tecnico, economico, militare e scientifico dei servizi della Regia Marina	50,500 »
45	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari	3,300,000 »
46	Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) - Spese per il contingente in Cina - Spese riservate del Capo di Stato Maggiore	49,720,000 »
47	Istituti di marina (Istituto di guerra marittima - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia accademia navale - Regia scuola mecca- nici - Regia scuola specialisti) - Spese di funzionamento e di mense - Soprassoldi d'insegnamento ai professori militari	2,880,000 »
48	Istituti di marina - Stipendi e supplementi di servizio attivo ai pro- fessori civili (Spese fisse).	340,000 »
49	Spese di giustizia (spesa obbligatoria)	57,000 »
50	Servizio idrografico - Stipendi e supplementi di servizio attivo al personale civile dell'Istituto idrografico di Genova (Spese fisse)	157,500 »
51	Servizio idrografico - Materiale	500,000 »
52	Servizio ospedaliero per il Corpo reale equipaggi (giornate di cura e materiali d'ospedale)	3,560,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	308,203,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1924

	<i>Riporto</i> . . .	308,203,000 »
53	Contributo governativo per il funzionamento del Regio comitato talassografico italiano (legge 13 luglio 1910, n. 442).	328,000 »
54	Spese per la Commissione internazionale per gli studi talassografici del Mediterraneo e per la partecipazione dell'Italia all'Unione oceanografica internazionale	200,000 »
55	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina (Spese fisse).	758,000 »
56	Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare - Miglioramenti alla efficienza bellica e logistica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, esclusi i lavori portuali	16,600,000 »
57	Lavori portuali pel miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali	7,500,000 »
58	Fitto di locali e canoni d'acqua per la marina militare	221,800 »
59	Personali civili dipartimentali (di ragioneria, di gestione, d'ordine, ingegneri chimici ed elettricisti, tecnici, disegnatori e assistenti dei Regi arsenali marittimi) Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	11,930,000 »
60	Indennità di gestione e di responsabilità per i personali civili della regia marina	91,000 »
61	Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento.	900,000 »
62	Difese marittime e costiere - Armi e materiale da guerra per miglioramento e la conservazione della efficienza bellica - Materiale di uso specifico delle difese stesse compresa la spesa per energia elettrica non inerente al servizio del casermaggio e degli arsenali	15,972,000 »
63	Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi	700,000 »
64	Combustibili liquidi e solidi per la navigazione e per i servizi di bordo in genere, per le fotoelettriche, per le stazioni radiotelegrafiche, per le difese marittime, per gli apparati motori degli arsenali, per le ferrovie locali e per gli autoveicoli - Ricostituzione delle scorte nei depositi.	88,700,000 »
65	Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere, e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per le ferrovie locali - Ricostituzione delle scorte nei depositi - Materiali di consumo per le regie navi	20,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	472,103,800 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1924

	<i>Riporto</i> . . .	472,103,800 »
66	Fornitura di energia elettrica per l'esercizio degli apparati motori, per i servizi di porto e per le Regie navi in disarmo ed in riparazione	6,500,000 »
67	Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi - Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro.	3,500,000 »
68	Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi - Spese di collaudo dei materiali - Spese per il movimento e trasporto dei materiali	10,200,000 »
69	Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata	155,000,000 »
70	Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata	74,064,000 »
71	Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo - Materiali per la costruzione di bersagli - Premi di tiro.	11,000,000 »
72	Mercedi giornaliere, cottimo e premi - Sussidi - Soprassoldi - Missioni, trasferte e spese d'assicurazioni del personale lavorante della Regia marina	73,200,000 »
73	Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511).	<i>per memoria</i>
74	Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relative alle spese della marina militare.	1,000,000 »
75	Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali	450,000 »
		807,017,800 »

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese per i servizi della Marina militare.

(a)	<i>Spese generali.</i>	
120	Personale transitorio e in via di eliminazione (Spese fisse)	34,000 »
121	Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (Spese fisse)	410,000 »
122	Indennità temporanea mensile ai personali civili e militari di ruolo della Regia marina	10,544,600 »
123	Contributo straordinario al Regio Comitato talassografico per corrispondere al personale civile di ruolo, assistente, la indennità temporanea mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, e Regi decreti 20 luglio 1919. n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737	50,000 »
124	Indennità temporanea mensile ai sottufficiali del Corpo Reale Equipaggi	17,000,000 »
125	Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima	13,800,000 »
126	Indennità al personale lavorante della Regia marina licenziato a termini del Regio decreto 19 aprile 1923, n. 945	5,000,000 »
127	Ufficiali della Regia marina in posizione ausiliaria speciale - Pensione provvisoria (Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 710)	2,500,000 »
128	Ufficiali della Regia marina in posizione ausiliaria speciale - Indennità speciale (lettera C dell'art. 4 del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 710)	600,000 »
		49,938,600 »
	<i>Spese diverse.</i>	
129	Annualità d'ammortamento del mutuo della Cassa depositi e prestiti di lire 480,000 per la costruzione ed arredamento del Regio Istituto di biologia marina pel Tirreno e degli altri Istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano (Regio decreto-legge 21 dicembre 1922, n. 1801)	34,630 »
(b)		34,630 »

(a) I capitoli dal n. 76 al n. 119 sono stati eliminati con nota di variazione per effetto della soppressione del Commissariato della marina mercantile e del trasferimento dei servizi relativi al Ministero delle Comunicazioni giusta il Regio decreto 30 aprile 1924, n. 596.

(b) I capitoli dal n. 130 al n. 142 sono stati eliminati con nota di variazioni per effetto della soppressione del Commissariato della Marina mercantile già accennato.

RIASSUNTO PER TITOLI**TITOLO I.****SPESA ORDINARIA.***CATEGORIA I. — Spese effettive.**Spese per i servizi della Marina militare.*

Spese generali	4,641,400 »
Debito vitalizio	54,070,000 »
Spese per l'istruzione nautica	3,740,600 »
Spese per fari e segnalamenti marittimi	5,603,000 »
Spese per la marina militare	807,017,800 »
<hr/>	
Totale della categoria prima della parte ordinaria	875,072,800 »

TITOLO II.**SPESA STRAORDINARIA***CATEGORIA I. — Spese effettive.**Spese per i servizi della Marina militare.*

Spese generali	49,938,600 »
Spese diverse	34,630 »
<hr/>	
Totale della categoria prima della parte straordinaria	49,973,230 »

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	925,046,030 »
--	---------------

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	925,046,030 »
--	---------------

TABELLA A.

Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1924-25, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamenti dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 74.

(Articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511).

- Cap. n. 30. Ufficiali della Regia marina - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi.
- » 31. Ufficiali in posizione ausiliaria (Spese fisse).
 - » 32. Indennità di corredo, e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina.
 - » 33. Corpo Reale equipaggi - Stipendi, supplementi di servizio attivo paghe e rafferme.
 - » 34. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina, ecc.
 - » 35. Corpo Reale equipaggi - Vestiario.
 - » 36. Corpo Reale equipaggi - Viveri.
 - » 37. Corpo Reale equipaggi - Soprassoldi, gratificazioni di rafferma - Sussidi per disgraziati accidenti, ecc.
 - » 38. Difese costiere - Soprassoldi al personale.
 - » 39. Servizio semaforico e radiotelegrafico - soprassoldi al personale militare - Spese per fattorini e cantonieri.
 - » 40. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi.
 - » 41. Indennità di rappresentanza di carica e di alloggio - Compensi per mancato conferimenti di alloggio.
 - » 42. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali.
 - » 43. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del corpo Reale equipaggi.
 - » 45. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.
 - » 46. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna). - Spese per il contingente in Cina - Spese riservate del Capo di Stato Maggiore.
 - » 47. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima - Regia scuola navale di guerra - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia Accademia navale - Regia scuola meccanici - Regia scuola specialisti) - Spese generali - Spese per i professori militari.
 - » 52. Servizio ospedaliero per il corpo Reale equipaggi (giornate di cura e materiali d'ospedale).
 - » 55. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (Spese fisse).
 - » 73. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511).
 - » 121. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (Spese fisse).

A L L E G A T O

allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina
per l'esercizio finanziario 1924-25.

(Art. 12 del Regolamento approvato con Regio decreto 25 novembre 1910, n. 837
modificato col decreto luogotenenziale 21 aprile 1918, n. 613).

**Stato di previsione dell' Entrata e delle Spese del Regio Comitato Talassografico italiano
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.**

Entrata		
1	Contributo dello Stato iscritto nel bilancio del Ministero della marina	328,000
2	Contributo del Ministero della pubblica istruzione per il funzionamento dell' Istituto di biologia marina di Cagliari	5,000
3	Contributi e proventi diversi	<i>per memoria</i>
4	Contributo del Ministero della marina per corrispondere al personale civile e di ruolo, assistente ed avventizio le indennità di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, e Regio decreto 20 luglio 1919, n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737	50,000
	Totale	383,000
Spesa		
1	Compenso al cassiere-economista	3,600
2	Indennità di missione ai membri del Regio Comitato	15,000
3	Affitto locali, magazzini, spese di spedizione, posta, telegrafo, mobili ed arredamento	5,000
4	Stampa del Bollettino e delle memorie	25,000
5	Acquisto di libri, abbonamento riviste, cancelleria e stampati	2,000
6	Spesa per il funzionamento della Commissione mareografica italiana	6,000
7	Istituto centrale di biologia marina di Messina - Dotazione	16,000
8	Istituto di biologia marina di Cagliari per il Tirreno - Dotazione	16,000
9	Istituto di biologia marina di Rovigno per l'Adriatico - Dotazione	16,000
10	Istituto geofisico di Trieste - Dotazione	24,000
	<i>Da riportarsi</i>	128,600

		<i>Riporto</i> . . .	128,600
11	Personale di ruolo :		
	Istituto di Trieste	20,000	
	» di Messina	22,000	
	» di Cagliari	30,000	
	» di Rovigno	28,000	
		—————	100,000
12	Personale avventizio		75,000
13	Indennità mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, Regi decreti 20 luglio 1919, n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737, da corrisponderci al personale civile di ruolo, assistente ed avventizio		50,000
14	Indennità di direzione a 3 direttori degli Istituti scientifici		18,000
15	Compenso al funzionario della marina (art. 18 del nuovo regolamento)		2,000
16	Fondo di scorta a disposizione del Consiglio di Presidenza per impreviste		5,400
17	Dotazione speciale per il funzionamento dell' Istituto di Rovigno		4,000
		Totale . . .	383,000

RIEPILOGO

Entrata	383,000
Spese	383,000

»

PRESIDENTE. Si procede alla discussione degli articoli del disegno di legge coi quali si approvano gli stanziamenti dei capitoli del bilancio.

Prego l'onorevole senatore, segretario, De Novellis di darne lettura.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Ai termini delle leggi 20 giugno 1909, n. 366 e 2 luglio 1911, n. 630, il Ministero delle finanze è autorizzato, per l'esercizio finanziario 1924-25 ad anticipare al Ministero della marina, in conto corrente, fondi fino al massimo di lire 25,000,000, per il servizio di cassa delle Regie navi che non si trovano nella posizione amministrativa di disarmo e dei Corpi a terra.

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

(Approvata).

Art. 3.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio finanziario 1924-25, possono operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui agli articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511, sono descritti nella tabella A annessa alla presente legge.

(Approvato).

Art. 4.

Fermo il disposto dell'articolo 5 del disegno di legge riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1923-24, reso esecutivo con la legge 17 giugno 1923, n. 1263, per l'esercizio provvisorio del bilancio, è autorizzata, nei modi

consentiti dal trattato di Washington, la costruzione di nuove unità da stabilirsi con decreto del ministro della marina, di concerto con quello delle finanze, nei limiti dello stanziamento di lire 155 milioni per l'esercizio 1924-25 e di lire 160 milioni per ciascuno degli esercizi successivi fino a tutto il 1927-28, ivi compresi i fondi necessari per le costruzioni autorizzate col citato art. 5.

(Approvato).

Art. 5.

È prorogata a tutto l'esercizio finanziario 1924-25 la facoltà concessa al Ministero della marina dal decreto luogotenenziale 11 febbraio 1917, n. 189, di imputare i pagamenti ivi contemplati sul fondo dei residui fino a totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza, sia che si riferiscano a spese dell'esercizio stesso, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti, con estensione della facoltà medesima ai capitoli riflettenti le spese di materiali occorrenti per il servizio radiotelegrafico, le difese costiere, i fabbricati, le fortificazioni, le opere idrauliche e i lavori portuali.

(Approvato).

Art. 6.

Il ministro della marina, coi fondi assegnati per la costruzione di quattro piroscafi atti al servizio di incrociatori ausiliari, per le ferrovie dello Stato, in virtù:

a) dell'articolo 5, aggiunto con nota di variazioni al disegno di legge sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1920-21, reso esecutivo con la legge 30 giugno 1920, n. 906, per l'esercizio provvisorio del bilancio;

b) dell'art. 3 del Regio decreto 19 aprile 1923, n. 1078;

è autorizzato a provvedere alla ultimazione dei piroscafi anzidetti quali navi sussidiarie della Regia marina, ai sensi del Regio decreto 27 maggio 1923, n. 1200.

(Approvato).

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno del senatore Sechi e di altri senatori, accettato dal Governo.

Esso è del seguente tenore:

« Il Senato, riconoscendo la somma importanza che ha per il nostro Paese una salda compagine delle forze navali; mentre fa voti perchè sia conservata alla R. Marina l'attuale autonomia di organizzazione che le consente di esplicare rapida ed efficace azione, approva le direttive generali che hanno portato alla compilazione del bilancio di previsione 1924-25 per la R. Marina ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il Governo è d'accordo per il rinvio della discussione dei disegni di legge iscritti ai numeri 3 e 4 dell'ordine del giorno, il quale così è esaurito.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Prego l'onorevole senatore, segretario, De Novellis di procedere all'appello nominale.

DE NOVELLIS, *segretario*, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I Senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Albertini, Albricci, Amero D'Aste, Ancona, Angiulli, Artom, Auteri Berretta.

Bacelli Alfredo, Bacelli Pietro, Badaloni, Bellini, Bensa, Berenini, Bergamasco, Bergamini, Berio, Bertetti, Berti, Bianchi Riccardo,

Biscaretti, Bollati, Bonazzi, Boni, Bonicelli, Bonin, Borea D'Olmo, Borsarelli, Boselli, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Calisse, Callaini, Calleri, Camerini, Campello, Campostrini, Cannavina, Capotorto, Carissimo, Casati, Cassis, Castiglioni, Cataldi, Caviglia, Cefalo, Cefaly, Cesareo, Chersich, Chimenti, Ciccotti, Cimati, Cirmeni, Cito Filomarino, Civelli, Cocchia, Coffari, Corbino, Cornaggia, Credaro, Cremonesi, Croce, Cusani-Visconti.

Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Amelio, D'Andrea' De Blasio, De Cupis, Del Bono, Del Carretto, Della Torre, De Marinis, De Novellis, De Vito, Diaz, Di Bagno, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Stefano, Di Terranova, Di Trabia, Di Vico, D'Ovidio Enrico.

Fadda, Faelli, Falconi, Fano, Ferraris Maggiorino, Ferrero di Cambiano, Fracassi, Francica-Nava, Fratellini, Frola.

Gabba, Gallina, Gallini, Garavetti, Garbasso, Garofalo, Garroni, Gentile, Gerini, Giardino, Giordani, Giordano Apostoli, Giunti, Giusti del Giardino, Grandi, Grosoli, Grossich, Guala, Guidi.

Imperiali, Inghilleri.

Lagasi, Lanciani, Lanza di Scalea, Libertini, Loria, Lusignoli.

Malaspina, Malvezzi, Mango, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martino, Mattioli Pasqualini, Mayer, Mazziotti, Melodia, Mengarini, Milano Franco D'Aragona, Molmenti, Montresor, Morpurgo, Morrone, Mortara, Mosconi.

Nava, Negrotto Cambiaso, Novaro, Nuyoloni, Oliveri, Orsi Delfino, Orsi Paolo.

Pagliano, Pais, Palummo, Pansa, Pantano, Passerini Angelo, Paternò, Paolucci Di Calboli, Pavia, Peano, Pellerano, Perla, Persico, Pestalozza, Petitti Di Roreto, Pincherle, Pironti, Podestà, Polacco, Pozzo, Pullè, Puntoni.

Quartieri.

Raineri, Rajna, Rava, Ricci-Corrado, Ricci Federico, Ridola, Rolandi-Ricci, Romanin-Jacur, Ronco, Rossi Giovanni, Rossi Di Monte Lera, Rota Francesco.

Sanarelli, Sanjust di Teulada, Sanminiatelli, Santucci, Scaduto, Scalori, Scherillo, Schiralli, Scialoja, Sechi, Segrè, Serristori, Sili, Silvestri, Simonetta, Sitta, Soderini, Spada, Spirito, Suardi, Supino.

Tacconi, Taddei, Tassoni, Thaon di Revel, Tivaroni, Tolomei, Tommasi, Torlonia, Torraca, Torrigiani, Treccani, Triangi.

Valenzani, Valerio, Valvassori-Peroni, Venosta, Venturi, Venzi, Vicini, Viganò, Vigliani, Vigoni, Volterra.

Wollemborg.

Zerboglio, Zippel, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925:

Senatori votanti	235
Favorevoli	191
Contrari	44

Il Senato approva.

Proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario 1924-25, non ancora approvati:

Senatori votanti	235
Favorevoli	193
Contrari	42

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925:

Senatori votanti	235
Favorevoli	200
Contrari	35

Il Senato approva.

Annunzio di un'interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Agnetti di dar lettura di una interrogazione pervenuta alla Presidenza.

AGNETTI, *segretario*. Dà lettura della seguente

Interrogazione con risposta scritta:

All'onorevole ministro per gli affari esteri per sapere quale risultato ebbero le pratiche

fatte dal governo italiano per indurre quello francese all'ultimazione della linea ferroviaria sul territorio francese in Valle Roja e per aprire al più presto al pubblico servizio la ferrovia Tenda-Breglio-Ventimiglia che, in virtù della convenzione italo-francese del 6 giugno 1906, avrebbe dovuto essere attivata per trasporto viaggiatori e merci fin dall'aprile 1914.

Nuvoloni.

Annuncio di risposta scritta ad una interrogazione.

PRESIDENTE. Annuncio che il Ministro competente ha inviato la risposta scritta all'interrogazione del senatore Mango.

A norma del Regolamento, sarà inserita nel resoconto ufficiale della odierna tornata.

Auguri al Presidente.

TORRIGIANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORRIGIANI. Non è una vieta consuetudine che mi spinge a domandare la parola, è l'affetto ch'io sento e che so condiviso da tutto il Senato per il nostro Presidente, per fare a lui gli auguri di buona fine e buon principio d'anno. Ed io credo che il più bello degli auguri ch'io possa fare al suo cuore d'italiano è che quando torniamo qui possiamo trovare la Patria pacificata. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Torrigiani delle parole così benevoli per me che ha pronunziate, e ringrazio i colleghi che a quelle si sono con tanta cordialità associati. A tutti porgo auguri affettuosi.

Incrollabile è la nostra fede nei destini della patria e fervido è il nostro voto che nella concordia di tutti i cittadini essa trovi la salda base della sua prosperità e della sua grandezza, sotto la vigile guida della Maestà del Re, al quale il nostro pensiero si volge reverente e devoto. (*Vivissimi e prolungati applausi*).

Per i lavori del Senato.

PRESIDENTE. Propongo che il Senato si convochi per il 20 gennaio, con la riserva di una convocazione in data più recente, ove questa si rendesse necessaria.

Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Il Senato è convocato per il giorno 20 di gennaio.

La seduta è tolta (ore 18.45).

Risposta ad interrogazione scritta.

MANGO, DI STEFANO, CAMPELLO, FRATELLINI, DE CUPIS, POLACCO. — Al ministro guardasigilli per sapere le ragioni per le quali non si è tenuto conto degli emendamenti votati dal Senato nella tornata del 4 febbraio 1921, nella discussione sul decreto-legge n. 81, dell'8 gennaio 1920, contenente « norme per il conferimento dei posti vacanti negli archivi notarili », e tendenti a tener invariato il criterio del testo unico 22 novembre 1908, per la valutazione del merito e dell'anzianità nel grado e nella classe.

L'opportunità degli emendamenti votati dal Senato e l'urgenza di attuarli affrettando la nuova discussione sul decreto anzietto, è resa più evidente dopo il Regio decreto 31 dicembre 1923, per il quale, essendosi ridotti da 136 a soli 48 i posti dei conservatori, i medesimi rimarrebbero assegnati agli archivisti senza laurea, nominati conservatori in base solo alla loro anzianità in confronto di ottimi conservatori forniti di laurea e già con più sessenni di grado.

RISPOSTA. — Il Ministro della giustizia, ripresentando al Parlamento per la conversione in legge il Regio decreto 8 gennaio 1920, numero 81, in seguito a decadenza del precedente disegno di legge sul medesimo oggetto, non ha creduto di poter adottare gli emendamenti votati dal Senato nella tornata del 4 febbraio 1921

per quegli stessi motivi, pei quali non aveva ritenuto di potervi aderire il ministro del tempo, onorevole Fera, nella discussione che precedette la votazione.

Infatti, il criterio della preferenza del grado, previsto quale norma per le promozioni del personale dello Stato, non poteva essere assunto come criterio unico per il conferimento dei posti degli archivi notarili secondo il precedente ordinamento di tali uffici, poichè il grado non si prestava ad una valutazione assoluta, come invece avviene nelle amministrazioni dello Stato. Invero, per ogni grado si avevano da sette a dieci tipi di stipendi iniziali e ad un grado nominalmente superiore corrispondeva spesso uno stipendio iniziale inferiore.

Ciò a prescindere dal fatto che non è parso conveniente di proporre a tanta distanza di tempo la modificazione di un decreto-legge che ebbe un'applicazione limitatissima e che ormai, in virtù del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3138, integrato dal Regio decreto-legge 23 ottobre 1924, n. 1737, è rimasto abrogato.

Nè è sembrato, infine, che potesse costituire motivo per aderire alle accennate modifiche del decreto, il fatto della asserita sua erronea applicazione, potendo questa trovare rimedio nel ricorso che gli interessati avevano diritto di produrre avanti al Consiglio di Stato.

Ad ogni modo è in facoltà del Parlamento di deliberare, ove ciò ritenga opportuno, lo stralcio del Regio decreto stesso in sede di conversione.

Il Ministro

OVIGLIO.

Licenziato per la stampa il 7 gennaio 1925 (ore 18).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche