

XXXVIII.

TORNATA DEL 28 GIUGNO 1897

Presidenza del Vicepresidente CREMONA.

Sommario. — *Congedi* — Il presidente comunica un telegramma della Lega franco-italiana e la risposta inviata dalla Presidenza a nome del Senato — Il senatore Rossi Alessandro svolge la sua interpellanza al ministro di agricoltura, industria e commercio, intorno a una deliberazione presa dal Consiglio superiore dell'industria e commercio, per un nuovo concorso industriale a premi in denaro — Vi risponde il ministro di agricoltura, industria e commercio — Replica il senatore Rossi Alessandro e interloquisce il senatore Boccardo — Controreplicano il ministro di agricoltura, industria e commercio e l'interpellante — Il presidente dichiara esaurita l'interpellanza — Il sottosegretario di Stato per il Tesoro presenta lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1897-98. (È trasmesso alla Commissione permanente di finanze) — Senza discussione si rinviando allo scrutinio segreto i progetti di legge: *Esercizio provvisorio durante il mese di luglio 1897, dello stato di previsione dell'entrata e di quelli per la spesa per l'esercizio finanziario 1897-98, non tradotti in legge entro il 30 giugno 1897 (n. 82)* — Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1896-97 (n. 77) — Il presidente ordina l'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge n. 82 e 77; e si lasciano le urne aperte — Si discute il disegno di legge: *Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1897-98 (n. 73)* — Parlano nella discussione generale i senatori Cerruti, Negrotto, il ministro della marina ed il relatore, senatore Valsecchi — Senza discussione si approvano i primi 10 capitoli del bilancio — Dopo raccomandazioni del relatore, senatore Valsecchi, cui risponde il ministro della marina, si approvano i capitoli dall'11 a 22 — Al capitolo 23 parlano il senatore Vitelleschi ed il ministro della marina — Si approvano i capitoli 23 ed i successivi fino al 46 — Al capitolo 47 il ministro della marina risponde ad alcune obiezioni mossegli dal relatore, senatore Valsecchi e dal senatore Finali — Approvansi i capitoli 47 e seguenti e rinviati allo scrutinio segreto l'articolo unico del progetto di legge — Il presidente proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge n. 82 e 77 che risultano approvati.

La seduta è aperta alle ore 15 e 20.

Sono presenti i ministri di agricoltura, industria e commercio, della marina, degli affari esteri ed il sottosegretario di Stato del Tesoro.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Chiede congedo per motivi di salute il signor senatore Ellero.

Se non vi sono obiezioni, questo congedo s'intenderà accordato.

Comunicazione.

PRESIDENTE. È giunto alla Presidenza il seguente telegramma del quale do lettura:

« Président Sénat,

« Rome.

« Ligue franco-italienne commémorant Solférino, envoi représentants Italie vœux sincères prospérité leur noble patrie. Souhaite union durable deux sœurs latines qu'associent dans une même mission conciliatrice tout glorieux souvenirs.

« TRARIEUX, sénateur ».

La Presidenza del Senato ha risposto col seguente telegramma:

« Mr. Trarieux, sénateur,

« Paris.

« Les vœux que la Ligue franco-italienne a formés pour notre pays à l'occasion qu'Elle commémorait Solférino, ont trouvé ici des cœurs reconnaissants. Je vous prie, monsieur le sénateur, de croire à notre vive gratitude et d'agréer les souhaits sincères que nous faisons pour la prospérité de votre grande patrie.

« CREMONA, vice-président du Sénat ».

Svolgimento d'interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanza del senatore Alessandro Rossi al ministro di agricoltura, industria e commercio, intorno a una deliberazione presa dal Consiglio superiore dell'industria e commercio, per un nuovo concorso industriale a premi in denaro.

Il senatore Rossi Alessandro ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Premesso che io vorrei che la mia interpellanza esprimesse al ministro più che non dice, narro al Senato che, proposti dal compianto ministro Barazzuoli, portati a termine dall'onor. Guicciardini, i premi d'onore, assegnati a sei determinate categorie d'industrie, furono distribuiti il giorno dello Statuto. Fu una cerimonia breve, ma molto simpatica, perchè vi concorsero le Loro Maestà; i premiati accorsero quasi tutti alla capitale per ricevere le distinzioni ottenute e vennero con acconcie parole accolti dalle Loro Maestà.

È da notare che la giuria nell'ultima sua adunanza plenaria aveva creduto, anche per domande avute, necessario di stabilire nominativamente la seconda metà delle industrie nelle altre categorie che non erano state comprese; deliberazione che presa d'unanime accordo comparisce nei processi verbali.

Se non che quattro o cinque giorni dopo la festa dello Statuto si è adunato il Consiglio superiore dell'industria e commercio ed ha preso questa deliberazione che non più alla seconda metà delle industrie ma a tutte quante si dovessero assegnare, non più medaglie d'onore, ma dei premi in denaro; la relazione porta 10, 20, 50, 70 e (stupite!) fino 100,000 lire; propriamente come si trattasse d'uno *steeple chase*.

Veramente ciò non sarebbe successo se il nostro egregio collega, senatore Boccoardo, avesse presieduto quella tornata.

La proposta ebbe soltanto un voto di maggioranza; la minoranza teneva fermo ad assegnare anche al secondo concorso l'eguale trattamento del primo.

Questo fatto per me enorme mi fa astenere da qualsiasi considerazione in attesa della risposta del ministro sopra i due punti: 1° se l'altra metà delle industrie che non ha concorso alla gara deve avere, o no, lo stesso trattamento delle prime; 2° se invece dei premi di onore si daranno premi in danaro.

Mi limito a dubitare che un industriale che abbia la coscienza della propria dignità, è ben difficile che concorra a premi in denaro e che rischiamo di non vedere concorrere, se mai, che delle persone che io qui amo di non qualificare.

Mi attendo una risposta dall'onor. ministro per aggiungere allora poche parole sulla parte utile della mia interpellanza, l'obbiettivo cioè della medesima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro di agricoltura, industria e commercio.

GUICCIARDINI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. È noto al Senato, che ebbe luogo recentemente un concorso al merito industriale aperto per sei delle principali industrie con decreto reale del 1894 promosso dal mio predecessore, concorso che si è chiuso pochi giorni or sono in modo solenne colla distribuzione dei premi, fatta ai vincitori, dai nostri Sovrani.

È noto altresì al Senato, che questo concorso

ha lasciato in tutti la più gradevole impressione, sia per il numero dei concorrenti, sia anche per la serietà colla quale fu giudicato da un giurì presieduto dall'onorevole senatore Rossi.

Il desiderio di un nuovo concorso al merito industriale, credo di poterlo affermare, è generale nella classe degli industriali.

L'onorevole senatore Rossi mi domanda: il ministro intende aprire un nuovo concorso? Ed aprendolo, con quali modalità intende bandirlo? Sarà generale per tutte le industrie, oppure limitato a quelle industrie che non furono ammesse al primo concorso? Con premi puramente d'onore, od anche con premi in danaro?

I quesiti che egli mi fa sono più che giustificati per questo fatto, che il voto espresso dalla Commissione giudicatrice del concorso di cui parlava è differente dal voto espresso dal Consiglio dell'industria e del commercio nella sua ultima sessione.

La Commissione giudicatrice del concorso ha espresso il voto che si dovesse bandire un nuovo concorso limitato alle industrie che non presero parte al precedente concorso e colle norme medesime; il Consiglio del commercio, invece, sopra una relazione molto elaborata di tre dei suoi membri, e dopo ampia e vivissima discussione, a piccolissima maggioranza, deliberò che il concorso fosse non parziale ma generale e che parte dei premi dovessero essere anche in danaro.

Al primo dei due quesiti posti dall'onor. Rossi posso rispondere categoricamente. Il mio pensiero è che un nuovo concorso si debba indire e che si debba indire al più presto.

Quando saranno terminati i lavori parlamentari, se ancora avrò l'onore di essere a questo posto, attuerò senza indugio questo proposito. Al secondo dei due quesiti, la mia risposta deve essere più riservata, per una ragione che anche il senatore Rossi deve apprezzare ed è questa: una decisione sulle modalità di questo concorso la posso prendere soltanto dopo matura riflessione, dopo cioè di avere esaminato bene il voto espresso dalla Commissione esaminatrice e meditato sul voto espresso dal Consiglio dell'industria e del commercio, che, come è naturale, non posso non tenere in grandissimo conto.

Una risposta categorica alla seconda domanda

che mi ha rivolto l'onor. Rossi ora dunque non posso darla, debbo riservarla.

Però se non posso esprimere un giudizio, una impressione, una mia tendenza la posso indicare, ed è questa che non mi pare opportuno per molte ragioni e specialmente anche per la scarsezza dei fondi dei quali il mio Ministero può disporre, non mi pare opportuno bandire concorsi con grossi premi in danaro. Però naturalmente questa è soltanto una impressione, perchè un giudizio potrò esprimerlo soltanto quando avrò esaminato l'argomento, quando, chiusi i lavori parlamentari, potrò occuparmene a fondo.

Riassumendomi, alle domande del senatore Rossi rispondo dunque: è mio intendimento di bandire quanto prima un nuovo concorso, con riserva di decidere quali le condizioni, le modalità del concorso debbano essere.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io non dubitavo che l'on. ministro mi avrebbe data una risposta soprattutto equa; sulla seconda domanda rispetto le sue riserve; la mia opinione l'ho detta e credo che sarà divisa dalla grande maggioranza degli industriali.

Intanto però mi faccio a chiedere: se da una istituzione che è appena riformata con regio decreto del 17 dicembre passato, vediamo uscire una deliberazione di questa natura, io mi domando se, poco persuaso come sono di questi Consigli misti, non facciamo falso cammino.

Quando ho udito dire che il ministro stava studiandone la riforma me ne sono rallegrato; mi addolorai quando ho veduto che si è tenuta l'antica routine e piuttosto il Consiglio stesso si è sensibilmente peggiorato, essendo, secondo me, una mostruosità la riunione dell'industria e del commercio in un solo Consiglio. Dappertutto altrove formano due diversi ministeri.

È uno squilibrio vedere in Italia il commercio soltanto rappresentato legalmente, il quale ha perduto nove decimi della sua importanza dopo che stanno aperte migliaia e migliaia di stazioni telegrafiche e tre mila stazioni ferroviarie per cui i produttori vengono sempre più a contatto diretto con i consumatori, mentre l'agricoltura e le industrie mancano di una rappresentanza legale. E non occorre dire che gli interessi della industria misti con quelli del

commercio, in più questioni, possono essere anche contrari l'un l'altro perchè il commercio di natura sua è cosmopolita, e l'industria è nazionale. Osservo poi che questa rimane squilibrata in questo stesso Consiglio dove ci stanno tre o quattro industriali appena sopra 40 circa consiglieri.

Senatore BOCCARDO. Domando la parola.

Senatore ROSSIALESSANDRO. Mi rallegro di vedere che si animi la discussione a questo proposito, non essendo a tacere che le Camere stesse del commercio fino dal 1883 invocavano delle riforme. Difatti, se ben pensate, onorevoli colleghi, sopra 73 Camere di commercio che abbiamo, ne emergono forse sei o sette appena; tutti assieme hanno servito dal 1862 a questa parte a costarci intorno a cento milioni sui contribuenti sotto la tassa così detta camerale.

Come sono accolte queste Camere di commercio dal paese?

Trascrivo qui il brano di una relazione che insieme al senatore De Angeli abbiamo presentato al Congresso di Torino nel 1893:

« Quale onore può esservi mai per i rappresentanti ufficiali, mandati a far parte di alcune Camere di commercio con 40 o 50 voci, ed anche meno? Quale onore per quelle Camere raggranellate in province ove una gran parte di seggi non si costituiscono e quindi riescono con il 10 per cento e meno ancora della totalità elettorale? » Non basta; l'istesso rappresentante governativo delle riforme al Consiglio del commercio nel 1889 non si peritava di scrivere queste parole: Vi hanno Camere la cui esistenza è esclusivamente impegnata nel riscuotere le tasse, nel reinvestirne il reddito, nel mantenimento dei propri uffici. L'operosità di queste non ha alle volte altra manifestazione, che la risposta tardiva, non sempre concludente, a qualche richiesta del Ministero e nella riproduzione quasi meccanica e spesso poco fondata, dei voti manifestati da molte altre Camere di commercio ».

Il fatto saliente è questo, che intanto non hanno nessuna rappresentanza legale i due enti principali, quasi unici, coi trasporti terrestri e marittimi, della pubblica economia. Ditemi un po', cosa sono i comizi agrari? I comizi agrari sono come tanti mendicanti che non hanno voce alcuna in capitolo. Come mai si è pensato di audare l'onorevole Griffini a intorbidare l'im-

pianto delle Camere di agricoltura col mescolarle ai probiviri? Per sé diventano più necessarie assai le Camere di agricoltura che non le Camere di commercio; al Congresso di Torino le ho propugnate anch'io al modo stesso che qui accenno.

Tornando a dire del Consiglio superiore di industria e commercio, se coll'accennata deliberazione non ha fatto buona prova, oltre la ragione fondamentale della unione mal concepita che ho detto, havvene un'altra contro l'operata riforma, la quale contrasta colla massima della divisione del lavoro, oggidi tanto predicata per ridurre le singole parti intensive.

Nel nuovo organismo riformato si sono costituite tre distinte sezioni: una delle tre per l'industria e per il commercio, sicchè in quel Consiglio ci dovrà essere un sesto del totale rappresentato dall'industria e un sesto del totale rappresentato dal commercio. Bella prospettiva!

Poi ci sono altre due sezioni: una, il credito, ma il credito che ci ha da fare? le Banche son passate al Tesoro, dove esiste una Commissione speciale. Che farne di un'altra se non per complicare ancora con un nuovo organismo l'importante materia?

Nella terza sezione comparisce il lavoro, ma senza parlare della singolare confusione delle tre sezioni, a questa del lavoro ci siamo noi preparati? Se ci fossimo, io preferirei di gran lunga il Consiglio del lavoro militante a un Consiglio dottrinario di previdenza, così com'è nel Belgio.

Nel Belgio funzionano benissimo le Camere di lavoro, bene equilibrate; da una parte stanno gli industriali, dall'altra gli operai; possiamo noi assimilarci alle condizioni del Belgio?

Il Consiglio superiore dell'industria e del commercio, così qual è, diventa anche un'invasione del Consiglio di previdenza, perchè a non essere ozioso, certe questioni si trattano a preferenza in quello.

Conchiudo: se mai durante le vacanze l'onorevole Guicciardini ripenserà a queste mie osservazioni; se vedrà che sia utile, anzi necessario, indispensabile, di separare le funzioni dell'industria da quelle del commercio; se vedrà giunto il momento di escogitare una proposta di rappresentanza legale sia all'agricoltura, sia all'industria, e non già di tenere quest'ultima

agglomerata in un Consiglio col commercio, il quale sotto un ministro si raduna tre o quattro volte l'anno, e poi viene magari un ministro che non lo chiama mai; se, finalmente, userà con maggiore parsimonia dei suoi impiegati entro i Consigli, non essendo quello il sistema di averli indipendenti; se, insomma, il ministro vorrà studiare questo tema delle rappresentanze che per sè è interessantissimo, e che venne trattato nel maggio del 1893 come dicevo or ora al Congresso di Torino, noi saremo pronti ad ogni suo appello perchè la questione venga a fondo studiata, e si arrivi a qualche proposta concludente.

Mi perdoni, onorevole Boccardo, sono sedici anni che Ella presiede con molto onore il Consiglio superiore dell'industria e del commercio; cooperi intanto anch'Ella a che il Consiglio non emetta altre deliberazioni come quella dei premi di denaro, sieno pure di cinquanta o sessantamila lire, che un industriale che si rispetta sarebbe costretto a respingere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Boccardo.

Senatore BOCCARDO. Per verità, io non avevo alcuna intenzione di entrare menomamente in questa questione; ma alcune parole, al solito cortesi e benevole, del nostro collega senatore Rossi, mi obbligano assolutamente a rompere il silenzio. Alludo a quella parte del suo discorso, in cui egli, opportunamente, ricordava una certa deliberazione presa in ordine ai premi all'industria, dal Consiglio superiore dell'industria e del commercio, nell'assenza di me, presidente.

Tutto ciò è perfettamente vero; quindi io potrei considerarmi come estraneo alla questione, se non che il collega Rossi ha creduto opportuno di prendere occasione dalla sua interpellanza, ad un vasto ordine di considerazioni diverse e tali, che eziandio come presidente del Consiglio superiore dell'industria e del commercio, io mi credo moralmente obbligato a dire in poche parole sopra esse la mia qualsiasi e remissiva opinione.

Anzi tutto, dei premi dirò cosa, che forse a taluno, non escluso l'amico senatore Rossi, parrà un paradosso. Ma con la franchezza che mi è abituale, non mi trattengo dal dirla. In materia di industrie, la mia fede nei premi è assai poco robusta.

Io credo che le industrie le quali prosperano ed arricchiscono, non raggiungono quasi mai la meta per effetto ed in considerazione di premi, siano questi medaglie o siano altre coniazioni, monete; ma che il loro successo sia dovuto a ben altre e più elevate cagioni.

Io sono d'avviso che il mondo industriale debba considerarsi soggetto ad una serie di leggi naturali, le quali determinano le condizioni di prosperità delle industrie, come determinano la condizione della loro caduta, senza che, in generale, vi esercitino decisiva influenza gli artificiali provvedimenti dei Governi e dei legislatori.

Io non conosco nella storia industriale una industria sola che abbia realmente prosperato, stimolata dai premi. Invece ricordo non pochi esempi i quali dimostrano che i premi sono assolutamente inefficaci.

Permetta il Senato che di questi esempi io ne ricordi uno, uno solo, ma illustre, ma solenne.

Un bel giorno quell'uomo che aveva preso l'abitudine di considerare l'Europa come cosa sua, il primo Napoleone, s'immaginò che per far guerra efficace alla prosperità industriale dell'Inghilterra vi fosse, oltre al suo famoso blocco continentale, anche un altro mezzo, quello cioè d'incoraggiare con premi l'industria del lino, con la quale egli voleva scendere in campo armato contro la cotoniera Inghilterra; e prodigò i premi. Che è avvenuto, o signori? L'industria liniera francese non fece un passo sotto l'influsso di questi stimoli imperiali, e ciò che sia divenuta invece senza premi l'industria britannica, le feste vittoriane oggi ce lo dicono a parole oltre ogni dire eloquenti.

Ai premi, signori, io credo molto poco, siano questi in medaglie, o in altra forma.

L'onor. Rossi parlando della forma pecuniaria del premio, per la quale io dichiaro che non ho *a priori* alcuna simpatia, ha creduto bene di presentare al Senato un'osservazione che mi obbliga ad una considerazione di risposta. Quando darete dei premi in migliaia di lire, 50, 60, 100,000 lire, come ha voluto una Commissione del Consiglio superiore del commercio, me assente, quando darete questo premio in danaro, disse l'onor. Rossi, nessun industriale che si rispetti concorrerà.

Adagio, badiamo prima d'affermare: vi sono

due gradazioni, due categorie d'industrie: le industrie che sono arrivate, e le industrie che s'incamminano ad arrivare. Vi sono potenti società industriali le quali hanno raggiunto quel grado d'imperio sul mercato industriale, che poco loro importa un centinaio di mila lire di più o di meno; e queste probabilmente non concorreranno. Ma vi sono tutte le altre, non giunte ancora al fastigio della piramide, ma che vi s'incamminano, e queste concorreranno. . .

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Bell'apologia!

Senatore BOCCARDO. Io non faccio apologie, onor. Rossi: raccolgo i fatti dalla realtà delle cose, e cerco darmene razionale spiegazione.

E poichè siamo su questo terreno, vi è un fatto che non volevo accennare, ma che l'interruzione dell'onor. Rossi mi obbliga a ricordare. Ritorniamo, se vi piace, alla prima categoria d'industrie, a quelle che non concorreranno, perchè sono arrivate alla eccelsa meta. Ora, giova domandare, come mai l'hanno esse raggiunta? Come hanno toccato il fastigio della piramide? Certamente collo sviluppo delle più alte, delle più nobili qualità dell'industriale, solerzia, risparmio, economia, buona gestione, prontezza a lottare collo straniero, insomma con quel complesso di qualità che danno ed assicurano la vittoria.

Ma fra i fattori del loro trionfo, ce n'è uno, signori, che non conviene dimenticare; e questo fattore trovasi bene spesso scritto nelle tariffe doganali.

Quando un'industria è protetta contro la concorrenza straniera da dazi del 20, del 30, del 100 per cento del valore della merce, nessuno al mondo potrà negare che questo premio (perchè infine è un premio anch'esso, e qual premio!) non abbia contribuito ai progressi dell'industria; ed in quella stessa guisa che le industrie della seconda categoria, quelle che s'incamminano ad arrivare, non isdegnano il premio in moneta effettiva e sonante, così l'industrie della prima categoria, quelle che sono arrivate, non hanno sdegnato il premio, pure in moneta, che consiste nel dazio di protezione.

È un'osservazione che ad un vecchio peccatore di liberismo voi permetterete, perchè provocata dall'interruzione dell'onor. Rossi.

E dei premi non ho altro da dire.

Ma l'onor. Rossi ha colto occasione dalla sua interpellanza per fare una punta, molto al suo

solito importante e meritevole di considerazione, contro l'esistenza del Consiglio dell'industria e del commercio.

Se ho ben capito l'argomentazione fondamentale dell'onor. Rossi, egli avrebbe detto così: il commercio e le industrie non debbono stare insieme. Le rappresentanze di queste due forze economiche debbono essere separate.

Dopo le reti ferroviarie e telegrafiche, che hanno abolito le distanze, dopo che il commercio ha completamente cambiato i suoi metodi, le sue relazioni, l'importanza del commercio è talmente scemata che voi non lo potete mettere a fronte dell'importanza dell'industria; ed in un Consiglio dove questi due fattori fossero rappresentati anche a parità di numero, e molto più quando la rappresentanza del commercio supera la rappresentanza dell'industria, è cosa assurda.

E qui, per una seconda volta, io mi permetto di dire: adagio, badate. Certo il commercio moderno non è più quello che era il commercio antico; e quando si parla di anteo, signori, si parla di poche decine di anni fa, perchè il mondo cammina a gran passi.

Io sono vecchio, ma non lo sono ancora abbastanza per non ricordarmi l'epoca in cui il grande cambiamento è avvenuto; dunque è cosa di una generazione o due.

Certo il commercio ha cambiato di metodi; ma non perciò, che io sappia, ha punto perduto la sua importanza, anzi ritengo fermamente che i progressi mirabili che hanno cambiato la faccia al mondo, telegrafi, ferrovie, telefoni ed altri infiniti, abbiano impresso a questa forza viva della ricchezza pubblica, una energia ed una potenza affatto ignota alle generazioni che ci hanno preceduto.

Si! Tutto cambia, e non solo il commercio, ma anche più l'industria, ed il collega Rossi che dell'industria è onore e decoro, m'insegnerà che se il commercio in 50 o 60 anni ha mutato metodi e vie, in questo periodo le industrie tutte hanno subito trasformazioni a mille doppie più profonde, cambiando non solo il loro proprio organismo, ma tutto l'assetto del mondo civile.

È la natura, la benefica natura delle cose che imprime questa necessità di mutamenti che è progresso e vita.

Ma perchè hanno mutato e l'industria ed

il commercio, verremo noi dissociare questi elementi del comune benessere?

In questo instancabile moto io scorgo invece una ragione per stringere sempre più i nodi di queste due forze della ricchezza pubblica. Nella tendenza al progresso che affatica le industrie ed il commercio verso i perfezionamenti, io veggio una ragione di più per viemmeglio assicurare i vincoli della loro ingenita solidarietà, i legami della loro benefica armonia.

Infatti, signori, badate bene! Se tendete l'orecchio ai soli reclami, ai soli desideri dell'industria, separati e scissi da quelli del commercio, che accomuna a tutto il genere umano i benefizi dell'industria, che ascoltate voi? I desideri dell'industria spesso, non dico sempre, ma spesso saranno in antagonismo con i desideri e con i bisogni del mercato dei consumatori. Spesso l'industria domanderà ai pubblici poteri protezioni e vincoli, che, a lei giovevoli, sono profondamente dannosi al civile consorzio.

Ascoltate solo la voce dell'industria? Questa sarà insaziabile nelle sue pretese. Ma se accanto alle pretese dell'industria ponete le moderatrici influenze del commercio, voi farete il bene dell'industria e quello del commercio, e (ciò che più importa) il bene del grande pubblico, che è l'umanità.

Nell'unione dell'industria col commercio, in cui l'onor. Rossi vede un male, io vedo invece una salvaguardia di bene e di progresso universale.

Queste osservazioni, così improvvisate alla peggio, mi furono dettate da alcune considerazioni del collega Rossi. Sarei stato lietissimo di seguire la mia cara ed inveterata abitudine di silenzio in quest'aula; ma non poteva assolutamente astenermi dal fare queste osservazioni, perchè indegnamente finora rivesto la qualità, da me certo non desiderata, e me ne può far fede l'onor. signor ministro, al quale più di una volta feci preghiera di esserne esonerato, di presidente del Consiglio superiore dell'industria e del commercio.

Un'ultima parola ed ho finito.

L'onor. Rossi mi pare che vorrebbe un Consiglio dell'industria, un Consiglio del commercio, un Consiglio del lavoro, un Consiglio dell'agricoltura e non so quanti altri Consigli. Anche qui dirò forse una bestemmia. Io ho paura, o signori, che di Consigli ne abbiamo

già troppi. E se io potessi vedere un unico e forte organismo consultore accanto al ministro dell'economia nazionale, un unico corpo il quale raccogliesse nel suo seno pochi (notino bene), assai pochi ma eletti e vigorosi rappresentanti dei differenti interessi, agricoli, commerciali, industriali, operai, io credo che si otterrebbe una molto più efficace tutela dei grandi interessi della nazione, di quello che moltiplicando questi enti, i quali o hanno una reale importanza, e tendono ad esagerarla, o non l'hanno, e tendono ad usurparla.

Con queste semplici osservazioni ho finito di usurpare, a mia volta, la pazienza del Senato. (*Benissimo, Approvazioni*).

GUICCIARDINI, *ministro d'agricoltura, industria e commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUICCIARDINI, *ministro d'agricoltura, industria e commercio*. L'onorevole senatore Rossi, modificando, e modificando anche radicalmente l'obbietto della sua interpellanza, ha posto davanti al Senato la grande e antichissima questione dell'ordinamento della rappresentanza degli interessi agricoli, industriali, commerciali.

Io non seguirò l'onorevole Rossi in questo argomento, perchè non mi pare che sia il momento opportuno per trattarlo e trattarlo utilmente. L'occasione verrà, e allora dirò coll'opinione mia l'opinione del Governo; in questo momento credo di dovermene astenere.

Non entrerò neppure di nuovo sulla questione della natura dei premi, del concorso al merito industriale; ho già accennato a questa questione nelle poche parole che ho testè pronunziate in risposta all'interpellanza dell'onorevole Rossi, ed a quelle parole ed a quelle riserve, che ancora credo giuste, mi riferisco.

Però non posso passare (ed è questa la ragione che ho chiesto nuovamente di parlare) non posso passare sotto silenzio le critiche acerbe, soverchiamente acerbe, me lo lasci dire l'onorevole senatore Rossi, che egli ha diretto al Consiglio dell'industria e del commercio.

Il Consiglio del commercio fu fondato molti anni or sono da un uomo che di queste materie se ne intendeva, e tuttora in tali materie è riconosciuto come un'autorità. Fu fondato molti anni or sono, e se non sbaglio nel 1869, da Marco Minghetti. Nel decorso del tempo il Con-

siglio ha subito varie modificazioni nel suo ordinamento.

Ora, in questa sua lunga vita ha reso allo Stato, ha reso ai vari Governi che si sono via via succeduti, notevoli servizi; e gli atti del Consiglio del commercio sono là a fare testimonianza di questo mio giudizio.

Alle censure formulate dall'onorevole Rossi io devo pertanto rispondere, me lo permetta, che non corrispondono in alcun modo alla verità dei fatti. Al contrario di quanto le parole del senatore Rossi possono fare credere, lo Stato italiano, il Governo dev'essere riconoscente al Consiglio del commercio per i servizi che durante la sua omai lunga vita ha reso allo Stato e che ha reso al paese.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io proprio non ho inteso di metterci nessuna nota acre. Io parto sempre da convinzioni profonde nelle mie osservazioni. Per rispondere all'onor. ministro dirò soltanto che quando ei parlò del Consiglio di commercio e dei servizi che può aver reso al Governo, non toccò, non rispose al punto mio che nel medesimo Consiglio non va inglobata l'industria.

E vengo all'onor. Boccardo. Si assicuri che lei porta in Senato a questo riguardo delle massime che non sono accettate da nessuna legislazione estera...

Senatore BOCCARDO. Sarà ignoranza.

Senatore ROSSI ALESSANDRO... Sarà possibile ma è così. L'industria nei singoli Ministeri di ogni Stato è sempre separata dal commercio.

Quanto succede da noi, che non si possono avere pareri netti che rappresentino la parte degli industriali e la parte dei commercianti dipende da questa confusione, e tanto più che nel Consiglio le parti non sono bene equilibrate, come già dissi.

Del resto sono d'accordo che dei servizi possono essere stati resi, ma non mai in proporzione ai 100 milioni che abbiamo spesi dal 1862 in qua.

Vorrei leggere alla mia volta dei giudizi pronunciati qui in Senato dall'onor. Mancini intorno alle Camere di commercio che contrasterebbero molto con quello che è stato detto oggi.

È cosa strana che non si abbia ad alzar la voce di cose economiche in questa Assemblea senza che l'onor. Boccardo si trovi in obbligo di ribattermi e molte volte lo fa contraddicendo se stesso.

Egli ha una dogmatica tutta sua.

Quando io l'aveva interrotto perchè dopo d'aver disprezzato i premi di onore faceva l'apologia dei premi in danaro; quando diceva che i premi a danaro erano buoni per coloro che non ancora erano arrivati alla meta, egli non era tranquillo con sè stesso, perchè finì per soggiungere che gli arrivati prima di loro lo erano in virtù delle tariffe doganali.

Questa sua affermazione io gliela respingo.

Egli può essere liberista finchè vuole ma verrà l'occasione in cui gli dimostrerò che la sua liberalità economica ha dei confini e confini molto limitati.

Egli agita lo spettro delle tariffe doganali, quasi che noi vivessimo sotto un protezionismo come quello francese, della Russia o degli Stati Uniti.

Il grande aiuto che il commercio ha portato all'industria, secondo l'egregio presidente dell'uno e dell'altra!

Se le industrie sono progredite, secondo lui lo si deve al commercio!

Si è dimenticato quel che ai giorni nostri vien di fare il commercio coi sindacati e colle Borse? Anche a pregiudizio delle materie prime? Dove li trova l'onor. Boccardo i sindacati? forse nell'industria? No, nel commercio...

PRESIDENTE. Onor. Rossi, lei va assolutamente fuori dell'argomento, la prego di moderarsi.

Senatore ROSSI ALESSANDRO... Il primo ad andare fuori dell'argomento è stato l'onorevole Boccardo, ed io ho dovuto rispondergli.

Dopo ciò non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Dichiaro esaurita l'interpellanza.

Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per il Tesoro.

DE BERNARDIS, sottosegretario di Stato per il Tesoro. Per incarico del ministro del Tesoro, ho l'onore di presentare al Senato lo « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1897-98 » già approvato dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Do atto al signor sottosegretario di Stato al Tesoro della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà trasmesso alla Commissione permanente di finanze.

Approvazione del disegno di legge: « Esercizio provvisorio durante il mese di luglio 1897 dello stato di previsione dell'entrata e di quelli per la spesa per l'esercizio 1897-98, non tradotti in legge entro il 20 giugno 1897 » (N. 82).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Esercizio provvisorio durante il mese di luglio 1897 dello stato di previsione dell'entrata e di quelli per la spesa per l'esercizio 1897-98, non tradotti in legge entro il 30 giugno 1897.

Avverto il Senato che non avendo il signor ministro del Tesoro potuto intervenire all'odierna adunanza del Senato, ha delegato a rappresentarlo in questa discussione il sottosegretario di Stato per il Tesoro.

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge: (V. Stampato n. 82).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo progetto di legge. Nessuno chiedendo la parola passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a esercitare provvisoriamente, durante il mese di luglio 1897, lo stato di previsione dell'entrata e gli stati di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1897-98, che il 30 giugno 1897 non saranno ancora tradotti in legge; e quindi è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti, ed a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono dilazione e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione presentati alla Camera dei deputati nel dì 30 novembre 1896, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi disegni di legge per la loro approvazione, tenuto conto altresì delle posteriori note di variazioni presentate fino al 24 maggio 1897.

(Approvato).

Art. 2.

Pei prelevamenti dai fondi di riserva il Ministero potrà anche eccedere la quota proporzionale al tempo stabilito dall'articolo precedente per l'esercizio provvisorio del bilancio, giustificandone l'assoluta necessità con apposito decreto da annettersi ai mandati o agli ordini di pagamento.

(Approvato).

Art. 3.

Nulla sarà innovato, fino all'approvazione degli stati di previsione predetti, negli ordinamenti organici dei servizi pubblici e dei relativi personali, riferentisi agli indicati stati di previsione, nonchè negli stipendi ed assegnamenti approvati pei diversi Ministeri e Amministrazioni dipendenti con la legge del bilancio di previsione 1896-97, salvo le disposizioni derivanti da leggi speciali.

(Approvato).

Art. 4.

Cesserà ogni effetto della presente per ciascuno dei detti stati di previsione alla promulgazione della relativa legge di approvazione.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1896-97 » (N. 77).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1896-97.

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di L. 155,000, e le diminuzioni di stanziamento per somma eguale, sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1896-97, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo progetto di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, la discussione è chiusa.

Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo sarà votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei due progetti di legge testè approvati per alzata e seduta.

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

(Il senatore, segretario, TAVERNA fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1897-98 » (N. 73).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1897-98.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1898, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Cerruti.

Senatore CERRUTI. A pochi anni di distanza il bilancio della marina era ancora a 129 milioni, diviso, come sapete, in spese ordinarie e straordinarie e nelle prime erano comprese le importanti spese per la marina mercantile (segnate, vi prego, questa parola importante).

Di anno in anno, circostanze finanziarie ci imposero forti riduzioni, e per l'esercizio cadente, venne ridotto a soli 91 milioni; somma ben impari a far fronte allo scopo supremo della difesa del paese, ad una efficace tutela agli interessi nazionali all'estero, e alla protezione della marina mercantile, industria marittima, che io ritengo fonte principale di prosperità del nostro paese eminentemente marittimo.

Tutti i ministri dal 1891 a questa parte non dissimulandosi gli alti doveri che quel supremo grado loro imponeva e convinti che se nella vita dell'uomo o di una famiglia un passo in sinistro, un passo in ritardo nell'attività di una nazione può essere fonte di guai, di disastri, di danni senza fine, non trascurarono osservazioni, considerazioni, carezze, lotte, direi, coi loro colleghi delle finanze, ma sempre, e ben a malincuore, dovettero cedere, senza rassegnarsi, all'impero del ristretto, del maltrattato erario.

Venne in tal modo, onorevoli colleghi, ritardata (e questo potrebbe convertirsi in uno di quei guai ai quali intesi alludere, Dio disperda le mie parole), venne in tal modo ritardata, dico, quella progressiva, doverosa marcia in avanti in questa amministrazione dello Stato, e per primo a danno dei capitoli; riproduzione di quell'insieme, di quel complesso di materiale di difesa e di offesa che la nostra posizione geografica ed idrografica ci impone avere e mantenere sempre al corrente.

Dovere, se non impostoci, quanto meno ride-stato all'animo nostro con auguste sovrane parole il giorno dell'apertura di questa ventesima legislatura.

In oggi, l'attuale ministro della marina, convinto del pari dei suoi colleghi, che l'Amministrazione marittima in Italia merita su tutte le altre, per qualche anno ancora, preferenza di affetti e di considerazione, presenta un bilancio, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, di 94 milioni, più quella nota supple-

tiva di avant'ieri, per cui vi è considerevole aumento. Ed io saluto questo aumento.

Comunque io ritenga questa somma tuttora insufficiente a provvedere ai veri bisogni di un'armata che assicuri; previo i voleri della Provvidenza, la difesa dello Stato, la tutela dei nostri interessi all'estero e la protezione del commercio, pur nondimeno sento il dovere di rendere omaggio e sensi di gratitudine all'onorevole ministro non senza però pregarlo di tener sempre viva l'idea che, ove fortunate circostanze finanziarie, che ci auguriamo, il permettessero, di non trascurare ogni possa per avere maggiori fondi, direi, per strappare maggiori mezzi, a fine di assicurare per quanto è possibile la potenzialità, l'indispensabile riorganizzazione delle forze navali ad uno Stato che ha immensi litorali di facile approdo, scevro di insidiosi passaggi a navi estere; molte e ricche città esposte, desiderose d'immenso commercio e soprattutto migliaia di cittadini cui le ristrettezze di fortuna impongono temporario esilio e che ove tutelati e ben diretti, devono essere fonte di ricchezza del paese.

Accennate queste considerazioni che si riassumono in auguri e speranze per l'avvenire della marina d'Italia e quindi per la prosperità del paese, passo al tema portato dall'ordine del giorno, cioè, bilancio della marina; e coi capitoli in mano cercherò di parlare del materiale per la marina da guerra, della imperiosa necessità di averne, e molto, del materiale per la marina mercantile, del pari necessità di averne, parlerò del personale della marina militare e mercantile, come che tutti capitoli di spesa in questo bilancio.

Comunque i temi sui quali mi propongo di parlare sieno vari, pur tuttavia sarò breve. Parlerò per sommi capi, senza entrare in particolari e ben meno in cifre; d'altronde particolari e cifre tanto bene illustrate dalla dotta relazione dell'onorevole Valsecchi; ed io sarei temerario se mi permettessi sulla medesima una sola considerazione.

La questione del tipo, del genere, della grandezza e dimensione del materiale marittimo, per soddisfare tutte le esigenze cui può essere chiamata una flotta, è un problema che naturalmente si affaccia al pensiero di ogni persona cui stia a cuore la pace e la prosperità del paese.

È una questione che interessa tutte le nazioni.

Ogni nuova invenzione, ogni ritrovato di una nazione è investigato con cura, spiato da tutte le altre; il segreto altrui è sempre oggetto di studi da parte degli ufficiali delle marine, sieno naviganti o costruttori. Studi che conducono a spese forti e non sempre con esito felice, spese però che bisogna fare.

È tuttora un problema per tutte le nazioni il determinare il modo di costituire un complesso armonico di materiale marittimo, a difesa ed offesa da potersi ammettere con logico ragionamento risolutivo.

La nave, il congegno in disegno è l'opera più perfetta, la stessa nave varata lascia a desiderare su altre navi di disegno posteriore.

Ma queste idee non ci sconsortino, non ci disaminino in quanto che a parere di autorevoli tecnici all'estero, a parere degli ufficiali di marina, fin dal 1874, i nostri ministri si sono incamminati su di una via la quale, più di ogni altra, in punto genere, forma, grandezza e tipi di costruzioni lascia maggiori addentellati per seguire i sempre nuovi ritrovati della scienza.

L'Italia, è vero, è entrata alquanto tardi nella grande palestra della rinnovazione e ricostituzione del naviglio, ma dal 1874, dopo le parole dell'onorevole Di Saint-Bon, sorrette da quelle dell'onorevole Brin, si è incamminata su di una via che parve ardita e temeraria in rapporto ai mezzi del nostro giovane paese; quella via venne con lodevole costanza seguitata in quanto che sembrava al ministro Saint-Bon ed all'onorevole Brin fosse quella che conducesse alle costruzioni più appropriate ai tempi. Il Saint-Bon non si è ingannato, il Brin neppure.

E qui permettetemi di fare un po' di storia. I due mostri, *Duilio* e *Dandolo*, ideati e costrutti sui nostri cantieri, con un'audacia che sembrava ostinazione, furono oggetto di critica e di censura, circondati da sinistre voci, da presagi di sventura. Il Saint-Bon ed il Brin lungi dal cedere il passo a quelle censure, convinti delle loro opinioni non senza tener conto dei progressi della scienza, fecero costruire altre due navi cui imposero i nomi d'*Italia* e *Lepanto*.

Le prove di queste due navi indussero alla costruzione dell'*Umberto I*, della *Sardegna* ed altre, ed oggi della bellissima nave *Saint-Bon*,

che se non ha ancora fatte le sue prove, è certa di aver la laurea ad unanimità.

Sui cantieri esteri intanto si costruivano, e si costruiscono, navi simili all' *Umberto I*, alla *Sardegna*, ed oggi si tratta d'imitare il *Saint-Bon*; e questo lo dico per avvalorare le nostre costruzioni, per cui se può essere temerario asserire che la prima idea di superiorità dei mostri dei quali ho inteso parlare ha avuto origine in Italia, certo l'Italia non fu seconda a concepirla e ritenerla quale scintilla delle nuove costruzioni dei tempi, degli attuali tremendi giganti di guerra sul mare e loro indispensabili, minuscoli, insidiosi, distruttivi compagni.

Niuno havvi metta in dubbio che l'Italia debba avere una marina militare ed una marina forte; da tutte le persone, che con pareri, scritti, ed anche dottrine da caffè, trattasse cose di mare, si vogliono avere navi con le migliori qualità di difesa, autonome, grande velocità, murate resistenti, navi insomergibili, navi con le migliori qualità di offesa, maggior raggio d'azione, minor diametro di evoluzione, artiglierie leggiera di lunga portata a tiro rapido ed efficace, molte aperture per siluri semoventi, ecc. ecc.; si vogliono navi ideali delle più perfette.

Tutte queste legittime aspirazioni, questi desideri, onorevoli signori, non è del pari facile attuarli come accennarli.

La loro attuazione domanda studi, tempo e spese; spese che bisogna fare ove si vuole avere una flotta, inquantochè sta a fronte della flotta, la pace e la tranquillità del paese, e più ancora il legittimo orgoglio della propria indipendenza?

Ma, onorevoli signori, non lusinghiamoci in astratte speranze sul numero delle navi che compongono la nostra flotta. Il numero delle navi di 1^a e 2^a classe, esploratori, avvisi, torpediniere, etc. che compongono la nostra flotta è impari a quello che l'Italia dovrebbe avere.

Io non voglio qua fare confronti con altre armate che le evenienze politiche potrebbero fare entrare nel Mediterraneo ed accostarsi un tantino di soverchio alle nostre coste.

I confronti portano sempre attriti, sono odiosi, non devono fare che nel segreto dei nostri studi per servirci di norma; ma ripeto non lusinghiamoci col nutrire troppe speranze, inquantochè nell'elenco della nostra flotta figu-

rano ancora navi costrutte prima del 1875 e direi anche quelle prima del 1880, epperò, se non *rococo*, quanto meno mancanti di quelle belle qualità per costituire una nave del giorno d'oggi. Eppoi, il tempo passa, il materiale si logora, ma più ancora i progressi della scienza o invecchiano innanzi tempo, fa quindi mestieri costruire, provvedere e colmare le lacune.

Al pari che ogni anno, con l'andare dei tempi si rimpiazzano gli uomini che per età o per altri motivi passano all'ospizio degli invalidi, con più ragione coll'avanzar del tempo devesi surrogare quel complesso di materiale di offesa e di difesa che, se ha fatto il proprio dovere ha anche fatto il suo tempo.

Io ho promesso di parlare per sommi capi, ritengo aver detto a sufficienza per giustificare le spese portate in questo bilancio in merito al materiale e salutare con marinarésca esultanza i sette milioni presentati con separata nota dall'onor. ministro.

Ma, onorevoli senatori, voi m'insegnate, non è solo sulle forze militari di terra e di mare che una nazione deve fare assegnamento per conseguire e mantenere la propria indipendenza. Una nazione, mentre concede di continuo pensieri a Marte, non deve trascurare cure a Termide ed invocarla propizia costante in ogni attività della propria economia nazionale.

Si è parlato dell'agricoltura, elevata a scienza, si è parlato dell'industria manifatturiera; ma per me prima di tutto sta l'industria marittima, ossia marina mercantile.

Non parlo delle due prime, in quanto che altri illustri colleghi, gli onorevoli Rossi, Grifini, Luzi, Pecile, Boccardo, ed altri, hanno in quest'aula esaurito il tema; sarei temerario ove mi permettessi una sola parola; e poi mio compito è la marina e anzi in questo momento marina mercantile.

Protezione, tutela e permettetemi il termine, spesa per la marina mercantile; per me tutto non può che tradursi in estesi commerci internazionali, in grandi movimenti di traffici; in facilità di esportazione per i nostri prodotti agricoli e manufatti, in scuola sul mare, a migliaia e migliaia di cittadini, i quali mentre dal mare traggono pane, scienza e nobiltà di cuore, acquistano colle loro navigazioni sempre in mezzo ai pericoli ed alle privazioni, quelle doti di coraggio, d'arditezza, ed insieme di or-

dine e disciplina, che poi quando chiamati dal paese vengono a mettere in opra nell'armata navale. Tutela all'industria mercantile vuol dire una corretta legge sulla pesca, dalla quale traggono pane migliaia e migliaia di famiglie; la tutela alla marina mercantile addita la via ad una disciplinata emigrazione; benefica, valvola di sicurezza alla nostra sempre crescente popolazione, emigrazione fatta e vigilata su navi con bandiera italiana; emigrazione che genera in sua ragione diretto volume e quantità di esportazione di prodotti agricoli e manufatti italiani.

Tutela all'industria marittima vuol dire lavori nei nostri arsenali, ma più ancora costruzioni sui cantieri privati, di navi di grossa mole, e quindi speranza alla marina mercantile di concorrere colle compagnie rivali; ma più di tutto sicurezza al Governo di poter fare assegno su navi ausiliarie, esploratori, avvisi, ospedali ecc., in qualsiasi evenienza di guerra come di ordine interno.

Tutela alla marina mercantile infine vuol dire ricchezza; ricchezza in parte accumulata, mietuta sui campi all'estero, quindi fonte diretta di proprietà per il paese.

Per me l'industria marittima ossia marina mercantile, forse m'illude l'affetto che ho per la marina, e più ancora mi illude essere io nato in un paese eminentemente marittimo, ove mi si provasse essere un'illusione sarei pronto a chiedere perdono a chi non è marino per questo mio slancio di affetto, ripeto per me l'industria marittima è madre di ogni industria. Essa ha diritto al maggior pensiero della nazione: lo Stato deve intervenire anzi precederla in ogni sua attività di progresso; deve concederle la maggior parte delle energie che egli possiede, affinché possa mantenersi con legittimo orgoglio a tutte le altre industrie guida.

Quindi credo opportune e lodevoli le leggi del 1885-96, e sarebbe a mio parere lodevole, e quanto meno opportuno, un aumento di somme su questo capitolo della marina mercantile, in quanto che io credo che la legge sull'emigrazione che sta maturandosi, e la necessità di costruire bacini lunghesso la costa, per facilitare il raddobbo alle nostre navi, e per invitare le navi estere a visitare le nostre spiagge con interesse nostro, tra poco lo richiederanno. E a questo punto mi preme rassegnare alla

vostra considerazione una questione; sarà forse questione di mente inferma, ma fatta con cuore sincero.

Se la sola Liguria ha potuto intervenire, sarà ora più o meno un secolo, con 125 navi nell'audace spedizione di Egitto: e 34 anni più tardi, questo ai miei tempi, e me ne ricordo poichè sono vecchio, con 130 navi nella spedizione di Algeria, perchè domando io, l'Italia, con l'attività dei suoi 30 milioni di abitanti, ora che anche essa, come dianzi dissi, è entrata nella grande palestra della ricostruzione del naviglio, ora che ha tutti i suoi cantieri forniti delle migliori macchine, dei migliori congegni, non potrà nutrire speranza di mettersi, col tempo, in rapporto ai 5 milioni e mezzo del piccolo Stato del sovrano di Sardegna?

Non si deplori di continuo la mancanza della materia prima. L'energia elettrica apre ogni giorno orizzonti senza limiti; e gli alunni dei Cannizzaro, dei Blaserna, dei Brioschi, dei Cremona ed altri certamente non avranno mestieri di andare a mendicare gli effetti e le applicazioni dell'energia elettrica dagli stranieri come merce di monopolio altrui.

Si abbia fede, si abbia buona volontà: *sursum corda*, come diceva l'onorevole senatore Rossi. Facciansi voti affine che tutti depongano per quanto è possibile, sull'ara federale della comune prosperità, il complesso delle proprie energie di studi, di intelligenza, di forze di finanza e di onestà, e vedrassi che le spese fatte oggi per la marina, e sopra tutto quelle per la marina mercantile, lungi da essere improduttive, saranno feconde di lucrosi interessi. Il risveglio da alcuni anni sui cantieri privati in Italia, a mio parere, è di fortunato presagio, ai destini dell'industria marittima.

Mi pare di aver detto a sufficienza in merito alla marina mercantile.

Passo adunque al personale.

Noi abbiamo giovani ufficiali, colti, di buona volontà, arditi, e se farà di bisogno audaci. Abbiamo comandanti ed ammiragli all'altezza del loro compito e tutti con la loro attività giustificano pienamente le spese, anzi dirò i sacrifici, come disse il nostro collega Vitelleschi, che la nazione ha fatto per la marina, e garantiscono i sacrifici e spese che ancora potrà deliberare per portare la marina all'altezza cui il paese ha diritto.

Io vi dirò commosso ma in pari tempo con animo lieto; io il più vecchio tra gli ufficiali della marina, nel mio *Hôtel des invalides*, sono ben sovente onorato da egregi ufficiali, miei colleghi, vecchi e giovani, i quali vengono a deporre nell'animo mio le loro confidenze, e posso asseverare che tutti gli ufficiali della marina, se per sensi di umanità non palesano apertamente i loro pensieri sono tutti disposti a salutare con gioia e nazionale esultanza il giorno in cui la nazione crederà dovere affidar loro il compito di riconquistare quegli allori che sventura volle negare all'Italia nel 1866, e son sicuro che essi riporteranno la palma.

Passo al personale della marina mercantile. Il pacifico operaio della medesima non fa mai scioperi non turba mai la tranquillità pubblica.

Il marinaio, fortunatamente per voleri superiori spensierato con sola fede inconcussa nei suoi capi, merita tutta la vostra stima; merita la maggiore considerazione del paese.

Dei suoi sforzi, delle sue ansie sempre taccite ed occulte, delle sue pene per vincere le continue avversità inerenti al proprio mestiere mai se ne parla.

Dei sinistri, dei disastri, dei drammi sul vasto teatro della navigazione e del commercio, noi non siamo testimoni oculari e le notizie al riguardo che si leggono sui giornali passano presto nel campo dell'oblio e solo se ne vedono gli effetti nelle spiagge, nelle città marittime; in tante famiglie orfane, povere, miserabili, in quanto che l'eredità del marinaio è l'onestà, sì, ma sempre e solo la miseria.

Io ho parlato per sommi capi, senza entrare in particolari, non so se mi sia a sufficienza spiegato; so però che ho parlato a menti elevate, ad intelligenze somme, sono quindi persuaso di essere stato inteso.

Riassumo.

Che la nazione faccia per ora assegno sul limitato materiale che possiede non senza fare ogni possa per aumentarlo. Che la nazione abbia fede nel personale militare, in quanto che ufficiali e comandanti col loro coraggio daranno del valore anche ai *rococo* dei quali ho inteso parlare. Che la nazione protegga la marina mercantile, tuteli l'industria marittima, che io ritengo debba essere la prima fonte di ricchezza del paese.

Ed ora avrei finito, se non dovessi svolgere

un'altra idea, sempre inerente al bilancio della marina.

Intendo alludere all'estensione dell'attività della Croce Rossa, alle guerre marittime.

Altre volte in occasione del bilancio della marina ridestai questa questione: tutti i ministri hanno promesso la loro attenzione, il loro interessamento, ma finora la questione è rimasta allo stato di pio e semplice desiderio.

Il solo Saint Bon, il quale, come sapete, non poteva rimanere inerte, indifferente a qualsiasi opera di principi umanitari e santi, prese a cuore la questione, ma iniziati i primi studi, morte lo colse, non poté portare a compimento quella flotta di umanità, quelle navi neutre con bandiera bianca e croce rossa che egli voleva destinare a compagne della flotta combattente.

Non dimentichiamoci, onorevoli colleghi, che ormai cogli attuali strumenti di guerra sul mare in pochi momenti il naviglio delle due parti combattenti sarà pieno di morti e feriti che invano chiederanno assistenza e che in breve centinaia di naufraghi, equipaggi interi dal mare alzeranno le braccia, invano, per essere salvati.

Vorranno le nazioni assistere allo spettacolo di tanto disastro, ad un'ecatombe di vite umane il di cui sacrificio non aggiungerebbe punto lustro alla gloria nazionale, nè una stella di più alla propria bandiera, la quale da quel momento non potressi alzare che a mezz'asta?

Lascio al vostro cuore le meditazioni di queste mie parole.

Io dalla sfera della mia nulla influenza mi limiterò ad evocare lo spirito dei compianti colleghi Palasciano e conte Della Somaglia, affinché dal loro sublime seggio in cielo scendano propizi ad ispirare all'animo dei ministri, dei consiglieri tutti della Corona il pensiero che anche nelle guerre sul mare l'umanità richiede i suoi diritti e che se *inter arma silent leges*; con un internazionale diplomatico convegno, appunto come si è fatto per gli eserciti, con sede in Ginevra, si ammetta del pari nelle battaglie sul mare *post arma autem non silet humanitas*.

Fatto questo convegno scritto e segnato senza riserve e senza restrizione, se ne affidino le ulteriori cure all'onorevole conte Taverna (duolmi non veder presente), il quale, per volontà sovrana, ha raccolto l'eredità del non mai

abbastanza compianto conte Della Somaglia, e vedrassi che egli, in un coi signori componenti i Comitati che si degnamente presiede, soprà dissipare quell'antico adagio: che non faccia di mestiere provvedere pel naufrago marino in quanto che il marinaio dalla sua istituzione è abituato ad annegarsi.

Senatore NEGROTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore NEGROTTO. Onorevoli colleghi. Pilotato così bene da un ammiraglio, io prendo coraggio a prender parte a questa discussione che sempre mi ha interessato per l'importanza che ha la marina militare, che mi sta veramente a cuore. Ho udito l'amico mio ammiraglio Cerruti che mi ha preceduto...

PRESIDENTE. Qui siamo tutti senatori.

Senatore NEGROTTO ... Io sarò lietissimo di entrare in questa discussione, ma ben inteso non in tutte le cose che l'onor. senatore marinaio ha detto (*ilarità*), ma io che non sono senatore marinaio mi sento ancora un po' forte per poter andare innanzi sulla sua traccia, che cioè sia di una grande utilità per il nostro paese avere una buona marina militare, ed io nelle sue vedute concordo tanto più volentieri in quanto che se finora la storia c'insegna che le difese d'Italia nostra si preparavano specialmente sulle Alpi e sul Po, spero converrete meco, onorevoli colleghi, che dopo le grandi annessioni avvenute delle coste marittime, nulla di più facile sia che le località delle nostre guerre possano mutare, e che possiamo essere anche più facilmente attaccati dal lato del mare.

E come ci potremo difendere se non avremo una potente flotta?

Questa domanda io faccio a tutti gli onorevoli colleghi anche non marinai, perchè essendo senatori, e quindi uomini intelligenti e pratici comprenderanno che senza navi, e molte, non si fa la guerra in mare.

Per la difesa del nostro paese e per l'onore d'Italia si deve sopportare qualunque sacrificio.

Sono lietissimo di poter dire queste cose ad un ministro che è un valentissimo costruttore navale e che è una vera fortuna per l'Italia si trovi ora a capo della nostra marina, specialmente in questi momenti che tanto interessa l'aumento del suo materiale. I cambiamenti di Ministeri sventuratamente in Italia sono troppo frequenti, perciò io dico all'onor. ministro Brin

occorre fare, faccia ora e presto e farà certamente bene, essendo competentissimo in questa materia delle costruzioni navali.

Noi possiamo fare un grande assegnamento sul personale. Si è detto e si dice che la prima marina del mondo è la marina inglese, non voglio togliere il merito a quella marina, tanto più che è una cosa ammessa da tutti. Ma se i marinieri inglesi son valorosi, noi abbiamo marinai i quali al valore ed all'ardimento associano una qualità che agli inglesi qualche volta manca, la sobrietà. Ed un uomo valoroso e sobrio ha certo un grande vantaggio sugli altri.

Ma se la forza della marineria italiana nulla lascia a desiderare, altrettanto possiamo andar superbi di affermare intorno al ben distinto e valoroso corpo de' suoi ufficiali.

Ciò posto, quando siasi provvisto all'assetto del materiale, l'Italia potrà esser sicura e lieta che in qualsiasi fortunosa occasione la sua marineria saprà efficacemente difenderne le sue estese coste, continuando a tenere alto il prestigio delle gloriose antiche marine che fortunatamente sono ora tutte assieme riunite.

La marina italiana però difettava ancora di un'invenzione di generale utilità, intendo alludere alle controtorpediniere. Ora io ripeto all'onorevole ministro la preghiera che gli feci or sono pochi giorni, di voler avere la mano larga nelle spese per la costruzione delle controtorpediniere, che possono giovare così alla difesa come all'offesa.

Potrei aggiungere altre raccomandazioni, ma lo reputo inutile poichè è grande la fiducia che ho nel ministro della marina. E poi, siccome la parola dell'onorevole mio amico e collega Cerruti avrà fatto sui vostri cuori una breccia maggiore che non possa farè la mia, che se ho la passione per la marina, sventuratamente non ho mai avuto l'onore di appartenervi. Mi affido che il Senato in quelle circostanze che gli si potranno parare davanti di poter giovare all'incremento della marina, lo farà, e lo farà tanto più volentieri perchè il Senato è un corpo eminentemente patriottico, è il primo dello Stato e deve anche ritenere che ha quasi un dovere di dare l'esempio agli altri nostri onorevoli colleghi che siedono nell'altro ramo del Parlamento.

Quando la Camera dei deputati vedrà che

il Senato prende sul serio e gli stanno a cuore le sorti della nostra marina, oh, io allora son sicuro che gli onorevoli deputati, di fronte a noi, non vorranno certo essere da meno da quello che sono i loro vecchi colleghi del Senato, e vorranno efficacemente contribuire a dotare l'Italia di una marina potente, onde, in qualunque evento, possiamo far trionfare la nostra bandiera (*Benissimo*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Gli onorevoli senatori Cerruti e Negrotto hanno fatto presente al Senato quanto sia importante, per un paese marittimo come il nostro, che si dia un sufficiente sviluppo alla marina militare.

Io non ho bisogno di dire al Senato, come divida pienamente quest'opinione, anzi io credo che dato un paese come l'Italia, il quale (come ebbe a dire un illustre generale) ha una frontiera terrestre di 600 chilometri, la più forte del mondo e difesa da un poderoso esercito, non se ne possa concepire la esistenza, ove se ne lascino senza difesa gli altri 6000 chilometri di frontiera marittima.

Ora sta in fatto che questa disgraziatamente è completamente indifesa, mentre per le sue condizioni speciali è soggetta facilmente alle offese. In tutti gli altri paesi infatti le città marittime sono situate agl'estuari dei fiumi in posizione di difficile approccio: le nostre ricche e popolate città di mare sono invece così situate, che riesce facile alle navi d'accostarsi a tiro di pistola.

Quindi io credo che sia assoluta necessità di provvedere seriamente alla difesa marittima del nostro paese.

L'ho già detto altre volte, e l'ho inserito anche nella nota preliminare del bilancio: non soltanto le condizioni attuali della marina italiana non corrispondono a quegli ideali di grandezza e di potenza che molti vagheggiano per un paese essenzialmente marittimo, come il nostro, non soltanto esse non soddisfano alle esigenze della protezione sui mari lontani dei nostri interessi marittimi e dei nostri connazionali, ma neanche bastano alla tutela dei nostri mari, alla difesa del nostro paese.

Ora questa ultima difesa è scopo essenziale e doveroso.

Come il Senato sa, nel 1877 il Parlamento decretò quale fosse il materiale necessario alla marina, e stabilì che la costruzione di questo materiale dovesse essere compiuta in un decennio, cioè al fine dell'anno ora decorso.

Nei primi anni si sono stanziati i fondi occorrenti, per poter raggiungere questo scopo; ma in seguito le necessità finanziarie hanno obbligato a diminuire i fondi, così che oramai sarebbe impossibile di raggiungere, all'epoca stabilita, quanto in allora si era fissato.

I fondi straordinari che erano destinati alle costruzioni navali sono stati eliminati dal bilancio ed il capitolo del rinnovamento del naviglio, che era stabilito in 27 milioni, è stato ridotto a 22 milioni. Crescendo sempre le esigenze finanziarie, si sono fatte altre riduzioni, per cui anche le quote della manutenzione del naviglio e del corpo reale equipaggi sono state diminuite, in modo che la nostra marina è entrata in un periodo di vera decadenza.

Certo, se volessimo riprendere la via e rioccupare il terreno perduto, occorrerebbe fare degli sforzi molto considerevoli; ma il Governo deve ancora preoccuparsi delle condizioni delle finanze dello Stato, e quindi non potrebbe proporvi di fare spese eccessive, le quali verrebbero di nuovo a turbare l'equilibrio del bilancio; poichè anche uno sforzo fatto così durerebbe qualche anno e poi trarrebbe nuovamente dietro a sé la reazione. Il Governo pertanto si è proposto di restare nei limiti consentiti dai nostri mezzi finanziari ed ha proposto quest'anno di aumentare il bilancio di sette milioni per provvedere in piccola parte sia all'aumento che alla manutenzione del naviglio, come pure al corpo reale equipaggi.

La proposta che io ho presentato ai miei colleghi è, che negli anni avvenire questa somma sia portata a dieci milioni.

Io divido coll'onorevole Cerruti e coll'onorevole Negrotto l'aspirazione ad una spinta maggiore; ma, ripeto, come uomo di Governo debbo anche tener conto delle nostre condizioni finanziarie, e così mi sono limitato a domandare i fondi strettamente necessari per non compromettere l'opera iniziata e rimettere la nostra marina in grado di garantire efficacemente la difesa del paese.

Per tal modo non si ripeterà l'inconveniente già verificato, che cioè, dopo tanti sforzi fatti

per creare la nostra marina, veniamo a trovarci per necessità economica nell'impossibilità di provvedere al mantenimento e rifornimento del materiale e di tener dietro ai progressi, che continuamente si fanno nelle altre marine.

Certo questa condizione di cose, per uno che si occupi di marina, è dolorosa, ma non è a credere che essa riguardi soltanto gli interessi della marina, chè evidentemente il ministro deve aver di mira gli interessi generali del paese e non gli interessi speciali di un corpo e di un istituto, per quanto rispettabili.

Certo, se i mezzi del bilancio lo consentissero, io dovrei desiderare molto di più. Ma quello di cui sento il dovere è di provvedere almeno a che non venga pregiudicato lo scopo supremo della difesa. A questo riguardo appunto e per questa considerazione, io rinnovo l'osservazione che ho fatto l'altro giorno al Senato: che il materiale delle torpediniere a grande velocità non solo è necessario, perchè è il tipo di cui maggiormente si difetta, ma dovrà assorbire la maggior parte della spesa, come il mezzo più valido per la difesa delle coste.

Pertanto io rinnovo la promessa che ho fatto, che dei fondi che ho a mia disposizione, una buona parte la consacrerò a dare un impulso energico all'introduzione di questo materiale nel nostro naviglio.

Posta così la questione, poco invero mi resta a dire al senatore Cerruti, perchè purtroppo, mentre divido le sue aspirazioni di veder grande la marina militare, e grande anche la marina mercantile, devo contenermi nei limiti consentiti dal nostro bilancio.

Per cui, alla domanda che avrebbe fatto per un aumento di somma per la marina mercantile, debbo rispondere che l'ultima legge sui premi della marina mercantile ha già migliorato molto il soccorso che lo Stato dà alla marina mercantile e debbo anche aggiungere che l'effetto di questa legge promette di essere molto sensibile. Ho già notizia che le Società principali, quella di Navigazione generale, la Veloce e l'altra della benemerita Società delle Puglie, di Bari (la quale ha pochissime sovvenzioni dal Governo, ma è molto bene amministrata), hanno dato impulso alla costruzione di nuovo materiale.

Mi consta che queste tre Società hanno ordinato ai nostri cantieri dei nuovi piroscafi, di

modo che pare che realmente la trasformazione e l'aumento del nostro naviglio a vapore prenderà in pochi anni un grande sviluppo; così ritengo che lo Stato raggiungerà lo scopo prefissosi nell'assegnare questi premi in aiuto alla marina mercantile, che era venuta in tanta decadenza.

Il senatore Cerruti ha parlato anche della Croce Rossa, della quale istituzione egli è molto benemerito, perchè ha preso parte a tutte le conferenze ed ha fatto perseveranti studi per estenderla al caso di guerra in mare.

La Croce Rossa, presieduta dal benemerito senatore Taverna, ha fatto delle proposte alla marina ed ha mandato degli studi completi relativi all'allargamento del suo campo d'azione. Io mi sono rivolto al mio collega degli esteri per le trattative che occorre di fare perchè queste proposte siano adottate; il ministro degli esteri ha creduto, che per riuscire più facilmente allo scopo fosse più conveniente d'incaricare di questi negoziati la Svizzera, come paese neutrale, e che ha avuta sempre la massima influenza in questa questione. La Svizzera ha consentito ed io spero che la cosa si avvii in modo da potere ottenere l'intento.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Io devo cominciare con un fatto quasi personale per ringraziare il senatore Cerruti delle parole lusinghiere che ebbe la bontà di rivolgere al relatore; ma, se non ho frainteso, mi pare che egli abbia esordito rallegrandosi coll'onore ministro della marina d'aver aumentato i fondi, o per meglio dire, di avere proposto nel bilancio del 1897-98, stanziamenti superiori a quelli del 1896-97. Ma la cosa non starebbe così, perchè di fatto col nuovo esercizio il bilancio della marina, nel suo insieme, presenterebbe una diminuzione al confronto di quello che sta per scadere; la quale diminuzione, in complesso, sarebbe di due milioni e sessantaduemila lire. Due milioni però fanno parte delle spese d'Africa, che ormai cessano, non essendovi più nel progetto di bilancio che discutiamo, alcun capitolo che porti spesa per l'Africa.

La differenza quindi pel nuovo esercizio si ridurrebbe a sole 62,000 lire di meno.

Fortunatamente il Senato ha in questi giorni

approvato un progetto di legge per una maggiore assegnazione sul bilancio della marina di sette milioni, dei quali tre dovrebbero essere iscritti nell'esercizio che sta per scadere, e quattro nel prossimo; e quindi questo maggior assegno sarà già un avviamento a sopperire ai più stringenti bisogni della riproduzione del naviglio, di cui hanno parlato i precedenti oratori.

Ma a questo riguardo, mi dispiace che la relazione sul bilancio che si discute sia stata distribuita forse un po' tardi, perchè non tutti i senatori avranno avuto agio di poterla leggere.

In questa relazione la Commissione permanente di finanza, ha voluto mettere in chiaro anche la parte contabile dei fondi che erano stati destinati alla riproduzione del naviglio e alle nuove costruzioni navali che formano oggetto di due distinti capitoli; uno (il 51) nella parte ordinaria e l'altro (il 54), nella parte straordinaria del bilancio.

In quanto al primo, negli scorsi esercizi ebbe sempre degli stanziamenti superiori a quello proposto per l'esercizio 1897-98, poichè in questo non vi sono iscritti che 19 milioni, per cui i 7 milioni che si può sperare verranno anche approvati dalla Camera dei deputati, giusta il riparto approvato dal Senato, porterebbero a questo capitolo un molto efficace aumento.

Nella parte straordinaria l'onorevole ministro ebbe a dire che i fondi erano esauriti...

BRIN, *ministro della marina*. Non si sono portati tutti i capitoli di spesa straordinaria.

Senatore VALSECCHI, *relatore*... Dobbiamo però ricordare che la legge con la quale veniva approvato il programma del 1887, assegnava 85 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio della marina, e questo fondo in oggi per verità sarebbe totalmente esaurito, se non fosse intervenuta la legge del 30 dicembre 1888, la quale accordò in via straordinaria altro fondo di lire 19,600,000. Ne consegue perciò che si avrebbe ancora un avanzo disponibile, il quale dalla relazione della Commissione permanente, come anche dalla relazione ministeriale, risulta di 8,150,000 lire, ma a questo avanzo non può darsi il significato che in bilancio non siansi iscritti a tempo i fondi autorizzati dalla legge del 1887, imperocchè essendosi, come dissi,

intervenuta la legge del 1888 che autorizzò una maggiore spesa straordinaria di 19,600,000 lire, da questa che nella sua totalità, è stata iscritta nell'esercizio 1888-89, ha potuto derivarne l'avanzo predetto di 8.150.000 che si ha ancora disponibile per i futuri esercizi.

Dirò anzi che l'impressione prodotta dalla diminuzione successiva di stanziamenti, a partire da quell'esercizio, proviene anche da ciò che la predetta maggiore spesa, fu impostata tutta nel solo esercizio 1888-89, assieme ad una notevole anticipazione sulle somme state accordate dalla legge del 1887 ed altre anteriori, le quali dovevano essere diversamente ripartite. Nessuna meraviglia quindi che, rivedendo gli stanziamenti degli anni successivi, dopo il 1888-89, vi si riscontra una forte diminuzione, ove si rifletta che si è avuto nel bilancio 1888-89 nientemeno che uno stanziamento di oltre 63 milioni nelle sole spese straordinarie.

Ma il fatto è che confrontati tutti i fondi autorizzati dalla legge 30 giugno 1887 e dalle leggi speciali anteriori con gli stanziamenti iscritti in bilancio, non solo siamo in pari, ma vi è una eccedenza alla quale fa riscontro il nuovo fondo straordinario accordato colla legge del 30 dicembre 1888.

L'onor. ministro parlò degli attuali bisogni della marina anche per la circostanza che lo stanziamento annuo di 27 milioni per la riproduzione del naviglio, venne poi mano mano per necessità finanziarie ridotto notevolmente.

Bisognerebbe qui ricordare il disposto della legge organica del 30 giugno 1887, la quale, come è detto nella relazione, ha stabilito il preventivo di spesa per completare il naviglio da guerra entro un decennio; e fatto il conto di ciò che era già costruito, od in corso di costruzione dopo il 1877; fatto il conto del fondo che al 1° luglio 1887 era ancora disponibile, sulle somme accordate da leggi precedenti, ne è risultato un *fa-bisogno* di 257 milioni, al quale si sarebbe provveduto:

1° Con lo stanziamento *per dieci* esercizi consecutivi, a partire dal 1887-88 nella parte ordinaria del bilancio di 22 milioni, e così per dieci anni 220 milioni;

2° Nella parte straordinaria poi si sarebbero stanziati, sugli 85 milioni accordati dalla legge per titoli diversi, i 37 milioni assegnati

alle costruzioni navali, ripartiti in nove esercizi sempre a partire dal 1887-88.

Per conseguenza nella parte ordinaria si cominciò non già con lo stanziamento di 27 milioni, ma soltanto con 22 milioni, di poi aumentati a 27.

I 22 milioni furono mantenuti a partire dal 1887-88 per due esercizi; poi pei quattro successivi esercizi si ebbero 27 milioni, poi si scese gradatamente da 25 a 22, ed ora pel nuovo esercizio 1897-98 sarebbero proposti soli 19 milioni. Speriamo però che col ricordato progetto di legge d'una maggiore assegnazione di 7 milioni già votati dal Senato ed ora in esame alla Camera elettiva, almeno pei bisogni urgenti, si mettano le cose a posto. Basteranno questi stanziamenti per le lamentate necessità della nostra marina?

Io qui, se dovessi parlare per conto mio, direi che non basteranno; ed è perciò che l'onorevole ministro, ha già all'altro ramo del Parlamento, indicato il bisogno di una somma, salvo errore, di 10 milioni superiore a quella che viene proposta per l'esercizio 1897-98. Non parmi il caso di discorrerne ora, ma è certo che la marina ha molti bisogni ai quali è necessità suprema di provvedere. Su questo argomento però si potrebbe ritornare quando discuteremo i capitoli, specialmente dove si parla dei bisogni della riproduzione del naviglio, e delle spese proposte per la manutenzione e per gli armamenti, le quali proposte, per le ragioni dette nella sua relazione, la Commissione ritiene anzi che no scarse, come le ha sempre ritenute insufficienti negli scorsi ultimi esercizi, specialmente quelle della manutenzione del naviglio.

Alle raccomandazioni state fatte dai precedenti oratori a favore della marina mercantile ha già molto chiaramente risposto l'onorevole ministro.

Nella relazione della Commissione permanente di finanze si dice che pel nuovo eserci-

zio sui fondi assegnati per la marina mercantile, sono attribuiti 3,888,000 lire al capitolo per compensi di costruzione e premi di navigazione, la cui dotazione era di lire 3,900,000 per l'esercizio in corso, contro una media di 3,800,000 circa che si ebbe negli assegni di questo capitolo pei dieci anni precedenti, regolati dalla legge del dicembre 1885. Certamente è anche da prevedersi nei futuri esercizi un aumento al proposto assegno pel nuovo esercizio 1897-88.

Come potrà avvenire questo aumento?

Se è vero come pare innegabile che un risveglio già si manifesti, con grande vantaggio della marina mercantile, nei cantieri assunti dalla industria privata per una maggiore produzione di navi, e per migliorare anche il materiale esistente, è evidente che nei calcoli che si dovranno fare per stabilire la somma da assegnarsi al relativo capitolo si andrà al di sopra di quella fissata per l'esercizio 1897-98.

Io mi associo completamente ai sentimenti umanitari esposti dall'onor. Cerruti. Questi sentimenti spingerebbero a raccomandare che siano continuate le pratiche che già diconsi iniziate per estendere anche al mare i benefici della Croce Rossa.

Trattasi veramente di un sentimento così nobile ed umanitario che nessuno potrebbe non associarvisi con tutto l'animo. Io mi riservo di riservo di riprendere la parola se occorrerà quando saremo ai capitoli e frattanto mi associo a quanto ebbe a dire l'onor. ministro sulla necessità di accordare nei limiti consentiti dalle condizioni finanziarie quei maggiori stanziamenti alla marina che sono riconosciuti necessari per metterla in grado di assicurare la nostra difesa marittima.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione dei capitoli.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	732,000 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	63,000 »
3	Comitato per i disegni delle navi - Ufficio di revisione (Spese fisse)	40,000 »
4	Telegrammi da spedirsi all'estero (Spesa obbligatoria)	5,000 »
5	Spese postali (Spesa d'ordine)	12,000 »
6	Spese di stampa	85,500 »
7	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	30,000 »
8	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
9	Sussidi ad impiegati invalidi, già appartenenti all'amministrazione della marina, e loro famiglie	60,000 »
10	Spese casuali	40,000 »
		<hr/>
		1,067,500 »

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Domando la parola sul complesso di queste spese generali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Nella relazione è fatta una modesta raccomandazione all'onorevole ministro, per vedere se si possa ridurre un po' l'entità della somma complessivamente stanziata per le spese generali, che un suo predecessore aveva preso formale impegno di ridurre.

Sarà una piccola cosa, ma anche il poco finisce per concorrere a formare il molto. Non dico per sottrarlo ai bisogni della marina, ma per tenerne conto allorquando occorrerà di presentare progetti di legge per compensare maggiori assegnazioni con diminuzioni di stanziamento su qualcuno dei capitoli del bilancio che si discute.

Mi sono indotto a fare questa raccomandazione, perchè la percentuale delle spese generali, in confronto delle spese complessive ordinarie e straordinarie, mentre era già discesa dall'1 20 all'1 04 per cento, pel nuovo esercizio risalirebbe all'1 14 per cento.

Se è possibile di far qualche cosa, studiando la questione, desidererei una risposta dall'onorevole ministro, che mi auguro favorevole, e che tornerebbe certamente gradita al Senato ed alla Commissione di finanze.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro della marina.

BRIN, *ministro della marina*. Io sono d'accordo col relatore che sulle spese generali si debba cercar di ridurre nel limite del possibile, ma non posso fare una promessa formale. Vedo che quasi tutti i servigi sono ben limitati e ricevo

continuamente lagnanze, quindi non so a quali specialità voglia alludere; non vorrei prendere un impegno fin da ora col Senato, ma posso promettere di studiare la cosa per ridurre al minimo possibile queste spese.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Ecco come si esprime la relazione relativamente alle spese generali:

« A questo proposito non possiamo avere dimenticate le promesse di economie riconosciute attuabili dal precedente ministro della marina sulle anzidette spese generali, fin da quando trattavasi dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1894-95.

« Qualche buon risultato infatti già si era ottenuto nelle spese dell'anno successivo; epperò, malgrado ciò che sopra fu detto relativamente ai proposti aumenti di assegni pel corrente e pel nuovo esercizio, non vogliamo punto dubitare che l'onorevole ministro esaminerà se ed in quale misura, con opportune semplificazioni di servizio, possano aver seguito le citate promesse del suo predecessore ».

Mi pare che la raccomandazione sia in termini tali che l'onorevole ministro possa darvi soddisfacente risposta.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Vorrei fare osservare una cosa al Senato. Gli aumenti più considerevoli di queste spese sono due: L. 15,500 per spese di stampa e 10,000 lire per casuali. Ora le 15,500 per spese di stampa non costituiscono un aumento, ma una regolarizzazione di spesa.

Al Ministero della marina si stampa da molti anni la *Rivista Marittima*, che è una pubblicazione interessante, ma la spesa relativa non era regolarizzata e si faceva invece senza alcun fondo, supplendovi col ricavo degli abbuonamenti.

Per regolarizzare la cosa, io ho portato la spesa in bilancio, e tutti i proventi si verseranno al Tesoro; quindi non è un vero aumento.

Per spese casuali la somma in aumento è di L. 10,000. Ma queste spese sono per provvedere realmente a soccorsi, a casi molto tristi avvenuti nella marina. Ci sono veramente delle miserie e dei dolori così grandi, che si rimpiange di non poterli alleviare se non in misura scarsissima.

Così il disastro della *Lombardia*, che ha costato la vita ad oltre metà dell'equipaggio, ci ha costretto ad elargire sussidi a molte famiglie rimaste in condizioni tristissime.

Così pure il disastro di Lafolè, che ha mietuto altre esistenze, ha gettato nella miseria numerose famiglie.

Gli è appunto per venire in aiuto a queste disgraziate famiglie di ufficiali e soldati che ho chiesto questo piccolo aumento. Non si tratta adunque di un aumento di spese di amministrazione.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Non è sull'aumento di 41,500 lire che ho inteso di fare le mie osservazioni, ma sull'assieme delle spese generali, le quali mediante qualche semplificazione di servizio potrebbero forse permettere qualche riduzione.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Io accetto la raccomandazione, ma con qualche riserva.

Il mio predecessore promise di fare economie sulle spese generali e poi non le ha potuto fare: io prima di promettere voglio assicurarmi se potrò mantenere.

PRESIDENTE. Procederemo alla discussione dei capitoli, dei quali do lettura.

Spese per la marina mercantile.		
11	Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse)	1,131,174 »
12	Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima.	62,120. »
13	Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse)	16,000 »
14	Spese varie della marina mercantile	100,000 »
15	Sussidi ad istituti della marina mercantile	218,572 »
16	Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (Spesa obbligatoria)	35,000 »
17	Compensi di costruzione e premi di navigazione ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali, stabiliti dalla legge 23 luglio 1896 n. 318 - Spese di visite e perizie per la esecuzione di detta legge (Spesa obbligatoria)	3,888,000 »
		5,450,866 »
Spese per la marina militare.		
18	Navi in armamento, in riserva ed in disponibilità	5,170,000 »
19	Stato maggiore generale della regia marina	3,269,700 »
20	Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri e ufficiali macchinisti)	1,197,000 »
21	Corpo di commissariato militare marittimo	902,000. »
22	Corpo sanitario militare marittimo	668,510 »
23	Corpo reale equipaggi - Competenze ordinarie	12,179,300 »

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Vitelleschi sul capitolo 23.

Senatore VITELLESCHI. Io avrei dovuto parlare sopra due capitoli, il 39 e il 23, ma per lo stesso soggetto. E quindi per non prendere due volte la parola, ho scelto di parlare su questo ultimo, e prego il Senato a volermi permettere anche di parlare, anzi di incominciare a parlare del capitolo 39.

Il capitolo 39 riguarda gli istituti di marina. Ho qui un regolamento che porta la data del 1896: il che vuol dire che è recente.

In esso si dice: « l'ammissione degli allievi al corso normale della Regia accademia navale ha luogo per pubblico concorso, al quale possono prendere parte i giovani, ecc. che non abbiano oltrepassato il diciannovesimo anno di

età al 1° agosto dell'anno, in cui si fa l'ammissione.

Io credo che la maggior parte degli ufficiali di marina, se non tutti, vengano dall'Accademia navale.

BRIN, *ministro della marina*. Esclusivamente.

Senatore VITELLESCHI. Ora questi giovani che divengono ufficiali e possono entrare all'età di 19 anni, possono altresì fino a quell'epoca non avere probabilmente veduto il mare.

Il corso è di tre anni, e questo li porta a 22 anni.

Il tempo passato in accademia si passa generalmente in terra dopochè in fatto di navigazione quegli allievi non hanno che viaggi di esperimento in estate che durano, credo, circa

due mesi in modo che questi giovani che diventano poi gli ufficiali di marina, fino a 23 anni avranno navigato forse appena quattro o sei mesi.

Ora trattandosi della totalità degli ufficiali posti in queste condizioni, io sottopongo al ministro il dubbio che tutto questo personale abbia tutte le condizioni volute per l'esercizio di un così difficile mestiere.

La vita di mare per l'uomo non può essere che il risultato dell'abitudine; non si diventa uomini di mare quando si vuole. Vi sono delle nature eccezionali più facilmente, modificabili, ma generalmente l'abitudine del mare è una delle più difficili ad acquistare, anzi vi sono delle persone che non la prendono mai.

A me pare che la prima istruzione da dare a un marinaio è quella di stare in mare con la stessa disinvoltura con cui si sta in terra. Questa è la condizione principale per disimpegnare quelle funzioni difficilissime che s'impongono agli ufficiali di marina; bisogna che essi abbiano una tale familiarità, una tale consuetudine, che si sentano in mare così sicuri così padroni di loro come lo sono in terra.

Ora mi par difficile, che se non dirò la generalità, ma la maggioranza di questi uomini manca della condizione elementare, della più indispensabile qualità, quale è quella d'aver l'abitudine, la consuetudine del mare, si possa avere un personale completamente idoneo, o almeno noi non avremo fatto tutto quel che è in nostro potere per crederlo tale.

Ripeto, se fossero delle eccezioni si potrebbero anche tollerare, ma trattandosi di tutto il corpo della marina non si può non essere preoccupati.

Probabilmente il ministro della marina mi dirà che i diciannove anni sono l'ultimo termine e per conseguenza si può ritenere che non tutti si giovino di quegli ultimi limiti concessi, ma ad ogni modo egli è certo un grande incoraggiamento per una quantità di giovani i quali si vogliono dedicare a questa carriera a omettere la più importante delle precauzioni, quella di acquistarne in tempo utile l'abitudine.

E adesso vengo al capitolo in discussione.

Guardando anche i modi di reclutamento degli equipaggi della bassa forza, in quanto alla leva di mare, ossia alla grossa massa, benché

si prendano dei cittadini che hanno condizioni speciali, pur nulladimeno, per il fatto della legge comune che regola tutte le leve, essi entrano a 20 anni. Dunque anche questi, secondo la legge, incominciano a navigare a 20 anni. Vero è che per costoro vi è la supposizione che abbiano avuto degli antecedenti marittimi; ma intanto anche essi entrano in servizio a 20 anni.

Ma per i volontari non militano le stesse ragioni. Ora anche per i volontari concorrono tutti quelli che hanno compiuto il 18° anno di età; dunque anche questi, come gli ufficiali; cominciano a 18 anni. E questo limite di età utile da 18 anni si protrae niente di meno che fino a 35 anni. Lascio a voi pensare se un uomo che è stato in terra fino a 30 anni, può diventare un marinaio. Dunque la grossa massa dei marinari di leva, entra a 20 anni, ed i volontari possono entrarvi fino a 30 anni. Gli arruolamenti dei mozzi si dividono in due specie, ed anche di questi ce ne è una specie che non può entrare fino a 16 anni compiuti. Ecco tutta un'altra categoria che fino a 16 anni non ha veduto il mare. E ve ne è solo un'ultima che entra a 14 anni.

Naturalmente io non faccio delle critiche, ma solo sottometto delle osservazioni all'onorevole ministro che forse potrà dar qualche spiegazione che chiarirà questi miei dubbi; e quindi non posso a meno di provocarla. Riassumendomi dico che il personale della nostra marina che nella sua generalità non ha veduto il mare fino ai 18 o 19 anni, e che dopo 19 anni lo vede anche mediocrementemente visto che nei bastimenti mercantili si viaggia molto, ma nei bastimenti militari, naturalmente per ragioni di finanza, di servizio, non si viaggia molto sovente non presenta le condizioni volute per corrispondere al suo ufficio o per lo meno noi non possiamo stare tranquilli di aver fatto e di fare tutto quel che dipende da noi per preparare il nostro personale in modo che risponda a quello che si deve attendere dalla nostra marina in confronto a quella di altri paesi.

Io non ho molta pratica di quel che a questo proposito si fa all'estero, ma ho conoscenza di quel che si fa in Inghilterra, dove i giovani entrano nella marina a dodici anni. Non solo, ma questi aspiranti che incominciano col-

l'imbarcarsi a dodici anni, stanno un certo tempo sul mare, e solo dopo si comincia a pensare a quelli studi che reclamano di essere più o meno stazionari.

Da noi, invece, si ha una marina composta di gente la cui generalità fa tutto meno che stare in mare.

Si dice da taluni che oggi che i congegni marittimi sono così complicati si richiede meno attitudine marinaresca. Io non lo credo e gli Inglesi non lo credono. È vero che oggi si richiedono meno le attitudini che dirò ginnastiche, del mestiere. Ma viceversa poi le nuove condizioni della marina richiedono una tranquillità ed una sicurezza d'animo negli uomini che devono maneggiare quei congegni che non si possiede che quando si è particolarmente famigliarizzati con quell'elemento che è sempre di molta difficile accomodatura.

Io ho sottoposto questi miei dubbi all'onorevole ministro. Spero che egli, almeno in parte, potrà dissiparli. Spero che le parole dell'onorevole ministro attenueranno il valore delle mie obiezioni. Ma quando egli non potesse farlo adeguatamente, io vorrei dirigere particolarmente a lui, così benemerito perchè uno dei fondatori della nostra marina, la preghiera di volersi occupare di questa questione per trovare un modo di risolverla.

E per esempio, tanti giovani che per ragioni troppo note non trovano altra via, altro mezzo di collocamento, non potrebbero essere un elemento assai acconcio a questa soluzione? Perchè non estendere ed organizzare la categoria dei mozzi? Perchè non fare in modo che gli ufficiali comincino la loro carriera molto prima ed abbiano molta più abitudine al mare che non ora?

Aspetto le risposte dell'onorevole ministro che spero saranno, almeno in parte, soddisfacenti. In ogni caso spero che queste mie parole avranno attirato la sua attenzione sopra l'argomento.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. L'onor. Vitelleschi ha sollevato una questione gravissima ed importantissima riguardo alla marina, che è quella del reclutamento sia degli ufficiali come del Corpo reali equipaggi.

Io comincerò a parlare, come ha fatto l'onorevole Vitelleschi, del reclutamento degli ufficiali di stato maggiore, provenienti, in massima parte, se non completamente dall'Accademia navale.

Ora è una questione questa stata lungamente dibattuta. Da diversi anni l'Accademia navale comprendeva cinque corsi, e quindi gli allievi si prendevano abbastanza giovani: mi pare che l'età minima fosse di 14 anni e la massima di 16.

Questo sistema dei cinque corsi vigeva fin dal tempo dell'antica marina regionale, marina sarda e napoletana e poi marina italiana. Esso però ha dato occasione a molte critiche. In primo luogo l'essere riuniti nell'Accademia dei giovani di età così differente rendeva difficilissimo adottare un sistema di disciplina comune.

In secondo luogo questi giovani venivano ammessi con una istruzione assai limitata. Si sollevarono perciò molte e persistenti critiche anche nel tempo in cui era ministro della marina. Certo la moda influisce nelle cose di questo mondo. E chi ha contribuito a dare il colpo fatale fu la Germania che faceva in tutt'altro modo.

Essa ha trascinato colla forza irresistibile del suo esempio, che deriva in lei dalla sua grande istruzione e dalla buona prova che hanno sempre fatto le sue istituzioni militari. Gli è perciò che il mio predecessore ha riorganizzato l'Accademia e quella notificazione si fonda, sulla riorganizzazione fatta da lui.

Egli ha ridotto il numero degli anni a tre soltanto invece di cinque; ha voluto che i giovani avessero la licenza liceale e che sapessero così il latino ed il greco; per cui, dati questi punti fondamentali nella nuova organizzazione, si è dovuta aumentare l'età di ammissione. A questo proposito ci sono due scuole: alcuni credono che per avvezzarsi alla vita di mare si debba entrare in marina molto giovani, altri non credono ciò necessario.

Occorre dire che prima di adottare quel sistema la nostra marina ha avuto molti esempi di reclutamento di giovani, che avevano una istruzione molto maggiore e un'età assai più avanzata, cioè nei primi anni di formazione della marina italiana.

Ad esempio, nei due corsi suppletivi si am-

mettevano giovani che avevano già compiuto i tre anni di matematica all'Università, e quindi in una età già molto avanzata.

Il sistema ha dato buoni risultati, e molti dei nostri ufficiali, anche dei più distinti, appartengono a questo corso.

Dopo, in un'epoca recente, quando la marina aveva gran bisogno di ufficiali, si sono fatte anche delle ammissioni straordinarie al quarto e quinto corso dell'Accademia, e vi sono entrati persino degli ufficiali d'artiglieria, che avevano già il grado di sottotenente.

Anche questi corsi hanno dato ottimi frutti.

Tutto ciò ha persuaso il compianto Racchia, che ha iniziato questi studi, poi l'ammiraglio Morin, che li ha attuati, a entrare francamente in questa via.

Devo dire che l'Inghilterra è rimasta fedele all'antico sistema, e prende i giovani in età molto bassa.

Ma la Germania li prende a 19, proprio come noi, e la Francia a 18; dimodochè abbiamo degli esempi anche nelle altre marine.

Anzi ora si fa qualche cosa di più: prima di ammetterli definitivamente, li si obbliga a fare una campagna per rifiutare quelli che non hanno attitudine al mare.

Quindi sarebbe cosa grave abolire dopo poco tempo una riforma recente, e che è il frutto di lunghissimi studi.

Aggiungo infine, che il comandante dell'Accademia è molto soddisfatto dei risultati di questo nuovo sistema, e quindi prima di cambiare, credo conveniente di aspettare a vedere come funziona. Tanto più poi che il cambiare porta spesa, disturbi di personale, disturbi nelle famiglie, perchè queste avviano i loro giovani a questa carriera e poi si trovano di fronte ad una notificazione che toglie loro i benefici di tutti gli studi fatti, e rovina la loro carriera.

In quanto al personale di bassa forza, la questione è differente.

L'onorevole Vitelleschi dice: « Voi prendete degli equipaggi a 20 anni ».

Ma questo è quello che succede in tutte le marine a base di leva.

L'Inghilterra ha una marina speciale, come ha un esercito speciale.

Gli equipaggi della marina inglese sono composti di volontari, ed essa li recluta quasi

tutti da mozzi, dimodochè si forma tutto il suo personale educandolo essa stessa.

Anche l'americana è a base di volontari; ma tutte le altre nazioni, come la Francia, la Germania, la Russia, hanno la leva di mare, come hanno la leva di terra.

È vero che li prendiamo a 20 anni, ma li reclutiamo fra la così detta gente di mare, vale a dire fra la gente che appartiene alle arti marittime, marinai, pescatori, carpentieri: e inoltre giova osservare che in forza della legge sulla marina mercantile essi devono contare il prescritto periodo di navigazione.

Del resto è stato sempre così: ora c'è un po' di deficienza perchè la marina a vela è in decadenza, ma anticamente, — e qui ci sono degli ammiragli che ne possono far fede — i migliori elementi della marina da guerra, erano appunto i marinai di leva. Così i famosi gabrieri erano tratti tutti dalla leva.

Ora è certo, che se noi potessimo, come l'Inghilterra, organizzare una marina tutta di volontari e rinunciare alle leve, si potrebbe entrare nella via indicata dal senatore Vitelleschi; ma diventerebbe un sistema estremamente costoso, come lo è per la marina e l'esercito inglese, composti di volontari; costoso non solo perchè si devono mantenere per molto tempo, ma anche per la riserva in caso di guerra.

Aggiungo poi che per fare veri marinai bisognerebbe farli navigare moltissimo, ed avere molte navi a vela.

Ora noi facciamo tutto questo, ma in iscala molto modesta: lo facciamo solo per formarci i sottufficiali, perchè non si potrebbe sperare che vi fosse della gente la quale si rassegnasse a fare volontariamente il marinaio per tutta la vita senza le paghe e le pensioni inglesi.

Così noi ci limitiamo a quel numero ristretto di volontari che è sufficiente per darci i nostri sottufficiali.

L'onor. Vitelleschi trova anche un poco tarda l'età dei 18 anni per i nostri volontari, però bisogna considerare che per questi volontari si dà la preferenza ai figli di gente di mare che conoscono il mare e questo viene a correggere l'età di 18 anni che d'altronde non può dirsi tanto tarda. Con questo credo di avere risposto alle osservazioni dell'onor. Vitelleschi.

Senatore VITELLESCHI. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore VITELLESCHI. Io comincio dal ringraziare l'onor. ministro della cortesia con cui mi ha risposto e riconosco che le sue osservazioni hanno un certo valore. Egli dice che si è cambiato oggi e non si può cambiare ogni momento e questo dal punto di vista della convenienza può essere vero. Però io ho un'abitudine di cui raramente ho avuto a lamentarmi ed è di guardare il fine che si vuole raggiungere, occupandomi il meno possibile delle considerazioni estranee.

Noi abbiamo bisogno di una flotta, siamo uno dei paesi del mondo che ne ha più di bisogno, e di una flotta valida e che possa disporre delle sue maggiori forze.

Ora perchè si scelgono le popolazioni marine per la marina militare? Perchè si suppone che siano gente che ha l'abitudine del mare.

L'onor. ministro facendo la numerazione delle nazioni ha detto quello che fa l'Inghilterra. Ora è un buon argomento che lo faccia l'Inghilterra che è la padrona dei mari e lo è per i suoi ordinamenti. Ci sarà anche una parte di valore di razza, ma queste apprezzazioni sono di difficile valutazione.

Dunque l'Inghilterra il marinaio lo fa, lo compone, prima di educarlo, e quando vede che non riesce lo esclude dal servizio.

Ora, dice l'onor. ministro, questo è tutto un altro sistema, ed io riconosco che noi non potremmo improvvisare per questo solo servizio un sistema nuovo.

Riconosco altresì quello che l'onor. ministro diceva che una leva fatta esclusivamente sulla gente di mare ha in sé il suo correttivo, ed è, che c'è a supporre che l'ottanta per cento di quella gente, ha navigato o ha familiarità col mare.

Quindi non tocchiamo la leva, ma all'infuori della leva, quando si entra nell'ordine dei volontari, non c'è proprio il mezzo, senza far delle spese rovinose, di trovare una combinazione per accrescere questa categoria dei mozzi, ossia

per accrescere questo elemento che diventa familiare, s'identifica col mare?

Io non potrei improvvisare, Dio me ne guardi, delle proposte o neppure tracciare delle linee generali, ma raccomando caldamente la cosa all'onor. ministro. Si creano tanti istituti per i fanciulli che i bisogni delle loro famiglie obbligano a trovare un'occupazione, come non si può escogitar qualche cosa che fornisca un elemento il quale abbia questa condizione principalissima che è l'abitudine del mare?

Quanto poi all'Accademia navale, io riconosco la difficoltà di ritornare ogni giorno sulle deliberazioni prese, e quindi non ho nulla da dire. Solamente ricordo al ministro che se ci possono essere dei casi di giovani che si sono facilmente assimilati al servizio, anche in età relativamente avanzata e nei quali la coltura ha rimpiazzato l'abitudine, sarebbe un grande errore ritenere che questo sia un buon sistema per reclutare i marinai.

La regola è che un marinaio deve essere soprattutto un uomo di mare. Quindi se in avvenire le vicende lo permetteranno di ritornare sopra questa, a mio avviso, malaugurata riforma ovvero di trovar dei correttivi, delle preparazioni per questi giovani che poi entrano nell'Accademia navale, io spero che il ministro prendendo ad esempio i marinai inglesi che sono i padroni del mondo, vorrà fare sì che anche i nostri sieno prima d'ogni altra cosa uomini di mare.

Egli avrà reso un secondo segnalato servizio. Pel primo egli ha dato al suo paese un materiale che riscuote lode da tutti i competenti nella materia. Pel secondo egli ne assicurerà la conservazione e permetterà di trarne tutto il vantaggio che egli se ne promette.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento della somma di lire 12,179,300 portata dal capitolo 23.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1897

24	Corpo reale equipaggi - Premi e gratificazioni di rafferma, assegni alle masse individuali dei raffermati (Spesa obbligatoria) . . .	689,800 »
25	Ufficiali in posizione ausiliaria	85,000 »
26	Personale civile tecnico	1,301,795 »
27	Personale contabile, commessi, scrivani locali e guardiani di magazzino	1,381,000 »
28	Carabinieri reali	269,000 »
29	Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse)	148,000 »
30	Servizio semaforico - Materiale	185,000 »
31	Difese locali delle piazze marittime - Personale (Spese fisse) . . .	265,000 »
32	Viveri a bordo ed a terra	6,980,000 »
33	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione.	196,036 »
34	Giornate di cura e materiali d'ospedale	479,780 »
35	Distinzioni onorifiche	14,000 »
36	Carbon fossile ed altri combustibili per la navigazione	3,250,000 »
37	Materiali di consumo per le regie navi	1,746,000 »
38	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina	147,600 »
39	Istituti di marina - Competenze al personale militare e spese diverse variabili	260,000 »
40	Istituti di marina - Stipendi ai professori borghesi	112,000 »
41	Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale e della scuola allievi macchinisti, da versarsi all'erario (Spesa d'ordine)	108,000 »
42	Servizio idrografico - Personale	34,612 »
43	Servizio idrografico - Materiale	281,500 »
44	Spese di giustizia (Spesa obbligatoria).	32,000 »
45	Spese di trasferta del personale, missioni	475,000 »
46	Spese per trasporti di materiali	125,000 »
47	Materiale per la manutenzione del naviglio esistente	7,160,000 »
48	Mano d'opera per la manutenzione del naviglio esistente	5,567,100 »

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. La Commissione permanente di finanze, sui capitoli 46, 47, 48, 49 e 51, ha fatto qualche osservazione e qual-

che speciale raccomandazione nella sua relazione.

Gli onorevoli colleghi che avranno letta la relazione sapranno in che consistano ed in quale forma sono fatte queste raccomandazioni.

Quindi, per non far perdere tempo al Senato, e stante l'ora tarda, a nome della Commissione di finanze prego il signor ministro di volerla tenere nel possibile maggior conto, specialmente in quanto si riferiscono alle spese per la manutenzione e riproduzione del naviglio, nonchè a quelle degli armamenti.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Ho letto la relazione che la Commissione permanente di finanze ha presentato al Senato e nella quale appunto si rivolgono alcune raccomandazioni sullo stanziamento delle somme riflettenti la manutenzione del naviglio che negli anni passati, incalzando sempre la necessità delle economie, furono esse pure ridotte.

Io ho già cominciato ad assegnare maggiori fondi, ma sono convinto che si dovranno ancora aumentare nei futuri esercizi.

Pur troppo debbo riconoscere che gli assegni in genere per la marina non corrispondono, non dico ad una marina ideale, ma a quella necessaria per la difesa del paese. Io farò ogni sforzo per migliorare questo stato di cose, ma debbo pure ubbidire al programma del Governo di non compromettere il pareggio del bilancio dello Stato. Debbo ogni giorno sostenere delle battaglie col mio collega, il ministro del Tesoro, per farmi concedere tutte quelle somme, che rimangono disponibili, e non sono molte, allo scopo di assegnarle al servizio della marina.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore VALSECCHI, *relatore*. Le osservazioni alle quali io alludevo e le relative raccomandazioni erano appunto nel senso delle dichiarazioni fatte dal signor ministro.

Esse infatti terminano con questa conclusione, che riproduco dalla relazione della Commissione:

« Poichè per le accennate circostanze, le condizioni della nostra flotta quali ci vengono descritte dal Ministero sono di tale gravità da

richiedere pronti ed efficaci provvedimenti, la Commissione permanente di finanze non può esimersi dal raccomandare al Governo di apprestare il più sollecitamente possibile e presentare al Parlamento, in ordine all'organico del nostro naviglio da guerra, opportune e concrete proposte le quali, nei limiti consentiti dalle altre necessità a cui deve provvedere il bilancio dello Stato, e senza che ne sia compromesso lo assetto, valgano a mettere il naviglio stesso in grado di corrispondere allo scopo dei gravi sacrifici già incontrati dal paese per la necessaria sua difesa marittima e per la tutela degli interessi nazionali ».

Quindi io ringrazio l'onorevole ministro di quanto ha testè dichiarato in argomento di tanta importanza.

Senatore FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore FINALI. Domando il permesso al mio amico, il senatore Valsecchi, di rilevare dalla sua relazione un'osservazione, sulla quale reputo opportuno richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Nella relazione gli si raccomanda di indagare e vedere, se nell'ordinamento del lavoro presso i nostri arsenali si potesse ottenere un maggior risultato con diminuzione di spesa; la qual diminuzione poi, non si dovrebbe sottrarre alla marina, ma si vorrebbe far servire ai bisogni della marina stessa.

L'onorevole ministro sa quello che si dice, forse con esagerazione, del prodotto del lavoro negli arsenali non proporzionato alla spesa, per quei difetti che si incontrano sempre negli stabilimenti governativi, in misura molto maggiore di quello che avviene nei grandi stabilimenti industriali privati.

Noi raccomandavamo solo allo zelo e all'acutezza dell'onorevole ministro di vedere se si possa trovar modo di riordinare questo servizio dei lavori negli arsenali, secondo le buone norme tecniche ed economiche.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Io riconosco che tutto quello che è di lavoro governativo ha i suoi vantaggi ed anche i suoi inconvenienti, e forse, anche senza forse, gli operai negli stabi-

limenti governativi non rendono tanto come negli stabilimenti privati.

Abbiamo anche l'inconveniente che taluni arsenali (come per esempio l'arsenale di Napoli) per la loro ampiezza non permettono tutte quelle installazioni di macchinario moderno, che richiede un buon arsenale.

L'onorevole Di Marzo dice di no, ma anche egli, che conosce perfettamente quest'arsenale, non può ammettere che corrisponda, come organizzazione, completamente alle esigenze moderne.

Di più negli anni scorsi si era preso un numero di operai eccessivo, tanto che esso superava quello che ha la marina inglese ed anche oggi ci si avvicina assai.

Ma dopo che questi operai sono diventati dei funzionari, perchè hanno diritto a pensione, è difficile poterli mandar via.

È molto facile far entrare un operaio nell'arsenale ma è difficilissimo farnelo uscire.

Si è quindi adottato il rimedio di non più ammetterne e non si ammettono difatti se non in caso di qualche specialità. Con questa misura di rigore, è stato già diminuito leggermente il numero, quantunque questi operai abbiano sporto a tutti i loro grandi lamenti, ed anche nell'altro ramo del Parlamento molti si siano fatti organo delle loro lagnanze. Il fatto è, che ci sono molte domande per entrare e non c'è mai alcuna domanda per uscire dagli arsenali.

Posto ciò, io credo che bisogna diminuirli ancora, ed allora si ricorrerà su larga scala all'industria privata.

Ma non si può nemmeno esagerare in questo senso, perchè ci sono molti lavori, come quelli di riparazione che riuscirebbe svantaggioso di affidare alla industria privata.

Aggiungasi, che sono pur necessari certi giusti riguardi perchè, mentre in alcune regioni d'Italia, anzi si può quasi dire in una sola, l'industria privata potrebbe fornire largamente questo lavoro, in altre essa sarebbe insufficiente all'uopo.

Così a Venezia l'industria privata è assai sviluppata, dimodochè una eccessiva estensione dei cantieri governativi priverebbe questa regione di tale industria delle arti navali e costringerebbe quasi molta gente ad emigrarne, il che non sarebbe nè giusto nè opportuno.

Ma lo stesso non può dirsi di Napoli: qui, è vero, abbiamo degli stabilimenti d'industrie marittime, che si possono considerare come i più importanti d'Italia: in uno di essi appunto è stata costrutta la più gran macchina per la nostra marina. Vi sono pure uno stabilimento rinomatissimo per la fonderia ed un altro per la fabbrica delle artiglierie. Ma, sventuratamente, per la costruzione navale vera e propria mancano cantieri privati.

Ciò è a deplorare, perchè un tempo, quando eravi l'industria della costruzione in legno, a vela, essa era fiorente, sia a Sorrento che a Castellammare: ma il fatto sta, che attualmente non vi sono cantieri, dimodochè se si volesse ricorrere per le costruzioni esclusivamente all'attività privata, anche Napoli finirebbe per perdere un'industria, che fiorisce da secoli e che vi è mantenuta in vita appunto dai cantieri governativi.

Ad ogni modo, salvo i limiti imposti sia dalle necessità del servizio delle riparazioni, sia dal rispetto dei legittimi interessi, farò il possibile per ricorrere alla industria privata e non esagerare i lavori negli arsenali.

Senatore FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ho facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Non dubitava che l'onorevole ministro della marina, sollecito di ogni cosa che riguarda il suo dicastero, avrebbe portato, ed anzi aveva già portato la sua attenzione anche su questo particolare.

Estraneo alla marina, confesso che quando veggo quella cifra di 3, 4, 6000 operai...

BRIN, *ministro della marina*. Sono 18,500.

Senatore FINALI... Parlo partitamente dei diversi arsenali. Quando veggo 3, 4, 6000 operai che giornalmente, per tutto l'anno, ricevono lo stipendio dallo Stato, e veggo, d'altra parte, la quantità del lavoro che vi si eseguisce, provo un'impressione che ho cercato di comunicare al Senato colle mie brevi parole; la quale mi sembra non infondata, giacchè preoccupi anche l'animo dell'onor. ministro.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento di L. 5,567,100 portata dal capitolo 47.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1897.

49	Artiglieria ed armamenti - Materiale	8,900,000 »
50	Artiglieria ed armamenti - Mano d'opera	1,923,025 »
51	Conservazione e miglioramenti delle fabbriche, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare	2,600,000 »
52	Riproduzione del naviglio	19,000,000 »
	1° Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 1 ^a classe, <i>Ammiraglio di Saint-Bon</i> , nel regio arsenale di Venezia.	
	2° Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 1 ^a classe, <i>Emanuele Filiberto</i> , nel regio cantiere di Castellammare e nel regio arsenale di Napoli.	
	3° Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 5 ^a classe, <i>Puglia</i> , nel regio arsenale di Taranto.	
	4° Costruzione ed allestimento delle navi da battaglia di 6 ^a classe, <i>Agordat</i> e <i>Coatit</i> nel regio cantiere di Castellammare.	
	5° Allestimento della nave da battaglia di 2 ^a classe, <i>Carlo Alberto</i> , nel regio arsenale di Spezia.	
	6° Allestimento della nave da battaglia di 2 ^a classe, <i>Vettor Pisani</i> , nel regio arsenale di Napoli.	
Segue 52	7° Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 2 ^a classe, <i>Giuseppe Garibaldi</i> , nel cantiere della ditta Giovanni Ansaldo e C. a Sestri Ponente.	
	8° Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 2 ^a classe, <i>Varese</i> , nel cantiere della ditta fratelli Orlando a Livorno.	
	9° Costruzione di navi da battaglia per raggiungere l'organico del naviglio.	
	10° Costruzione di navi caccia-torpediniere.	
	11° Costruzione di torpediniere di 1 ^a classe.	
	12° Costruzione di navi sussidiarie e di navi di uso locale.	
	13° Costruzione di palischermi a vapore.	
		87,102,758 »

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

53	Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse)	25,000 »
Spese per la marina mercantile.		
54	Costruzione di un edificio sul molo nel porto di Napoli, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri (Legge 14 luglio 1889, n. 6280)	50,000 »
Spese per la marina militare.		
55	Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n. 50 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (Spesa ripartita)	500,000 »
56	Difesa delle coste (Spesa ripartita)	100,000 »
57	Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
58	Acquisto di siluri (Spesa ripartita)	600,000 »
		1,200,000 »

CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Partite che si compensano nell'entrata.

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

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.

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

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali		1,067,500 »
Spese per la marina mercantile		5,450,866 »
Spese per la marina militare.		87,102,758 »
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria		93,621,124 »

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali		25,000 »
Spese per la marina mercantile		50,000 »
Spese per la marina militare		1,200,000 »
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria		1,275,000 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1897

CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.	
Partite che si compensano nell'entrata	3,000,000 »
TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	4,275,000 »
TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	97,896,124 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO	3,278,522 38
RIASSUNTO PER CATEGORIE	
Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	94,896,124 »
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	3,000,000 »
	97,896,124 »
Categoria IV. — Partite di giro	3,278,522 38
TOTALE GENERALE	101,174,646 38

PRESIDENTE. Trattandosi di un progetto di legge che consta di un solo articolo la votazione è rinviata allo scrutinio segreto.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. La votazione è chiusa. Prego i signori senatori segretari di fare la numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

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

Esercizio provvisorio durante il mese di luglio 1897 dello stato di previsione dell'entrata e di quelli per la spesa per l'esercizio

1897-98, non tradotti in legge entro il 30 giugno 1897.

Votanti	105
Favorevoli	96
Contrari	9

(Il Senato approva).

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1896-97.

Votanti	105
Favorevoli	93
Contrari	12

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 19).