

XLV^a TORNATA

GIOVEDÌ 8 LUGLIO 1920

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Avvertenza del Presidente.	pag. 1079
Congedo	1065
Interpellanza (rinvio di)	1078
(seguito dello svolgimento di) « del senatore Arlotta al ministro della marina »	1065
Oratori:	
AMERO D'ASTE.	1068
ARLOTTA	1071
BATTAGLIERI	1070
CAGNI	1065
DEL PEZZO	1067
SECHI, <i>ministro della marina</i>	1074
THAON DI REVEL.	1069
Interrogazioni (annuncio di).	1078
(rinvio di)	1065
Per la brigata Sassari.	1078
Oratori:	
HORTIS	1078
SECHI, <i>ministro della marina</i>	1078
Petizione (sunto di)	1065
Relazione (presentazione di).	1078

Sunto di petizione.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura della petizione presentata alla Presidenza.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

N. 28. L'onorevole senatore Nino Tamassia professore nella Regia Università di Pavia ed altri 503 professori emeriti, ordinari e straordinari di Regie Università ed Istituti superiori fanno voti per il miglioramento delle odierne condizioni delle scuole di alta cultura in Italia.

Rinvio di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca una interrogazione del senatore Colonna Fabrizio al ministro della marina.

Non essendo presente l'interrogante, questa interrogazione sarà rinviata, d'accordo col ministro, alla seduta di domani.

Svolgimento di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Seguito dello svolgimento della interpellanza del senatore Arlotta al ministro della marina sulle condizioni organiche dei servizi militari marittimi ».

Ha facoltà di parlare il senatore Cagni.

CAGNI. Ieri si è parlato del morale delle navi — esso è alto e sano — turbato solamente da un senso di incertezza tecnica e da una titubanza nel guardare l'avvenire, perchè sulle navi è ineluttabile che si ripercuota lo spirito incerto e titubante di tutti i popoli prodotto

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti i ministri delle colonie, del tesoro e della marina.

BISCARETTI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Mangiagalli ha chiesto un congedo di giorni dieci.

Se non vi è nulla in contrario s'intende accordato.

dalla nervosità creata dalla immane lotta. Uno stato psicologico che la storia ci segnala dopo ogni guerra. Ma esso cesserà presto, ne ho fede sicura, per il nostro popolo sano, forte, equilibrato ed intelligente più di qualunque altro. E con la serenità del nostro popolo ritornerà la serenità in tutte le corporazioni che da esso emanano e che ne sono le più tipiche espressioni, come la marina.

La incertezza tecnica e l'indecisione mi sembra però che — da quanto ho inteso intorno a me — abbiano pervasa anche questa Alta Camera; e ciò è naturale perchè essa conosce ed ama la marina d'Italia e se ne interessa profondamente.

Orbene, questa indecisione è assai pericolosa perchè il progresso e l'approntamento della marina, in grande o in piccolo che sia, secondo i propri bilanci, non può arrestarsi mai. Se il suo perfezionamento si arresta, la marina fa subito un passo indietro che costa poi grave sacrificio superare. E la indecisione di oggi è ancora assai pericolosa perchè verte sopra un indirizzo fondamentale che potrebbe portarci alla rovina.

Ed è per questo che credo necessario ed urgente mettere subito in guardia contro l'errore.

Grandi o piccole navi; navi di superficie o sottomarini?

Onorevoli colleghi; questa Alta Camera da cinquant'anni assiste ad analoghe discussioni svolte da venerate ed illustri persone che portavano i nomi di Acton, Brin, Saint Bon; ed il senno illuminato di questo Consesso e dell'altro ramo del Parlamento ci hanno portato sulla retta previsione e la nostra piccola marina è stata il precursore del progresso navale del mondo; precursore nelle forme, precursore nella velocità, precursore nell'audacia delle nuove costruzioni.

L'estesa guerra sottomarina all'indifeso naviglio mercantile, ha colpito fortemente lo spirito di tutti. Fu una sorpresa, come sorpresa furono i corsari americani nella guerra di secessione, come sorpresa fu la prima torpediniera che i Russi usarono nella guerra contro i Turchi e come sorpresa fu l'ultimo siluro portato da due italiani, a nuoto, contro il nemico.

Anche quando si costruirono le prime torpediniere (verso l'80) le marine e l'opinione pubblica furono molto impressionate di questa

nuova arma. L'ammiraglio Aube giunse al punto di sospendere la costruzione delle grandi navi francesi che si dichiararono decadute ed il Parlamento di Francia fu allettato ed illuso dall'idea di difendere la patria con sole siluranti, facendo una grande economia. Un ministro borghese, il Pelletan, compì l'opera, spezzando le tradizioni gloriose della marina francese, e Fashoda fu il prezzo d'onore che pagò la loro opera. La Francia dovette piegare la testa perchè non aveva più la sua marina. È storia d'ieri e tutti la conoscete.

La torpediniera è un'arma che valse finchè la sua velocità di gran lunga superiore a quella delle navi contemporanee e la sua piccolezza poterono costituire una pericolosa sorpresa; ma le navi si armarono subito di cannoni a tiro rapidissimo, aumentarono la propria velocità o si fecero scortare da cacciatorpediniere assai più rapidi delle torpediniere, e così le torpediniere perdettero tutta la loro importanza. Ed in questa guerra mai una torpediniera ha potuto agire contro le navi.

Il genio italiano, durante la guerra, precorse ancora il mondo navale con i velocissimi M.A.S. ed oggi la torpediniera, compresa fra il caccia torpediniere ed il M.A.S., ha finita la sua esistenza e passa nei ricordi storici.

Così avverrà per il sottomarino, nato ancora più imperfetto che la torpediniera. Scarsa è la sua velocità, e se si vuole aumentarla bisogna ingrandire di molto le sue dimensioni, il che lo renderà estremamente soggetto all'offesa nemica, per esso sempre mortale.

La campagna sottomarina contro le navi di commercio fu superata abbastanza rapidamente ed alla fine dell'ultimo anno di guerra molti convogli di 25 navi giungevano incolumi da Gibilterra alle coste liguri ogni quattro giorni ed altrettanti piroscafi ogni quattro giorni partivano per Gibilterra scortati da poche e vecchie navicelle armate alla meglio. Ma la lotta dei sottomarini contro le navi da guerra fu subito superata colle mine a rimorchio dei cacciatorpediniere che precedevano e scortavano le navi da battaglia. E si noti che furono mezzi di fortuna improvvisati. Oggi questi mezzi sono in via di grande perfezione e le nuove navi sono costruite con una difesa passiva contro quei siluri che riuscissero ad oltrepassare la linea di difesa attiva. E per quanto

si migliori il sottomarino, la sua offesa sarà superata dalle grandi navi come fu superata l'offesa delle torpediniere, come saranno a mano a mano superate tutte le offese delle armi secondarie sottomarine ed aeree.

Stiamo dunque molto in guardia contro il facile allettamento dei sottomarini. Stiamo in guardia per non cadere e per non far cadere l'opinione pubblica in un grave errore, che in brevi anni diventerebbe irreparabile.

Occorrono certamente i sottomarini come minaccia, come difesa, per i blocchi, ecc., ma il cannone fu, è, e sarà sempre il dominatore della guerra navale e la sicura difesa della patria.

E lo è per la sua sola esistenza, anche se non ha l'occasione di sparare. Lo vedeste nella recente guerra. Se noi non avessimo avuta a Taranto la nostra magnifica flotta da battaglia allenata ed approntata con intelletto e amore da un ammiraglio illustre, illustre più ancora che il nome suo, il nemico ci avrebbe forse tagliata l'Italia in due e non avremmo avuto il Grappa e Vittorio Veneto, due delle più fulgide glorie della nuova Italia.

Or dunque è indispensabile che si continui ad avere le grandi navi; è indispensabile provvedere subito a disegnarle, a discuterle e ad approvarle senza attendere oltre, perchè noi con quei modesti mezzi che il paese potrà concedere, abbiamo bisogno di maggior tempo e non dobbiamo lasciare ripetere il fatto del nostro antico *Duilio*, che fu copiato da altri e la copia fu varata prima che scendesse in mare la gloriosa opera di Brin.

Io non chiedo che si aumenti il bilancio. Chiedo che esso non sia assorbito da arsenali inutili e da servizi non indispensabili.

Bisogna che i denari dati dal paese per la Marina siano spesi per la marina in mare, che è quella che il paese vuole e che il paese ha il diritto di avere: bisogna che questi denari servano esclusivamente per mantenere pienamente efficienti le poche navi che abbiamo e per un serio ed intenso approntamento del personale e del nuovo materiale in quella misura che vorrà il Paese.

Ma non bisogna fermarsi, non bisogna aspettare.

Sulle grandi navi è la vera scuola di disciplina e di allenamento degli equipaggi. Esse sono la base della preparazione per la sicura

difesa della patria, dei suoi commerci, della sua vita.

Sulle grandi navi è la forza e il cuore della marina, di questa nostra marina che non mancò mai di rispondere all'appello del dovere e del sacrificio. (*Applausi vivissimi. Molte congratulazioni*).

DEL PEZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL PEZZO. Ardisco interloquire in questa dotta e serena discussione unicamente per fare al ministro della marina una raccomandazione intorno agli arsenali.

Il ministro della marina ha detto che egli intende che gli arsenali siano dati in massa all'industria privata. Ora il concetto può essere giusto, ma occorre prendere molte precauzioni.

Intanto in quest'ora, mentre tutto l'andamento della dottrina e della pratica si volge, per i servizi pubblici, piuttosto verso la statizzazione e la municipalizzazione, prendere i servizi pubblici gestiti dallo Stato e darli in mano all'industria privata, parrebbe una strana contraddizione con le tendenze dell'epoca. Ma se lo Stato non può fare diversamente ed è costretto a disfarsi dei suoi arsenali, lo faccia con le debite cautele.

Intanto bisognerebbe che codesta industria privata che subentrerebbe fosse tale da veramente assicurare che il lavoro aumenti e non diminuisca; perchè si potrebbe anche dare il caso - e ciò si è verificato in altre occasioni - che i privati industriali si assicurino la gestione dell'arsenale non per dargli tutto lo sviluppo che occorrerebbe, ma per farlo decadere e per chiuderlo, e sopprimere così un temibile concorrente alle altre loro officine.

D'altra parte bisogna assicurare la condizione degli operai. Oggi la questione operaia s'impone come la massima delle questioni politiche e sociologiche. Or se col dare le industrie già appartenenti allo Stato a privati, fosse comunque menomata la sicurezza degli operai nei loro diritti ad equo trattamento, si spargerebbe tra loro un sentimento non dico di ribellione, ma di resistenza e malcontento, onde credo che l'operazione in certe circostanze potrebbe diventare pericolosa. Il ministro però nella sua prudenza, vagliando le circostanze, sono certo che prenderà quelle provvisioni che saranno

necessarie a tutelare le classi operaie ed in specie le loro cooperative.

Una particolare raccomandazione desidero fare intorno all'arsenale di Napoli. Molte volte si è parlato di cederlo all'industria privata, di chiuderlo addirittura: ma la questione è molto complessa. Sotto molti riguardi questo arsenale è mal collocato e mal risponde ai suoi fini ed è anche certo che se il porto militare di Napoli potesse essere trasformato in porto mercantile, ciò produrrebbe un enorme vantaggio alla città, in quanto che il porto mercantile, anche con tutti i lavori che vi si stanno facendo, è addirittura insufficiente al traffico, soprattutto al servizio degli emigranti.

Per la parte che riguarda la cessione degli specchi di acqua ora del porto militare alla marina mercantile, io non posso che plaudire. In quanto alla questione dell'arsenale io vorrei conoscere se il ministro ha presente un progetto dei tanti che sono stati fatti: progetto non di cessione completa all'industria privata, ma di trasformazione da insieme di officine, al presente insufficientemente arredate, in un arsenale di allestimento per due sole grandi navi ad un tempo.

Questo progetto, fatto nell'interesse della trasformazione dell'arsenale stesso, ha però grande vantaggio nell'interesse del municipio di Napoli e della viabilità, poichè una strada di circovallazione marittima a Napoli non si è mai potuta fare e non si potrà fare, fino a che la via pubblica non potrà entrare nella regione oggi difesa dai cancelli dell'arsenale. Non mi occupo dei particolari, ma l'essenziale è che un veicolo partendo dalla Riviera di Chiaia o dalla banchina Caracciolo, passando per la via Partenope e per la nuova Santa Lucia, possa, senza risalire Cesareo Console, immettersi nell'arsenale, contornando il Castelnuovo, e arrivare per la marina all'Immacolatella e poi in là fino alle barriere. L'impedimento si trova appunto nell'area coperta dell'arsenale, ma senza distruggere questo lo si può riformare in maniera da dar passaggio al pubblico traffico.

Se questo progetto potesse essere attuato si avrebbe anche il grande vantaggio dell'isolamento di Castelnuovo, che rimarrebbe quale immenso e splendido monumento, circondato da ampie strade.

Questa è la raccomandazione che mi permetto di fare all'onorevole ministro della marina e cioè di prendere in esame questo progetto e se nel caso lo avesse già esaminato di fare quanto occorre per tradurlo in atto, perchè quando un siffatto disegno venisse effettuato si renderebbe un immenso servizio alla città di Napoli. (*Approvazioni*).

AMERO D'ASTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMERO D'ASTE. Io mi associo completamente a quanto ha detto l'onorevole senatore Cagni nei riguardi degli arsenali. È necessario che il denaro assegnato per la marina sia speso bene e sia speso per la marina, non per tenere degli arsenali inutili o per lo meno superflui. Se si pensa quanto costano gli edifici per gli arsenali, quanto costa il rinnovamento del macchinario, quanto le mercedi degli operai, che sperpero di ufficiali richiede la loro direzione, si vede chiaramente che bisogna ridurre il numero degli arsenali allo stretto necessario. L'industria privata dovrà concorrere dove sarà necessario per riparare le navi, ma assolutamente occorre che il numero degli arsenali sia ridotto, e che i denari stanziati nel bilancio della marina siano effettivamente spesi per i bisogni della marina. (*Benissimo*).

Affermato questo, farò alcune raccomandazioni all'onorevole ministro.

Innanzitutto io desidererei che nell'alienare le navi si procedesse con molta cautela, perchè abbiamo visto assai spesso che delle navi le quali erano state ritenute inutili, venute poi al momento del bisogno, si sono dimostrate utilissime. Questo lo dico specialmente per quello che riguarda le navi che potrebbero essere impiegate in servizio delle nostre colonie, navi tipo *Calabria*, tipo economico, navi che non possono essere sostituite da incrociatori di tipo moderno, i quali sono molto veloci ma di molto costo. Questi navi possono ancora servire e conviene perciò non alienarle.

L'altra osservazione che desidero di fare riguarda la durata della ferma. Io sono convinto che la ferma dei due anni è dannosissima per la marina. La marina ha bisogno di avere le sue navi sempre pronte; non è come l'esercito che può chiamare e attendere le riserve; la marina deve avere le sue navi pronte a partire ed in perfetto ordine da un momento al-

l'altro. Questo non può ottenersi con la riduzione della ferma a due soli anni.

Uno di questi due anni viene necessariamente impiegato nell'istruzione, perchè gli equipaggi della marina sono tutti specializzati: il soldato basta che sappia maneggiare il fucile e marciare; il marinaio invece deve apprendere molti mestieri oltre quello del marinaio, saper fare l'elettricista, il fuochista, il cannoniere e così via dicendo. Orbene tutti questi mestieri non si possono imparare da un momento all'altro. Il primo anno di ferma dunque viene impiegato per l'istruzione e perciò la gente di mare non può essere impiegata in servizio effettivo che per un solo anno. Come si fa ad armare i bastimenti con equipaggi utilizzabili per un solo anno?

L'esercito, è vero, ha ridotto la sua ferma a soli otto mesi, non so se ciò sia un bene, ma la riduzione della ferma della marina non può rimanere senza gravi conseguenze. Non si può cambiare ogni momento il personale di bordo, perchè altrimenti la nave non può rispondere al servizio che da essa si richiede; bisogna che il personale sia allenato. A questo proposito mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro un provvedimento che forse potrebbe attenuare le gravi conseguenze derivanti dalla riduzione della ferma. Già una volta, quando avevamo la ferma di tre anni si riconosceva che era già troppo breve ed allora si era venuti nella determinazione che una parte dell'istruzione invece di farla su navi speciali si facesse addirittura a bordo sulle navi armate specialmente per i cannonieri ed i fuochisti e le scuole si limitassero puramente e semplicemente agli specialisti operai. Io ritengo che questo provvedimento bisognerà adottare se vogliamo avere le nostre navi quasi pronte.

E non ho altro a dire. (*Approvazioni*).

THAON DI REVEL. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

THAON DI REVEL. La marina oltre i compiti che doveva assolvere prima della guerra, attualmente ne ha dei nuovi, per il maggior sviluppo delle nostre coste e per altri servizi derivanti dalla frequenza di scioperi statali. La marina ogni momento deve distaccare del personale, sia per servizi pubblici, sia per servizi di sicurezza e questo importa una diminuzione

della sua efficienza. Non di rado i marinai sono impiegati in servizi di pubblica sicurezza. Questo avveniva anche in passato, ma ora si verifica in maggiori proporzioni. Non è poi da escludersi che le condizioni anormali in cui si trova la marina mercantile possano imporre la necessità di armare delle navi indispensabili per il rifornimento nazionale con marinai della marina da guerra.

Tuttociò importa un onere nuovo, o per lo meno in proporzioni maggiori che non per il passato. Io perciò rivolgo calda preghiera all'onorevole ministro della marina perchè la forza del corpo degli equipaggi, sia riportato al più presto al numero che era prima della guerra. Attualmente siamo a 33 mila uomini, mentre già prima della guerra i servizi si svolgevano con molta difficoltà con circa 40 mila.

Io approvo quanto ha detto l'onorevole senatore Amero quanto alle difficoltà di fronteggiare le deficienze della marina con la ferma di due anni, ma anche comprendo le ragioni che ieri l'onorevole ministro della marina ha addotto per confermare questo criterio: giacchè l'esercito ha diminuito la sua ferma, conveniva che la diminuisse anche la marina.

Noi però saremo nella impossibilità di ottenere il numero dei specialisti indispensabile, se essi avranno soltanto due anni di servizio, inquantochè un anno basterà appena per formarli, e avremo solo un altro anno per potere usufruire della loro opera. Quando potranno rendere un efficace servizio essi se ne andranno via. Bisognerà ricorrere al volontariato.

Ritengo che quasi tutti gli specialisti debbano essere formati mediante volontari o riaffermati di leva: ciò costerà molto, ma è sempre preferibile di avere il personale perfettamente ordinato e stabile, anche se meno numeroso.

Le navi valgono solamente quando sono perfettamente in ordine, e se ragioni di bilancio non consentissero di aumentare la forza degli equipaggi riportandola a 40 mila uomini come era prima della guerra (e questo è il minimo necessario, giacchè anche allora non bastavano) se ragioni di bilancio non consentissero il pagamento delle maggiori paghe che occorrono per i volontari, meglio sarebbe avere una o due navi di meno che aver tutto il resto della marina poco in ordine.

Io non credo di esagerare dicendo che una

nave vale e rende per quanto costa, solamente allorchè ha tutto il suo equipaggio a bordo e già allenato da qualche tempo. Basta, su una grande nave, distaccare due o tre specialisti perchè dei servizi importanti restino come paralizzati.

Un'altra preghiera debbo rivolgere all'onorevole ministro.

Da quando si è separata la marina mercantile da quella da guerra ogni momento nascono equivoci, si parla nel pubblico e nei giornali della « marina » ed è sempre quella da guerra. Io credo che sarebbe opportuno precisare modificando il nome della marina in quello di « marina militare o da guerra », affinchè non nascessero dubbi anche sopra disordini che alle volte sono attribuiti alla marina da guerra mentre avvengono in ambienti perfettamente ad essa estranei.

Circa i volontari vi sarebbe un inconveniente che certamente il ministro potrà vagliare assai meglio di me: vi è una legge che stabilisce un avanzamento assicurato ai provenienti dal volontariato: se si aumentassero di molto questi volontari, ne verrebbe di conseguenza che dopo un certo tempo avremmo pleora di sottufficiali. Io domanderei che la legge fosse modificata in questo senso, che i volontari avessero diritto ad un aumento di paga proporzionato al tempo di servizio, e che i gradi ed i quadri fossero determinati esclusivamente dalle necessità dei servizi. (*Approvazioni*).

BATTAGLIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIERI. Onorevoli signori senatori: io vi chiedo il permesso di dire poche parole in questa discussione che è stata così alta e così larga di insegnamenti a quanti della marina si interessano e a quanti per la marina hanno, al pari di me, un indefesso amore.

Non sono, onorevoli colleghi, un competente nella questione di cui si tratta, e appena oso di muovere incerta la parola dopo che tanti onorevoli colleghi, con così squisita competenza ne hanno parlato. Non reco per me che una sola ragione. Per quattro anni ho assistito silenzioso, ammirando, al fecondo lavoro di preparazione della Regia marina; ho assistito alle narrazioni e al vivo palpito delle gesta degli stati maggiori e degli equipaggi delle nostre navi. Ebbene, onorevoli colleghi, consentite

che non la parola del competente (che non avrebbe autorità alcuna), ma la parola con vinta, affettuosa del testimone risuoni modesta dinanzi a questo autorevole Consesso.

Ho seguito ieri l'ampio sviluppo che alla discussione è stato dato, ho seguite le alte ragioni esposte dal collega onor. Arlotta, e la istruttiva (per me quasi profano) illuminata esposizione del programma fatta dall'onorevole ministro.

Un solo richiamo io mi permetto di fare, ed una sola raccomandazione sottopongo all'onorevole ministro.

Bene comprendo le ragioni per le quali egli si condusse alla riduzione di quella ferma che era necessaria, per ragioni politiche e sociali, fosse parallela alla riduzione della ferma nell'esercito.

Ma, appunto per la mia qualità di testimone permetta l'onorevole ministro che io gli rinnovassi sommessamente l'osservazione che è già stata fatta con molta maggiore autorità dall'oratore che mi ha preceduto. Se è possibile ottenere la riduzione della ferma nelle truppe di terra senza che ne soffrano danno la compagine dell'esercito e l'efficacia dei reparti, non altrettanto penso possa seguire per ciò che riguarda la gente di mare.

Molte e diverse mansioni di indole essenzialmente tecnica, specializzate, sono affidate al contingente della leva di mare. Si può con la vigoria dell'animo, con l'elevatezza e perseveranza nelle decisioni, con lo spirito d'abnegazione e del sacrificio supplire in parte alla istruzione e allo spirito militare, che solo con la convivenza e in rapporto continuo con gli ufficiali e con i sottufficiali gli uomini possono acquistare; ma non altrettanto si può dire delle mansioni tecniche.

Io ricordo degli esempi memorabili della passata guerra, esempi di equipaggi schierati sul ponte che insieme col loro comandante colano a fondo imperterriti al grido di viva il Re e viva l'Italia! dopo aver resistito sino a che la loro nave potè sfidare l'ira nemica. Ancora ricordo modesti marinai e sottufficiali che colano a fondo ignoti, chiusi nel loro feretro di acciaio che da arma di offesa è diventato la loro tomba.

Onore a loro e sia il loro esempio monito luminoso ed austero.

Ma onorevoli colleghi, questi sono alti esempi di spirito militare e patriottico, ma lo spirito eroico e il sentimento nobilissimo del dovere non bastano da soli per darci la prova della preparazione anche tecnica degli equipaggi.

È necessario che, data la molteplicità delle mansioni e la diversità dei congegni affidati agli equipaggi, è necessario vi sia un periodo di tempo nel quale l'istruzione tecnica possa essere regolarmente impartita, intensificata, vigilata, diretta a quello scopo cui il Paese e la Regia marina mirano!

È uno dei fattori morali che creano l'uomo di equipaggio e concorrono a dargli la fiducia in sé stesso, nelle armi e nelle navi che gli sono affidate. Desidero siano qui ricordati i risultati che ci hanno dato le istruzioni tecniche degli equipaggi, i magnifici puntatori che nelle gare nazionali di tiro hanno saputo con la valentia tener alto il nome della Patria, i nostri modesti marinai che nelle gare di lancio hanno saputo agguagliare le gesta dei puntatori di artiglieria, e in altre gare speciali a bordo hanno dato nobili e gloriose prove di elevato sentimento patriottico accompagnato dalla istruzione tecnica che gli ufficiali seppero istillare nell'animo dei marinai andando a pari a pari con la educazione alla disciplina, al sentimento del dovere e allo spirito di sacrificio.

Orbene, onorevole ministro, il vostro senno e l'affetto antico che voi recate alla marina, vi ispirino all'esame di quel provvedimento che venne additato dall'oratore dal quale fui così autorevolmente preceduto o di altro diretto a far sì che dalla leva di mare sia rappresentata la massa degli equipaggi, ma che tutti coloro cui si affidano mansioni speciali di carattere tecnico abbiano un periodo di preparazione, di istruzione specializzata più lunga.

Onorevole ministro, date loro il modo, compatibilmente colle esigenze del bilancio, di perfezionare la preparazione tecnica che va al disopra della preparazione generale marinara e del sentimento patriottico vivificatore; fate che abbiano modo di apprendere a servire colla maggiore efficienza all'interesse supremo del Paese!

Onorevoli colleghi, certo è stata audacia la mia, della quale chiedo venia, quella di recare la mia parola incompetente in così alta discus-

sione (*Voci.* No, no) e dopo le osservazioni di tanti autorevoli colleghi. Ebbene, perdonatemi, perchè io ho riportato dalla mia lunga e devota permanenza nell'amministrazione della marina questa convinzione: che la marina d'Italia segue le antiche tradizioni; essa ha confermato gloriosamente nella guerra che si è chiusa, ciò che ha mostrato nel passato. Ha mostrato cioè che nel momento del pericolo essa dal comandante della nave all'ultimo uomo dell'equipaggio non ad altro aspira se non alla vittoria per l'Italia, pronta pur sempre anche all'olocausto e ad inchiodare la propria bandiera al picco e occorrendo a colare a fondo al grido augurale di viva l'Italia. (*Applausi e congratulazioni.*)

PRESIDENTE. La parola è al senatore Arlotta per dichiarare se è soddisfatto della risposta data dall'onorevole ministro della marina.

ARLOTTA. Il Presidente m'invita, a norma del regolamento, a dichiarare se sono soddisfatto della risposta avuta alla mia interpellanza.

Mi si consenta di dire che io sono soprattutto soddisfatto di aver provocata questa discussione. Ne sono pienamente soddisfatto perchè ho visto l'interesse che ha destato nella stampa; perchè ho visto i più illustri senatori ammiragli parteciparvi insieme a persone competenti amiche e benemerite della marina militare; sono soddisfatto soprattutto, e lo ringrazio pubblicamente, dell'ampiezza delle risposte che l'onorevole ministro ha dato, capo per capo, ai quesiti posti nella mia interpellanza. Aggiungo subito che questa ampiezza è tale, per cifre, per particolari e per concetti espressi, che non è assolutamente possibile di formarsi un giudizio completo su tutte le parti del suo discorso senza averne letto il testo quando sarà stampato. Intanto, sin da ora, posso dire che sopra la maggior parte dei punti del suo programma io credo che si possa andare d'accordo e, lo ripeto ancora una volta, pubblicamente lo ringrazio per le sue dichiarazioni. Sono convinto che questa discussione servirà di punto di partenza ad altre discussioni ed ad altri studi che avranno luogo nel Parlamento e nel paese, e che, dopo di aver ponderate le dichiarazioni fatte dal ministro, potremo molto efficacemente ritornare sull'interessante argo-

mento, sia in occasione della discussione del bilancio (che sento già presentato alla Camera e mi auguro che fra non troppo tempo sia presentato anche al Senato), sia in altre occasioni che potremo provocare. Mi si permetta solo qualche rapida e brevissima osservazione sopra alcuni punti dell'importante discorso del ministro. Egli ci ha informati dell'esodo degli ufficiali: ci ha detto che molti, forse troppi, ufficiali lasciavano il servizio attivo. La cosa si spiega per un po' di stanchezza prodotta dalle lunghe fatiche della guerra e dai molti anni passati quasi esclusivamente sopra le navi armate, sia per un certo senso di sfiducia nell'avvenire della carriera, sia, soprattutto, per il miraggio di maggiori benefici nella carriera civile. Io auguro a tutti la maggior fortuna tanto da militari, che da borghesi, ma temo purtroppo, anzi dovrei dire sono sicuro, che per molti verrà il disinganno, e molti rimpiangeranno con un senso di nostalgia quella carriera che troppo facilmente hanno abbandonata. Prego quindi il ministro di fare i maggiori sforzi perchè i migliori elementi che ancora si trovano in marina, e credo che non siano pochi, vi rimangano, magari con quei miglioramenti che è loro possibile accordare. Un'altra preghiera rivolgo all'onorevole ministro: abbia molto, ma molto, a cuore quel grande e nobile semenzaio di ufficiali che è l'Accademia navale di Livorno.

L'Accademia ci ha già dato una pleiade di ottimi ufficiali, e ad essa guardano con affetto molti giovanetti che hanno l'entusiasmo del mare e molte famiglie che desiderano che ai loro figliuoli sia impartita un'istruzione ed una educazione quale difficilmente si può dare in qualsiasi altro istituto d'Italia, a qualunque confessione o a qualunque iniziativa esso appartenga.

Quindi cerchi l'onorevole ministro di allargare le file delle ammissioni nei limiti del ragionevole e del giusto ma senza guardarvi con la lente dell'avaro. Se qualche sacrificio è necessario compiere per avere un numero di allievi sufficiente, fra i quali si sceglieranno poi a suo tempo i migliori, lo si faccia pure. Lodo ampiamente l'onorevole ministro per le dichiarazioni fatte a riguardo dei sottufficiali. Non ho bisogno di dire quale forza, quale importanza per il servizio abbiano i sottufficiali a

bordo, specialmente con le ferme abbreviate delle quali abbiamo inteso discorrere; credo che tutte le cure debbano essere spese per mantenere questa categoria di militari così necessaria alle navi, e sono sicuro che dopo le dichiarazioni fatte ella non perderà di vista questa grande questione.

Detto ciò mi rincresce di non essere pienamente d'accordo con lei, e sono confortato in questo dalla voce autorevolissima di ammiragli che hanno parlato testè, sulla faccenda della dismissione e vendita di navi che possono ancora prestare utile servizio.

Si è parlato di programmi di costruzioni navali, e abbiamo inteso delle voci autorevoli dirci quelle che devono essere le future costruzioni; tipi nuovi che sono ancora allo studio. Mi associo con tutto il cuore all'incitamento perchè questi studi siano portati avanti e compiuti con la maggiore alacrità possibile; ma è inutile farsi delle illusioni, fra quanto tempo potremo avere queste navi? La esperienza del passato è dolorosa, e aggravata dalle difficoltà dell'ora presente, cioè a dire dal costo per lo meno triplicato, forse quadruplicato, di quanto occorre a costituire la nave e dalle difficoltà per il diminuito lavoro, e per altre ragioni che è inutile ripetere. Passeranno parecchi anni, forse quattro, cinque e sei, chi può dirlo? fino a che potremo avere i gruppi navali quali possiamo desiderare.

Speriamo tutti che dalla guerra l'Italia sia lontana dopo questo esempio terribile, ma intanto ci sono gli altri scopi da tener presenti, quelli che il ministro ha chiamati giustamente gli scopi politici. Gli scopi che si sviluppano a Valona ed in altri punti dell'Adriatico, che si sviluppano in Oriente, che si presentano per la protezione dei nostri emigranti. Non voglio parlare degli Stati Uniti, coi quali vivremo nel migliore accordo, ma nel mondo ci sono altre nazioni, l'America del Sud, tante colonie, le nostre colonie da difendere e proteggere; andiamo adagio, dunque, prima di vendere per ferro vecchio delle unità le quali ci possono ancora rendere utilissimi servizi; e poi c'è la navigazione per l'istruzione dei giovani ufficiali e degli equipaggi, quindi le navi del tipo *Vittorio Emanuele* credo possano ancora navigare magnificamente e rendere utilissimi servizi. Ma che cosa vogliamo fare? Vogliamo ven-

dere forse ad altre potenze queste navi affinché se ne possano poi servire contro di noi? Questo mai, quindi finiremo per venderle come ferro vecchio. È doloroso ciò, ed io mi associo a quello che è stato detto al riguardo e che ieri già avevo accennato, ma oggi forte dell'ausilio degli ammiragli, prego che prima di procedere alla vendita di navi ancora in efficienza, ancora nella possibilità di fare buona figura e di navigare, che si vada adagio perchè a vendere c'è sempre tempo.

Mi pare che le sue dichiarazioni sulla costruzione di incrociatori leggeri e velocissimi dalle mille alle mille e cinquecento tonnellate siano quali potevamo desiderare, e mi pare che bisogna fare presto, perchè almeno per quel naviglio si può far presto. E mi sia lecito di rievocare un ricordo personale. Nel viaggio in America ho avuto l'onore di trovarmi con S. A. il Principe di Udine, il glorioso e valoroso comandante di una di queste navi, *Lo Sparviero*, costruita a Napoli; il Principe era entusiasta di questa nave e spesso ci spingeva ad abbreviare il nostro viaggio per potere ritornare al comando del suo diletto *Sparviero*!

Credo che talune di queste navi siano state cedute alla Rumania, ciò è giusto che si sia fatto perchè in origine esse erano state commesse da quel paese, che è un paese amico, ma però si possono sostituire quelle vendute con altre similari e prego l'onorevole ministro di volerlo far presto rendendo così certamente un gran servizio alla marina.

La *Caracciolo* e la *Leonardo da Vinci*? due nomi che non rappresentano che dolori. Della *Leonardo* è inutile fare la storia, della *Caracciolo* non so quanto sia costato lo scafo...

SECHI, ministro della marina (interrompendo) 55 milioni.

ARLOTTA. Dunque 55 milioni forse perduti! Non c'è colpa di nessuno. Ma oggi ci sentiamo dichiarare dai tecnici che completare questa nave, il cui scafo è costato 55 milioni, sarebbe buttar via altro denaro. Ci rassegniamo, ma per carità che questi casi non si abbiano più a ripetere, in questo senso che occorre meditare ciò che si vuole fare prima di iniziare un progetto di nave. Ma una volta varato il progetto che si proceda senza tentennamenti, senza indugi che si faccia ciò che si è deliberato,

altrimenti il denaro è speso male, è vero denaro buttato in mare.

Il ministro si è voluto ingolfare nella questione spinosa, che io avevo evitato con grande cura, e cioè quella degli arsenali di Stato. Io sono convinto quanto lui e più di lui che la nuova Italia deve avere tre grandi arsenali, quanti sono i mari che la bagnano, vale a dire Spezia, Taranto e Pola.

Ma gli pare proprio il momento questo per affrontare, proclamando la soppressione di altri arsenali, delle questioni le quali non hanno il solo lato tecnico e il solo lato finanziario, ma hanno soprattutto e specialmente con loro anche un lato politico nei riflessi delle popolazioni? (*Commenti*).

A questo quesito nel quale mi sento d'aver modestamente tanta competenza quanta chiunque altro, rispondo nettamente: no. Le cause di malumore, di dispiacenze, spesso soffiate e ispirate ad arte malvagia da chi vuole spingere al disfacimento lo Stato e le istituzioni, sono già troppe e non bisogna aggiungerne a cuor leggero delle altre.

Una sola parola voglio dire per uno dei nostri cantieri di costruzione, che è stato sempre ritenuto il primo e il più economico fra i cantieri che possiede l'Italia: il cantiere di Castellammare. Da quel cantiere sono uscite le nostre più belle e più forte navi ed a conti fatti sono costate meno di quelle costruite in altri cantieri. E qui anche non temo di sbagliare.

Ora questo cantiere rappresenta una forza di difesa in mano dello Stato; ma non già una forza di difesa contro gli attacchi del nemico, rappresenta bensì una forza di difesa contro le coalizioni industriali.

Oggi avendo un cantiere di costruzioni bene avviato, il cui rendimento è sicuro, lo Stato può fare i conti addosso agli industriali. Domani se si spogliasse di questo controllo lo Stato si darebbe mani e piedi legati all'industria privata, e si badi bene, non intendo fare attacchi volgari e plateali all'industria privata per la quale ho il maggior rispetto e alla quale auguro, per il bene del mio paese, il maggiore sviluppo possibile, ma è necessario che una difesa ed un controllo vi siano.

Cosa accadde negli anni fra il 1902 ed il 1905, quando Terni era la sola fabbrica di corazze in Italia e quando lo Stato non osava

ordinare corazze al di fuori di Terni? Avvenne che i prezzi delle corazze di Terni salirono alle stelle e le azioni di quella Società si negoziarono a quattromila lire ognuna, mentre erano state emesse a cinquecento lire.

Rammenti onorevole ministro! Poi si fece la voce grossa, cominciarono le accuse, cominciarono i processi, cominciarono tante belle o bruttissime cose che dir si voglia e tuttociò perchè lo Stato era disarmato di fronte all'industria privata. Oggi questo non deve avvenire. Io mi auguro che ciò non avvenga e in tutti i casi esorto il ministro, in una questione così delicata, di procedere come suol dirsi coi piedi di piombo prima di prendere delle risoluzioni che poi potrebbero essere irreparabili.

Con molto piacere ho inteso le sue dichiarazioni nei riguardi della difesa costiera per l'assistenza che può dare alla pesca; ci ha dato spiegazioni così ampie e soddisfacenti che completando l'interpellanza già fatta a questo proposito, lo esorto a prendere accordi col suo collega dell'agricoltura perchè queste intenzioni al più presto diventino un fatto compiuto.

Ma più di tutto io mi voglio rallegrare con lui sinceramente e fortemente per lo spirito che ha aleggiato in tutto il suo discorso. Si può dissentire su qualche particolare, ma non sopra una cosa fondamentale: vale a dire che una marina militare, una marina da guerra è indispensabile all'Italia, che questa marina deve sussistere, non deve subire menomazioni, e che questa marina la vogliono egualmente e Governo e paese.

Ringrazio l'onorevole ministro per queste dichiarazioni, e sono sicuro che quello spirito informatore del suo discorso avrà la eco più profonda nel cuore di tutti i marinai d'Italia. (*Vive approvazioni*).

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

SECHI, *ministro della marina*. Senatori autorevoli per conoscenza delle cose navali si sono compiaciuti di intervenire in questa discussione. È pure intervenuto altro senatore che, mi consenta dirlo, è un po' della nostra famiglia, come d'altronde lo è pure l'onorevole interpellante. Io tutti ringrazio vivamente.

Non posso certo impegnare così a lungo l'attenzione del Senato, come mi son permesso di fare ieri: sono esperimenti che non conviene

ripetere, ma ho il dovere tuttavia di dare brevi risposte sia agli onorevoli senatori intervenuti nella discussione, come all'onorevole interpellante che ha riassunto il suo pensiero sulle questioni trattate.

È vero, onorevole Cagni, siamo in un periodo di incertezza. Dobbiamo costruire subito grandi navi? Io dichiaro che oggi non le posso costruire, perchè ho impegnati tutti i fondi di cui dispongo, appunto nell'allestimento di quel naviglio leggero di cui s'è parlato. Ma ripeto quel che ho detto ieri. Non costruire oggi, non vuol dire rinunciare definitivamente al domani; anzi io penso che è sempre buona misura prudentiale, cominciare ad esaminare a fondo l'argomento ed a preparare anche i piani, tanto più che non costano molti denari. Questo è meglio farlo al più presto, con l'aiuto dei corpi consultivi sui quali il Ministero può fare affidamento come consiglio e come insegnamento.

Mi consenta il senatore Cagni di non seguirlo nei criteri tecnici che si è compiaciuto di esporre, dappoichè la discussione troppo dilungherebbe; d'altra parte non mi pare che essi infirmino la sostanza della questione stessa relativa alla produzione delle grandi navi. Ho detto che farò fare disegni e progetti d'accordo con i corpi consultivi; poi terremo conto dei fondi stanziati in bilancio, terremo conto di quello che fanno le altre marine mediterranee, e fra non molto prenderemo le nostre decisioni.

Il senatore Del Pezzo si è interessato della questione dell'arsenale di Napoli. Debbo osservargli che l'arsenale di Napoli non è mai stato arsenale da costruzioni; lo è bensì il vicino cantiere di Castellammare; l'arsenale di Napoli è stato sempre impiegato per allestimento e raddobbo a navi. Ha detto l'onorevole senatore Del Pezzo che l'arsenale di Napoli è male ubicato, ma questa sarebbe una buona ragione per sopprimerlo. (*Si ride*).

Io però non voglio la morte del colpevole, e confermo quel che ho detto ieri: cioè io penso che sarebbe opportuno trasformarlo, e renderlo più produttivo e più utile di quello che oggi non sia.

Quanto alla questione della strada di circonvallazione, debbo dire che io aspetto una risposta in proposito dal municipio di Napoli, risposta che non ho ancora avuto. Prego perciò

l'onor. senatore Del Pezzo, se crede, di darmi notizie in proposito.

DEL PEZZO. A Napoli c'è il commissario Regio!

SECHI, *ministro della marina*. Ad ogni modo, se vi saranno delle persone competenti che vorranno darmi lumi in materia, io sarò ben lieto di ricevere le informazioni che ora mi mancano, ed assicuro che mi metterò completamente a disposizione per risolvere la questione, colla migliore buona volontà di conciliare tutti gli interessi, cosa che io credo pienamente possibile.

Non bisogna d'altronde allarmarsi eccessivamente di questa cessione dell'Arsenale, non bisogna credere che una città come Napoli possa andare in subbuglio se mille operai passeranno dalla dipendenza dello Stato alla dipendenza di altro Ente che li farà lavorare di più; e se alcuni impiegati che ora sono abituati a stare a Napoli dovranno andare a respirare l'aria di Spezia o quella di Taranto, come accade a tutti gli altri funzionari dello Stato, civili e militari, che da un giorno all'altro possono essere trasferiti. Io non credo, ripeto, che per questo Napoli possa andare in subbuglio. (*Benissimo*).

Ringrazio il senatore Amero di avermi voluto confortare con la sua autorevole parola in questo ordine di idee, ed assicuro ancora una volta il Senato, che farò tutto il possibile per riuscire nell'intento: tanto più facilmente vi riuscirò quanto minori saranno le difficoltà di ordine locale, che pure sono rassegnato ad incontrare.

Il senatore Amero, come pure il senatore Arlotta, sono ritornati sulla questione della radiazione e della vendita delle navi. Affermo di non aver venduto nessuna unità per il semplice gusto di vendere, o per far introitare al Tesoro quelle modeste somme che possono realizzarsi con tali vendite. Ci vuol altro per rimettere in sesto il tesoro italiano!

Non ho radiato nè venduto alcuna nave del tipo *Calabria*, appunto perchè si tratta di navi che possono servirci, perchè impiegano poco personale e l'esercizio attivo di esse costa relativamente poco. Io invece mi preoccupo soprattutto di liberarmi delle navi che costano parecchio come esercizio.

Sono appunto queste navi che io mi preoccupo di togliere di mezzo, nei limiti, s'intende, del

ragionevole, conservandone tante quante ne occorrono per i prevedibili servizi politici e di rappresentanza all'estero. Secondo me, oggi di queste navi ne abbiamo un po' troppe, ed in questo io mi permetto di dissentire dall'on. Arlotta, tanto più che tra breve potremo avere cinque esploratori tedeschi, i quali saranno più adatti ai servizi speciali di cui si è detto, perchè di esercizio meno costoso.

Il senatore Amero d'Aste si è compiaciuto accennare alla questione della ferma di due anni e ne ha indicati, con la sua nota competenza, gli inconvenienti.

Ma, signori senatori, io ho ieri dichiarato molto esplicitamente di riconoscere pienamente gli inconvenienti che alla marina derivano dall'aver ridotta la ferma della gente di leva. Se vi è in questo o nell'altro ramo del Parlamento persona che dia affidamento, prendendo il mio posto, di poter riportare la ferma a tre anni, io sono pronto a lasciarglielo subito. Per conto mio sono convinto di non riuscirci. Vi sono delle cose che bisogna accettare, e contro le quali non si può andare. Io so benissimo che la riduzione della ferma è un danno, ma, a mio avviso, poco giova lamentarlo, mentre è utile cercare di far sì che esso porti le minori conseguenze possibili.

Al riguardo hanno preso la parola il senatore Thaon di Revel, il senatore Battaglieri e qualche altro. Certo, il personale specializzato bisogna che sia a lunga ferma, ma è questione di quantità di tale personale. Io credo che oggi sulle navi ne abbiamo un po' troppo, perchè le tabelle erano state fatte ai tempi in cui c'era la ferma di quattro e tre anni, e si aveva la possibilità di trarre il personale specialista anche dalle classi di leva. Orbene, io concordo pienamente nel criterio che gli specialisti compresi tutti i puntatori delle grosse e medie artiglierie debbono essere volontari, e mi preoccupo di averli ottimi.

Ma vorrei fossero ridotti in numero, ed aiutati nei servizi più correnti da *mezzi specialisti*, che io ritengo la leva ci possa ancora dare tanto più che lo sviluppo assunto dall'industria navale italiana e da quelle affini, ci assicura un sufficiente reclutamento di gente, che ha già una certa pratica, o attitudine a subito acquistarla, dei mestieri a noi occorrenti. Questi arruolamenti di operai, nella legge che mo-

difica quella di leva, ho cercato di accrescerli appunto per averne il numero necessario ai prevedibili bisogni.

Quindi specialisti volontari in numero limitato, ma ottimi; *mezzi specialisti*, in aiuto a questi nei servizi, che non richiedono poi tanta profonda scienza, li potremo avere anche dal personale di leva.

Giustamente il senatore Amero ha detto: ma questa gente di leva non bisogna che faccia più una lunga istruzione perchè, se deve istruirsi per alcuni mesi prima di andare a bordo, due anni sono pochi per poterla utilizzare abbastanza a lungo in effettivo servizio.

Posso dichiarare all'onorevole Amero che per la leva fatta lo scorso novembre ho già adottato questo criterio: non ho mandato nemmeno un uomo alla scuola, eccetto certe categorie, come quella dei radiotelegrafisti, dei semaforisti, dei minatori palombari, pei quali non è possibile fare altrimenti. Ho detto ai signori comandanti: « Prendete questi ragazzi che vengono dalle officine, ma non hanno pratica dei nostri speciali servizi; istruiteli praticamente per quel tanto che serve a utilizzarli pel materiale della vostra nave; non cominciate a parlare loro dei *volts* e degli *ampères* e delle altre belle cose tanto care al senatore Mengarini (*ilarità*). Non importa che essi sappiano come funzionano i proiettori e le dinamo di tutte le altre navi; basta che sappiano come funzionano quelli della loro nave. Ho detto anche ai comandanti: « Vi lascio facoltà di promuovere questi giovani, non appena constatato che essi vi servono. Promuoveteli senz'altro direttamente da allievi a scelti ».

I comandanti ne hanno già promossi molti; vuol dire che erano capaci, e che cominciavano ad essere realmente utili; altrimenti non li avrebbero promossi. Il sistema è dunque già in piena attuazione, e credo che darà buoni risultati, perchè gli ufficiali e i sottufficiali s'interessano molto a questo servizio d'istruzione, a formare e ad educare la loro gente; e di questo bisogna esser loro molto grati.

Il senatore Di Revel ha osservato, che con i periodi fissi da me stabiliti nel decreto-legge che ha sistemato i sottufficiali e il personale volontario in genere, noi corriamo rischio per l'avvenire di avere troppi sottufficiali, per effetto delle promozioni a periodi fissi. Ed egli

vorrebbe, che non ci fossero queste promozioni, bensì soltanto aumenti di paga a periodi fissi; regolando le promozioni secondo gli organici e questi secondo le assegnazioni ai vari servizi di sottufficiali, conforme ai criteri finora vigenti.

Ora, se io riuscissi a convincere gli specialisti a contentarsi di essere promossi, soltanto quando capita secondo gli organici, lo farei subito, e sarebbe un'ottima cosa. Ma io sono convinto che, dato il carattere italiano, non è possibile indurre un individuo a restare a lungo in marina, senza dargli anche la soddisfazione dei galloni, tanto più che non si tratta soltanto della soddisfazione di averli: è questione di non mangiare più il rancio, di non dormire più in branda, e di non lavarsi più nei lavandini comuni. Sono tante piccole cose, per le quali il volontario mal si adatta a restare a lungo comune, anche se pagato come il sottufficiale.

Oppure dovrei organizzare il servizio a bordo, in modo che questi comuni anziani non andassero a mangiare il rancio, avessero mensa, posto di branda e lavandini a parte; e allora tanto vale che li promuova sottufficiali, perchè praticamente l'effetto è proprio lo stesso. Ho fatto rilevare con ragionamento molto chiaro ai comandanti, l'evoluzione che risulterà a poco a poco nei servizi della marina per l'aumentato numero dei sottufficiali. Bisogna, che gli specialisti si convincano della necessità di continuare a prestare la propria opera tecnica come se non fossero promossi; e sono sicuro che essi se ne renderanno pienamente ragione.

Certo non li potremo mettere a fare la sentinella o ad altri servizi generali propri dei comuni: avremo qualche sentinella di meno, qualche uomo di meno a scopare i ponti, ma questo non sarà certo un gran danno.

Quanto alla forza bilanciata, di cui ha parlato il senatore Di Revel, io dichiaro, come ho già accennato ieri al Senato, che non è tanto questione di denari, quanto di avere gli uomini. Io i denari per pagarli li avrei, e, occorrendo, credo che il ministro del tesoro sarebbe disposto a darmene. Ma oggi io non ho gli uomini; li avrò spero in avvenire, una volta superato il periodo di trasformazione e di riordinamento: le classi anziani sono state congelate; le classi ora sotto le armi sono state arruolate con la vecchia legge, che portava le

LEGISLATURA XXV — 1^a SESSIONE 1919-20 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL' 8 LUGLIO 1920

esenzioni per la seconda e terza categoria. Con la legge ora in vigore insieme alla riduzione della ferma si sono soppresses quasi tutte queste esenzioni, e così se il contingente del '900 mi ha dato 8000 uomini, quello del 1901 e i successivi ne daranno, spero, 10 o 11 mila.

Inoltre posso rivolgermi all'esercito per avere un certo numero d'uomini; questo nel passato non si è mai fatto, mentre deficienza di personale in marina ci è sempre stata più o meno.

Io conto invece di servirmi di questa gente, che potrò utilizzare bene, e mi costerà solo un po' più per vestiario.

Tutto considerato ho ferma fiducia, che sorpassato questo periodo di rinnovamento e di rotazioni di classi, potremo avere la forza necessaria.

Io oggi non posso chiamare la classe del '901, e se anche la chiamassi farei un pessimo servizio al mio successore; perchè questi tra due anni dovrebbe congedarla, e si troverebbe allora in difetto di uomini. Preferisco conglobare tutti questi inconvenienti nell'attuale periodo di crisi, per preparare un terreno sgombro per quanto possibile di spine, a chi verrà dopo di me: speriamo che me ne sarà riconoscente!

L'onorevole senatore Arlotta ha voluto, molto giustamente, raccomandarmi la questione degli ufficiali. Io desidero quanto lui che i migliori elementi rimangano, e per la questione morale assicuro il Senato che faccio il possibile: sono arrivato perfino a fare delle mezze dedizioni, a scrivere a dei buoni ufficiali che sapevo volevano lasciare il servizio, pregandoli di rimanere.

Voci. Questa non è dedizione.

E qualche cosa ho ottenuto. Ma quando si tratta di miglioramenti economici, debbo dichiarare che non vedo la cosa molto semplice; non tanto per la questione della spesa, quanto perchè non si può dare agli ufficiali di marina uno stipendio maggiore di quello che si dà agli ufficiali dell'esercito e ai funzionari civili di pari rango.

Sarebbe un criterio completamente nuovo; se il Parlamento volesse attuarlo, io naturalmente ne sarei felicissimo; però non credo, almeno oggi, di proporlo.

Per quanto riguarda il trattamento economico indipendente dallo stipendio, ho cercato

di fare quanto potevo: proprio dal 1° luglio, un decreto che ho sottoposto di recente alla firma di Sua Maestà, determina dei miglioramenti negli assegni di bordo; essi non sono gran cosa, ma dimostrano almeno l'interesse del ministro e del Governo per gli ufficiali.

Sono grato all'onorevole Arlotta delle parole da lui pronunziate nei riguardi dell'Accademia navale: esso è uno dei migliori istituti di educazione; se non fossi ministro della marina, direi che è il migliore di tutti.

Per l'Accademia navale non bado a spese: ho potuto muovermi una sola volta da Roma ed è stato proprio per recarmi a visitarla. Ho visto gli allievi, li ho passati in rivista, ho parlato con essi e con gli ufficiali. Sono un antico insegnante dell'Accademia, e non posso non sentire massima affezione e interesse per l'istituto ove anch'io fui educato al servizio navale.

Dirò, che ho introdotto alcune riforme nel reclutamento, le quali gioveranno a migliorare gli studi dell'Accademia, e anche ad ottenere la equiparazione tra i corsi di esso e i corsi classici delle scuole secondarie, che finora mai si è potuto ottenere.

Ho anche cercato di far sì, che l'esame di ammissione non fosse fatto più con il sistema del problema indovinello, che faceva la fortuna dei ripetitori: ho voluto che l'esame si desse esattamente sui programmi della quinta ginnasiale e della seconda classe di istituto tecnico, in modo da togliere la necessità della preparazione forzata dei mesi estivi, prima necessaria, che era molto costosa e che poteva impedire a molti bravi giovani di concorrere all'Accademia navale. Credo che questo provvedimento sia di bene intesa democrazia.

Io manterrò giustamente larghe le ammissioni. Se dopo qualche anno di Accademia, talune famiglie vorranno indirizzare i loro figli ad altre vie, questi saranno sempre dei buoni volgarizzatori del pensiero marinaro, e saranno persone sempre affezionate alla marina.

Credo così di aver risposto alle questioni che diversi onorevoli senatori si sono compiaciuti di porre, e nel mettere termine al mio modesto dire, desidero esprimere al Senato la mia più viva riconoscenza, per l'attenzione e per l'interesse che ha voluto dimostrare a questa discussione così opportunamente, così degnamente sollevata dall'onorevole Arlotta, il quale

in tal modo ha acquistato altra benemeranza in aggiunta alle molte che ha per la marina. Io ringrazio il Senato, non per la mia persona che è cosa ben piccola e modesta, ma per la marina di cui ho l'onore di essere oggi il rappresentante. (*Applausi vivissimi*).

PRESIDENTE. Dichiaro esaurita l'interpellanza del senatore Ariotta.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore De Cupis a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DE CUPIS. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge relativo al finanziamento dei manicomi gestiti da privati.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole De Cupis della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Rinvio di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza del senatore Ferraris Maggiorino e di altri al Governo.

Il senatore Ferraris Maggiorino, d'accordo con il ministro del tesoro, ha chiesto che l'interpellanza sia svolta in principio della seduta di domani.

Non essendoci obiezioni, rimane così stabilito.

Per la brigata Sassari.

HORTIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

HORTIS. La brigata Sassari va domani da questa Roma a costituire il presidio stabile in Trieste e nella Venezia Giulia.

Ogni campo di battaglia della nostra guerra la vide vittoriosa, così che le bandiere dei suoi reggimenti, esempio unico, meritavano di essere fregiate di due medaglie d'oro.

Sul duro S. Michele del Carso, nell'autunno del 1915, la brigata ebbe la prima consacrazione alla gratitudine dell'Italia. Ora, mentre essa ritorna là dove profuse il suo sangue migliore, sia consentito a cittadini di Trieste, di manifestare in quest'Aula i sentimenti di gratitudine e di riverenza profonda, e di pregare il

Governo di farsene interprete presso i soldati e i loro degni comandanti. (*Applausi vivissimi e prolungati*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI, *ministro della marina*. Porterò a conoscenza del ministro della guerra, il quale, come è noto al Senato, è impegnato nell'altro ramo del Parlamento, le belle parole pronunciate dal venerando senatore Hortis, e non dubito che egli se ne renderà interprete presso il comando, presso gli ufficiali, presso i magnifici soldati della brigata Sassari. Mi si consenta di esprimere anche il mio personale ringraziamento dappoichè io sono nato a Sassari. (*Vivi applausi. Grida: Viva la Sardegna!*)

Annuncio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Pellerano, di dar lettura delle interrogazioni presentate al Senato.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Al ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda conveniente che fra i lavori straordinari da compiersi dall'Amministrazione ferroviaria dello Stato coi fondi appositamente messi a sua disposizione dallo Stato, sia da comprendersi la sistemazione della stazione di Mussotto (linea Alessandria-Cavallermaggiore) imperiosamente richiesta da indeclinabili esigenze di servizio, con contemporanea soppressione del laterale passaggio a livello, fonte di gravi perturbamenti al traffico su una delle più importanti arterie stradali della regione, dopo presi per questo i debiti accordi con la Amministrazione provinciale di Cuneo.

Rebaudengo.

Al ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda che siano eccessive le limitazioni imposte al servizio ferroviario nei giorni di domenica, per cui, per esempio, non havvi in detti giorni che un solo treno partente di sera verso le 19.30 per recarsi dalla regione Albesse al capoluogo della provincia e alla antica capitale del Piemonte.

Rebaudengo.

Avvertenza del Presidente.

PRESIDENTE. Avverto il Senato che il Presidente del Consiglio ha chiesto che la discussione sulle comunicazioni del Governo cominci con la seduta di lunedì.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

Leggo l'ordine del giorno della seduta di domani alle ore 16:

I. Interrogazioni.

II. Svolgimento di interpellanza.

III. Relazione della Commissione per il regolamento interno (N. LXXV-*documenti*).

IV. Votazione per la nomina di un membro della Commissione per i decreti registrati con riserva.

V. Relazione della Commissione per le petizioni (N. LXXIV-*documenti*).

VI. Discussione sulle comunicazioni del Governo.

VII. Svolgimento di interpellanze.

La seduta è tolta (ore 17.40).

Licenziato per la stampa il 18 luglio 1920 (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.