

LXIX.

TORNATA POMERIDIANA DEL 28 GIUGNO 1905

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — *Votazione a scrutinio segreto* — Il Presidente annunzia una domanda d'interpellanza del senatore De Cupis al Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed un disegno di legge d'iniziativa dello stesso senatore — Su proposta del Presidente si discutono i due disegni di legge: « Stato di prebizione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1905-906 » (N. 132): « Maggiori assegni per la marina militare » (N. 138) — È aperta la discussione generale — Discorsi dei senatori Pierantoni, Morin, Levi, al quale ultimo risponde il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno — Si presentano alcuni disegni di legge, tra i quali quello relativo all'esercizio provvisorio è deferito all'immediato esame della Commissione di finanze — Ripresa la discussione del bilancio della Marina, parla il senatore Palumbo — Dopo relazione del senatore Finali, vicepresidente della Commissione di finanze, che il ministro del tesoro ringrazia, è approvato il disegno di legge: « Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1905 » — Chiusura di votazione — *Votazione a scrutinio segreto* — Risultato di votazione — Si continua la discussione del bilancio della marina e delle maggiori spese per la marina militare; discorso del ministro della marina — La discussione generale è chiusa — L'esame dei capitoli e degli articoli è rinviato alla tornata successiva — *Presentazione di disegni di legge* — *Chiusura e risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri della guerra, della marina, degli affari esteri e del tesoro.

FABRIZI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati ieri e stamane per alzata e seduta.

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

TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Devo dare comunicazione al Senato di una interpellanza presentata dall'onorevole senatore De Cupis così concepita: « Il sottoscritto desidera interpellare l'onor. Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri del tesoro, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici per sapere quali siano gli intendimenti del Governo in ordine alla costituzione degli uffici legali per l'Amministrazione ferroviaria ». Pregherei l'onorevole ministro della marina di darne comunicazione ai colleghi interessati.

MIRABELLO, ministro della marina. Non mancherò di farlo.

**Annunzio di un progetto di legge
d' iniziativa parlamentare.**

PRESIDENTE. Devo ora annunziare al Senato che lo stesso senatore De Cupis ha presentato un disegno di legge di sua iniziativa, che sarà trasmesso agli Uffici per l'opportuno esame.

Discussione dei disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-1906 e maggiori assegnazioni per la marina militare » (N. 132, 138).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Discussione dello Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-1906.

Spero che l'onorevole ministro ed il Senato non avranno difficoltà a che insieme a questo si discuta anche l'altro disegno di legge relativo alle « maggiori assegnazioni per la marina militare » trattandosi di due argomenti strettamente collegati fra loro. Se non vi sono opposizioni, così rimane stabilito.

Prego quindi l'onorevole senatore segretario Fabrizi di dar lettura di questi due disegni di legge.

FABRIZI, segretario, legge:
(V. Stampati N. 132, 138).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il senatore Pierantoni, primo iscritto.

PIERANTONI. Signori senatori! Io parlo per motivare il mio voto in favore delle spese assegnate all'aumento della marina militare. Dichiaro francamente che il Senato non ha bisogno di sapere che io voterò la legge; a me invece occorre dichiarare per quali principii e per quali ragioni l'approvo. Ieri ricevetti l'*Annuario della vita internazionale*, redatto per iniziativa del Principe di Monaco, il quale fondò l'Istituto internazionale della pace e incoraggia utilissime pubblicazioni. Tra pochi giorni le assemblee legislative dei paesi retti a governo rappresentativo, chiuderanno le loro porte, e cominceranno i congressi internazionali di tutte le specie, propugnatori di tutte le speranze. Tra gli altri Congressi ve ne sono numerosi che ripeteranno col Petrarca: Pace! pace! pace! Invitato non mi recherò a

detti Congressi, perchè vagheggiando il trionfo della pace, la invoco associata alla giustizia. Soltanto i riconosciuti diritti delle nazioni, l'autonomia dei popoli e la grande coscienza dei diritti e doveri internazionali, potranno addurre la pace e la giustizia tra le genti. Svolsi l'amplessissimo argomento nella discussione del bilancio degli affari esteri. L'ideale della pace è stato sempre il sogno di tutti i vittoriosi e l'amaro rifugio dei vinti. Quando sono corsi fiumi di sangue, e il ferro e il fuoco hanno fatto stragi e devastazioni, e una delle parti si trova esausta nelle finanze e nelle forze, allora giunge l'ora dei diplomatici, i quali accesi dalle passioni dei paesi vittoriosi, mossi dagli interessi dei loro Stati, impongono trattati che preparano le riscosse. Tutti i trattati di pace recano la clausola della perpetuità; ma durano fino al giorno, in cui la parte, che fu sopraffatta dalla forza non sia in condizione d'infrangere il vincolo. Giorgio Washington disse che come per gli individui così per le nazioni, quella che profitta della sciagura dell'altra, perde infinitamente più nella stima degli uomini e dell'avvenire che non guadagni per il colpo del momento. Io stimo i grandi progressi fatti dalla Società internazionale in favore della pace. Si sono eliminate moltissime questioni pendenti, si sono rappacificati gli animi; penso e credo che la questione del Marocco non possa turbare la pace dell'Europa, perchè è così piccola che non vale la vita di un granatiere di Pomerania. Però appresi che l'Austria ha messo in cantiere tre navi corazzate; avendo una base forte di operazione in Pola, fortifica Sebenico. Mancherei al dovere del cittadino, al sentimento dell'amore della patria se non dessi il mio voto a questa legge. Anzi vo' dire qualche cosa di più. Conosco le discrepanze ispirate dall'amore della gloria nazionale e dall'interesse patriottico, esistenti tra i nostri maggiori militari. Per esempio vi sono quelli che propugnano la forza delle nuove navi fino a 10,000 tonnellate, altri che le vorrebbero di 14,000.

Io non posso risolvere la questione; vorrei però che guardandosi all'obbiettivo della difesa del mare Adriatico si deliberasse un tipo costante e fermo, seguendo un sistema con assiduità. Ammetto che le necessità e le utilità sociali impongono che le costruzioni siano date all'industria privata, chè da quando si crearono

in Italia tante industrie militari che debbono vivere di commissioni, è necessità dello Stato di fornire ad esse lavoro, tanto più che i nostri arsenali non basterebbero a fare rapidamente tutte le costruzioni.

Si discute se per la difesa si debba rafforzare e rendere accessibile alle grosse navi uno dei canali di Venezia ovvero anche l'altro. Sono questioni tecniche nelle quali non entro. Si sostiene che la base di operazione che da Venezia si può distendere fino allo stretto di Otranto sia molto lunga; credo che questa distanza di mare sia di 600 e più miglia. Si parla delle fortificazioni di Ancona che sarebbero costose; dello scavo del porto di Brindisi; e perfino della possibilità di utilizzare per le torpedini il lago di Varano presso il Monte Gargano.

Io abbandono tutte queste questioni: desidero solamente che si prenda una decisione netta, e che il Senato possa conoscere le ragioni le quali fanno per ora indugiare simiglianti lavori o se ne consiglia l'abbandono.

Ed ora pongo termine al mio dire con un ricordo classico. I cinquecento senatori di Atene avevano il diritto ad una corona, quando avevano compiuto bene il loro dovere: se si potessero fra noi dispensare corone, molte calvizie sarebbero coperte. (*Si ride*). Nonostante tutti i meriti dei senatori ateniesi, le corone erano decretate sol quando avevano fatto costruire un certo numero di galere, perchè disse Demostene: « Non credo che alcuno vorrà negarmi che quanto di buono o di triste accade in alcun tempo allo stato, tutto dalla copia e dal difetto del naviglio dobbiamo ripeterlo ».

Le condizioni dell'Oriente sono tali che nel mare Adriatico potrà avvenire molto di buono o molto di male per la nostra patria.

• *Votiamo col pensiero di Demostene, ed avremo fatto il nostro dovere. (Bene).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Morin.

MORIN. Vogliate permettermi che, nella presente occasione, esponga al vostro saggio apprezzamento alcune considerazioni, che mi lusingo risulteranno di qualche opportunità, venendo svolte in un tempo in cui la nostra marina militare è oggetto di tante discussioni, di tanti dubbi e di tante accuse.

L'aver io ormai passato molti anni nei servizi navali di maggiore importanza, occupando

in essi le posizioni di più alta e svariata responsabilità e l'essere stato lungamente a capo dell'amministrazione marittima, potranno forse meritarmi dalla benevolenza vostra il riconoscimento di qualche competenza e di un po' di autorità nel trattare di alcuni speciali argomenti che a questa amministrazione si riferiscono, circa i quali non è raro udire certi critici discorrere con molta sicurezza, ma con cognizione della materia non perfettamente corrispondente all'asseveranza con la quale si esprimono.

In ciò che sto per dire, mi propongo di essere chiaro e preciso, per quanto potrà riuscirmi; ma, nel tempo stesso, piuttosto riservato e sobrio.

È in corso un'inchiesta parlamentare sui servizi della marina, che non ha ancora compiuta l'opera sua, quantunque di essa abbiamo già avuto un saggio, con una relazione, della quale una parte, regolarmente approvata dalla commissione inquirente, fu ufficialmente pubblicata, e un'altra, non approvata, venne alla luce per una via meno legittima. Sarà il caso di occuparsi dei risultati di tale inchiesta quando l'opera sua sarà finita, e questi risultati saranno noti nella loro integrità, e verranno esposti con l'indispensabile corredo di documenti illustrativi e dimostrativi. Per ora, a chi, come me, si propone di ragionare in generale sull'amministrazione marittima converrà limitarsi a quanto di più saliente appare in ciò che fu pubblicato circa i suoi lavori.

Come sapete, il Governo del quale io aveva l'onore di far parte, in qualità di ministro degli esteri, non della marina, non volle accettare questa inchiesta; non perchè la temesse, ma perchè, per il modo e per le circostanze in cui ne sorse il pensiero, non poteva non vedere in essa, da parte di coloro che la proposero nell'altro ramo del Parlamento, una manifesta dimostrazione di sfiducia, circa la quale era suo preciso dovere invocare il giudizio della Camera, quel giudizio che gli risultò favorevole ed ebbe per conseguenza il rigetto della proposta.

Le vicende per le quali questa proposta, non accettata dal Ministero Zanardelli, tornò dinanzi alla Camera, nella stessa sessione, contro le precise disposizioni del Regolamento e tutte le consuetudini parlamentari, e vi tornò accet-

tata dal Ministero Giolitti, vi sono note; e vi è nota del pari la felice evoluzione, in forza della quale al primo aspetto di diffidente ostilità che essa aveva subentrò quel carattere meno pregiudicato, più equo e più benevolo, che conciliò alla sua votazione una grandissima maggioranza, nella sua massima parte concorde nel concetto, con maggiore insistenza poi espresso in quest'Assemblea, che un'inchiesta sulla marina fosse ormai opportuna, non tanto come strumento destinato ad indagare circa l'esistenza di presunti mali, quanto come mezzo di far giustizia di infondate e temerarie accuse.

Sotto questo punto di vista, si potrebbe dire che l'inchiesta avesse felicemente esaurito il suo compito; poichè di tali accuse, che sono quelle che si riferirebbero all'onestà, alla correttezza e alla delicatezza dell'Amministrazione, non vi è traccia, nè espressa, nè sottintesa, nella relazione dell'onorevole Franchetti.

Io credo, d'altronde, che fossero in realtà ben pochi coloro i quali nutrissero il sospetto ingiurioso per la marina che vi potesse essere qualche cosa da scoprire in essa, che potesse menomamente intaccare la moralità dei suoi uffici, sia pure di taluno di essi tra i meno importanti ed i meno invigilati. Ma sono sempre stati, e sono tuttora abbastanza numerose, lo riconosco, le persone le quali, sulla base di imperfette e mal comprese nozioni, e sulla fede di fallaci informazioni, s'immaginano che, nella marina, taluni servizi procedano male per causa di inveterati difetti di organizzazione e di sistema. Ed è specialmente in relazione a questa credenza, che io ritengo non fuor di luogo esporre in quest'Aula i più comuni errori che si sogliono commettere dai critici superficiali, o sprovvisti della necessaria competenza.

Il ritornello degli appunti che si fanno all'Amministrazione della marina è ben noto: nella marina il danaro si spende male, e non dà tutto quel frutto che se ne dovrebbe ricavare; le spese generali sono soverchie, non stanno in conveniente rapporto con il lavoro prodotto; l'amministrazione è complicata ed oscura, non si presta al rapido disbrigo degli affari, non offre modo di determinazione precisa del costo delle lavorazioni, non consente un efficace sindacato; non vi è seguito nei criteri che presiedono alle costruzioni navali, queste procedono in base a concetti saltuari,

che riflettono molto spesso le idee variabili di diverse persone, e specialmente del ministro in carica, e così avviene che navi le quali, quando sono state disegnate, si ritenevano perfette, dopo pochi anni, vengono dichiarate non valere più che ben poco, o quasi nulla.

Concedetemi che mi fermi alquanto ad esaminare questi appunti, che sono i più frequenti, per non parlare di altri meno comuni, ma egualmente infondati.

Le spese generali sono soverchie. Certamente troviamo che lo sono, se poniamo in diretto ed esclusivo rapporto l'onere complessivo che sosteniamo per i nostri arsenali e cantieri col prodotto che essi danno; e la ragione di questo fatto sta in ciò, che, considerati alla sola stregua del criterio industriale, questi stabilimenti sono troppi e hanno un ordinamento esuberante.

Coloro i quali dichiarano che avremmo una produzione più economica concentrandola in un minor numero di stabilimenti, organizzati in modo più semplice, non potranno mai, in vero, vantarsi di aver fatto una grande scoperta; ma egli lo soddisferebbero ad un ben straordinario assunto, se riuscissero a dimostrare che la diminuzione dei nostri stabilimenti e la semplificazione dei loro organismi, al di là di un certo limite, sieno cosa praticamente possibile, di fronte ad altri validissimi motivi, che contrastano e soverchiano la sola ragione industriale, la quale consiglierebbe di ridurli e di ordinarli diversamente. Imperocchè questi stabilimenti non sono solamente luoghi di produzione, ma sono pure, e precipuamente, piazze forti marittime e basi d'operazione della flotta, e, come tali, il loro numero è determinato da condizioni completamente estranee a quelle dalle quali dipende l'ordinamento economico della produzione, e la compagine organica dei loro uffici e dei loro servizi dev'essere in corrispondenza con le esigenze, di ordine non solo tecnico, ma pur'anche militare, alle quali devono soddisfare.

Con tutto ciò, non è esatto asserire, che non si sia mai fatto nulla nella via della semplificazione dei servizi degli arsenali.

È di pessimo gusto parlare dell'opera propria; scusatemi se lo faccio, per citare un esempio. Durante il mio primo Ministero, sono state soppresse tre direzioni di lavori; nell'ultimo ne ho

soppressa una quarta; sono andato molto innanzi nella via della fusione delle officine simili, od affini, e se mi sono arrestato di fronte alla radicalissima riforma vagheggiata dal mio predecessore, quella riforma relativa alla costituzione della direzione unica, di cui ha domandato conto la Commissione d'inchiesta, è perchè credo che non siamo ancora abbastanza preparati ad una innovazione di tanto momento, la quale potrà forse costituire il progresso dell'avvenire.

Si è manifestata, in questa circostanza, fra l'onorevole Bettòlo, col quale mi accade spesso di trovarmi in comunanza di vedute in parecchi campi della nostra professione, una differenza, più di metodo che di principi, consistente in ciò, che egli preferisce, in generale, operare in un sol colpo riforme, alle quali io credo che sia più opportuno procedere per gradi.

Ritengo però che, se l'onorevole Bettòlo tornasse al Ministero, ora si accosterebbe alquanto più al metodo mio.

Non facciamo adunque un assegnamento esagerato su di un mezzo di diminuzione di spese, che praticamente, al di là di un certo limite, sarà sempre un'impossibilità. Passiamo ad un altro campo nel quale si esercitano le critiche: l'amministrazione, la perseguitata amministrazione della marina.

Se io dicessi che quest'amministrazione è semplice in tutti i suoi rami, e che permette realmente il pronto disbrigo degli affari, asserirei cosa che, io per il primo, credo che non sia: ma questo affermo, senza tema di smentita, che le complicazioni e le lentezze, là dove esistono nell'amministrazione della marina, non sono la conseguenza di sistemi e di metodi che questa amministrazione stessa abbia creati, nei quali essa si compiaccia, e dei quali non voglia o non sappia liberarsi; ma dipendono dalla applicazione di leggi generali, che la marina subisce, deplorandole, come le subiscono tutte le altre amministrazioni dello Stato, con risultati meno pronunciati, per la diversità dei servizi ai quali essi presiedono, ma con risultati di identica natura.

Io non posso certo tediarevi con la citazione minuta di articoli di leggi e di regolamenti, per darvi la dimostrazione diretta del mio assunto: vi esporrò solo qualche esempio, e credo basterà.

È stato asserito, e lo disse anche recente-

mente, destando grande meraviglia, nell'altro ramo del Parlamento, l'egregio relatore del bilancio della marina, onorevole Arlotta, che, molto spesso, l'amministrazione della marina per dare una semplice commessa, impiega molti mesi; ed è verissimo. Ma sapete voi perchè questo avviene? Avviene perchè la legge generale di contabilità dello Stato non consente che l'amministrazione della marina proceda da sola in queste operazioni. La provvida legge sottopone quest'amministrazione ad una tutela, che potrà anche essere considerata come una grande garanzia (mio Dio, gli uomini di fede ingenua e robusta non mancano mai nel mondo!), ma che nessuno riuscirà mai a rendere compatibile con la semplicità e la speditezza dei procedimenti.

Per tutte le commesse di qualche importanza si richiede il parere del Consiglio di Stato, il quale, alla sua volta, esige quello di un consesso tecnico, che è generalmente il Consiglio superiore di marina. Il Consiglio di Stato, per l'obbligo di queste minute funzioni, che non sono certo tra le più alte e necessarie di quell'eminente consesso, è caricato di un lavoro enorme; non deve quindi recare meraviglia se le sue decisioni tardano a venire emesse, anche quando corrono liscio. Ma spesso avviene, specialmente in quei casi frequenti in cui la materia tecnica è intimamente connessa e compenetrata con la materia amministrativa, che sorgano, fra i due consessi, divergenze di vedute; e allora domande di spiegazioni, presentazione di note delucidative, osservazioni, considerazioni, proposte, che si scambiano e s'incrociano fra ognuno di essi e il Ministero, per giungere non di rado a risoluzioni definitive irreconciliabilmente discordi.

E intanto il disgraziato ministro e i suoi direttori generali, l'Amministrazione attiva insomma, l'Amministrazione operante e responsabile, che segue gli affari, che non è menomamente imbarazzata, che vede chiaramente qual è la migliore decisione da prendersi, che spesso riconosce che questa decisione è appunto la migliore a patto di essere presa subito, sta ad attendere, deplorando il tempo che si perde, e meditando come sia mai possibile condurre convenientemente gli affari, quando si è impacciati da siffatte pastoie! (*Bene, bravo*).

DURAND DE LA PENNE. È vangelo!

MORIN. Ho citato un caso derivante dall'applicazione della legge generale di contabilità dello Stato; ne indicherò un altro solo, ricavandolo da una di quelle tante leggi e disposizioni minori, che si attuano per cura del Ministero del tesoro, e che giovano alle altre amministrazioni come la gramigna è utile in un campo di frumento. (*Ilarità*).

Vi parlerò della legge dell'11 luglio 1897 sul riscontro dei magazzini e del relativo regolamento, legge e regolamento firmati Di Rudini e Luzzatti. Il Ministero della marina non v'è entrato per nulla: vi sarebbe probabilmente entrato, se io avessi fatto parte del Gabinetto di quel tempo, perchè avrei rassegnato le mie dimissioni, se non mi fosse riuscito di fermare il disegno di quella legge nel Consiglio dei ministri.

Sapete che cosa ha costato alla Marina l'applicazione di quella legge? Il lavoro di 289 persone per 62 settimane, con 143,000 lire di spesa. Non so che cosa abbia costato al Ministero del tesoro, che ha tenuto, per un eguale periodo di tempo, i suoi funzionari negli arsenali; ma, per quanto riguarda l'efficacia dell'operazione, mi basta fare questa semplice osservazione: che il materiale della marina si compone di molte migliaia di oggetti specialissimi, oggetti che, sovente, anche in una stessa categoria, si differenziano gli uni dagli altri per particolari tecnici complicatissimi, oggetti coi quali noi della professione non abbiamo impiegato nè poche settimane, nè pochi mesi a renderci famigliari, e che non è supponibile che gli egregi impiegati del Tesoro piombati da Roma negli arsenali abbiamo imparato a conoscere istantaneamente, per la virtù magica della legge dell'11 luglio 1897, come non è supponibile che, senza conoscerli, abbiano potuto riscontrarne, da soli, l'esistenza precisa in quantità, qualità e valore. (*Approvazioni*). Quindi è successo che i sindacatori, per la massima parte del loro lavoro, si sono dovuti affidare alle mani dei sindacati. (*Commenti — Vivissime approvazioni*).

Mi si dirà che, in un'amministrazione bene ordinata, l'opera degli agenti deve essere rigorosamente vigilata; nè io attenderò mai d'impugnare una verità di un'evidenza così palmare; ma penso che a qualche cosa pure devono servire la vigilanza, i sindacati e le ispezioni che la marina effettua già per conto suo, impiegandovi l'o-

pera di funzionari, i quali non sono menomamente impegnati nelle gestioni che controllano, che non hanno quindi alcun interesse a non essere imparziali, che pongono nell'adempimento del loro dovere lo stesso impegno degli impiegati del tesoro, e possiedono, per di più, la indispensabile cognizione tecnica della materia che esaminano.

Chè, se poi si deve assolutamente ammettere che una grande amministrazione come quella della Marina non possa regolarmente funzionare, se non è controllata in tutti i suoi atti da un'altra amministrazione, organizzata parallelamente ad essa, allora io domando ingenuamente perchè il sistema non si generalizza, e non si estende pure a quei servizi i quali hanno ben altra importanza che il buon ordine, certamente necessario, nei magazzini, e non si applica, per esempio, anche al servizio di bordo.

Perchè, o si riconosce che tre ordini sovrapposti di superiori, quali sono i direttori dei lavori, i direttori generali di arsenale e i comandanti in capo di ripartimento marittimo, tutti coadiuvati, all'occorrenza, da ufficiali tecnici e amministrativi, costituiscono una guarentigia sufficiente per assicurare il buon ordine nei magazzini; o non si riconosce questo, e allora non si deve nemmeno ammettere che basti, perchè il servizio sulle navi proceda bene, che vi siano ufficiali che invigilano sui sottufficiali e sui marinai, comandanti che invigilano sugli ufficiali e ammiragli che invigilano sui comandanti, e che è assolutamente necessario imbarcare ispettori di navigazione, di manovra e di esercizi militari, delegati dal Ministero del tesoro. (*Commenti*).

Io non so invero come il più acuto contraddittore che potessi trovarmi dinnanzi riuscirebbe a sfuggirmi dalle corna di questo dilemma, a meno che non mi dicesse: E che cosa crede lei di aver fatto col ragionamento che ha testè esposto? di avere ridotto il suo caso all'assurdo? Si disinganni, aspetti, lasci crescere ancora un po' i tentacoli di quell'enorme polipo che tende a diventare l'Amministrazione del tesoro, e vedrà anche quegli ispettori a bordo. (*Commenti*).

Ma, ad onta dell'intonazione che quasi involontariamente hanno preso le mie parole, non intendo tanto di criticare, quanto di constatare. Io vorrei che si riconoscesse da dove partono

le complicazioni e le lentezze che si rimproverano all'Amministrazione della marina, e non si venisse a chiederne conto a coloro che ne sono completamente innocenti, che procurano di difendersene come possono, ma ahimè! con ben poco buon successo.

E passo ad un altro capo d'accusa, quello che l'Amministrazione della marina non abbia un procedimento chiaro e sicuro per determinare il costo dei lavori che si eseguono nei suoi stabilimenti.

Il sistema che attualmente vige a questo riguardo è opera di un nostro collega, del senatore Guglielmo Pucci, del quale non vorrei offendere la ben nota modestia, citando uno dei suoi tanti meriti.

Il senatore Pucci, o signori, ha lasciato nella marina un'impronta che non svanirà tanto presto. Egli fu lungamente direttore generale delle costruzioni navali, e quando venne assunto a quell'importante ufficio, vi recò una consumata ed illuminata esperienza di tutti i servizi degli arsenali, cognizioni scientifiche, tecniche e amministrative vaste e profonde, un'intelligenza eletta, uno zelo ardente ed una capacità di lavoro quale non è tanto comune a trovarsi.

Che un uomo, il quale aveva una preparazione così completa ed una competenza tanto riconosciuta per fare un buon regolamento sul servizio del materiale, non sia riuscito a formulare regole convenienti per determinare il costo delle lavorazioni, è cosa poco credibile, e che difatti non è. Le norme dettate dal senatore Pucci datano oramai da un quarto di secolo; vennero ritoccate a diverse riprese, ma la sostanza intrinseca di esse, quale si trova formulata nel regolamento del 1895, che porta la mia firma, ne rimase inalterato, e l'asserzione che, mercè l'applicazione di esse, non si giunga a sapere, con tutta quell'approssimazione che si può ragionevolmente pretendere, il costo di una nave non ha fondamento.

L'attuale ministro, in un allegato al bilancio, ha presentato un quadro generale del costo originario di tutte le navi della marina: evidentemente la compilazione di questo quadro non sarebbe stata possibile, qualora al Ministero non fossero esistiti gli elementi occorrenti per essa.

Se i conti esistono, e sono chiari, si può anche sottoporli a qualunque esame retro-

spettivo, si voglia; ma, intendiamoci bene, un esame di questo genere non potrà mai constare che di una enorme verifica di trascrizioni e di somme. Un sindacato effettivo, a questo riguardo, non potrebbe essere esercitato che tenendo dietro ai lavori, come fa già, per conto suo, l'Amministrazione della marina; che li segue in quel modo sommario che è sufficiente in pratica, non già con quel rigore pedantesco che alcuni vorrebbero, e che si risolverebbe in un inutile sciupio di tempo, di persone, e, per conseguenza, di denaro.

Senza dubbio, l'azione della Corte dei conti, in questa materia, si arresta a un certo limite; ma, se si volesse che un tale limite fosse varcato, bisognerebbe dare a quell'ufficio gli organi occorrenti per esercitare un mandato così esteso. Non basterebbe allora più che la Corte dei conti avesse dei presidenti, dei consiglieri e dei ragionieri; essa dovrebbe venir dotata anche di un regolare corpo di ingegneri e di tecnici.

Oh! ci regaleranno certamente anche questo, se si lasciano fare, gli ardenti apostoli del sindacato; imperocchè eglino si sono assunti una missione, che proseguono con una fede incrollabile, e che considereranno di avere compiuto solo quando saranno giunti a questo bel risultato, che, per evitare la remota probabilità che si possa eventualmente frodare una lira, se ne spendano in modo certo e permanente due; e allora, allora soltanto, riposeranno, nella coscienza onesta, serena e tranquilla, non solo di aver reso impossibile qualunque irregolarità, ma di avere pur anche semplificato.

Il Signore, Iddio, grande e misericordioso, conservi loro la beatitudine delle illusioni nelle quali si adagiano (*Commenti*), perchè di illusioni è precipuamente formato quel tanto di felicità che è consentito ai mortali di conseguire sulla terra (*Bene - bravo*); quella felicità della quale, ahimè! non godranno mai la menoma parte le loro vittime, coloro ai quali toccò, nella vita, non il compito di sindacare, di controllare, di spulciare, di intralciare, ma di fare qualche cosa (*Benissimo*), e che eglino avranno ridotto all'assoluta impossibilità di far nulla! (*Vivissime approvazioni*).

Ma, trattando di sindacato, non posso tralasciare di far parola di una confusione che da taluni è stata fatta, e che si seguita a fare, ed

è relativa al valore che, come tale, può avere la corrispondenza, più o meno perfetta, tra il costo aggregato di tutte le lavorazioni eseguite e le somme assegnate ai capitoli del bilancio dai quali si prelevano i fondi per esse.

Ora, basta avere la più rozza nozione di che cosa sieno i lavori della costruzione e della riparazione delle navi, per comprendere che questa corrispondenza, in realtà, non può mai essere perfetta, e che, soprattutto, non è da essa che si potrebbe mai ricavare la guarentigia contro la frode.

Una tale necessaria guarentigia certamente esiste, ma riposa su altri congegni amministrativi. Mercè questi congegni, le spese sono documentate in modo assolutamente perfetto, per ciò che riguarda la prova rigorosa della loro erogazione; vale a dire, in quanto concerne la dimostrazione che le mercedi degli operai sono state effettivamente pagate a coloro che le devono percepire, che le somme destinate all'acquisto di materiali sono state realmente corrisposte ai fornitori, dopo che questi hanno regolarmente adempiuto ai loro obblighi, e che i materiali stati sono stati introdotti nei magazzini, e dati in consegna agli agenti che ne debbono rispondere.

In questa materia ogni cosa procede, non per approssimazione, ma con tutto il rigore aritmetico. I procedimenti sono tali che non si può frodare una lira, senza che si commettano dei falsi, con la connivenza di più persone.

E si potrebbe anche ovviare a ciò che vi è attualmente di inesatto e di fittizio nella corrispondenza dei capitoli del bilancio col costo accertato delle lavorazioni, impostando il bilancio in un modo completamente diverso, in un modo il quale, però, avrebbe per necessaria conseguenza che esso si componesse di pochissimi capitoli, come il bilancio della marina inglese, che ne ha 15, mentre che il nostro ne ha avuto finora 74, e, per l'esercizio prossimo, ne avrà, ahimè! 84.

Iscrivete, come nel bilancio inglese, tutte le spese di mano d'opera e di remunerazione del personale lavorante sotto qualunque forma, in un solo capitolo, indipendentemente dal lavoro a cui gli operai sono adibiti, e parimenti in uno stesso capitolo tutti gli assegnamenti per acquisto di materiale, indipendentemente dall'uso che di esso sarà fatto, e troverete che

ogni sconcordanza è eliminata; perchè non avrete più, come non è nel bilancio inglese, il costo aggregato delle lavorazioni, suscettibile di una certa approssimazione, ma non di precisione assoluta, in diretto raffronto con le cifre inscritte in bilancio, delle quali si deve render conto fino al centesimo.

Invece noi (parlo del bilancio 1904-905, che sta per chiudersi) abbiamo due capitoli di sola mano d'opera, tre capitoli di solo materiale, e tre capitoli di assegnamenti promiscui per mano d'opera e materiale. E gli operai pagati su cinque capitoli lavorano nelle stesse officine, e i materiali pagati su sei si acquistano, come è ben supponibile, mediante contratti stipulati in base al solo criterio della natura e della specie loro, non frazionati secondo l'ente al quale sarà applicata la lavorazione che con essi si farà.

Ora, volendo procedere con la massima precisione nel determinare l'ammontare della mano d'opera impiegata in un dato lavoro, si può tenere esatto conto delle mercedi e di tutte le forme di remunerazione degli operai che vi si impiegano direttamente; ma esiste un altro genere di spesa non suscettibile di ripartizione precisa, ed è la spesa relativa al servizio di quelle macchine e di quegli apparati che producono promiscuamente lavoro per varie destinazioni.

Così, per citare qualche esempio, le mercedi degli operai che manovrano un maglio che abbia battuto ferro per varie destinazioni, quelle degli operai addetti ad una cesoia che abbia tagliato spranghe per diverse lavorazioni dovrebbero, a rigore, venir ripartite, in proporzione esatta, fra i diversi oggetti prodotti, il cui valore può anche essere da imputarsi a diversi capitoli del bilancio.

Questo è un esempio che si riferisce alla mano d'opera; consideriamo uno che riguardi il materiale. Prendiamo il caso di un forno in cui si fonda del bronzo. Può, con la massima facilità, accadere che si mettano in questo forno rame e stagno appartenenti a diverse partite d'acquisto, e quindi di prezzi diversi; e con la stessa facilità può succedere che, con una sola colata, si producano oggetti svariatissimi, da conteggiarsi pure in diversi capitoli del bilancio. Ma con la fusione la lavorazione non è terminata; gli oggetti fusi devono essere finiti,

secondo i casi, con lo scalpello, col tornio, con la lima. Ora, scalpellando si fanno saltare delle scheggie, tornendo si produce della tornitura, limando si genera della limatura; e scheggie, tornitura e limatura, per quanto si può, si raccolgono, e in parte vanno perdute fra la spazzatura dell'officina. E sempre, volendo procedere con precisione assoluta, bisognerebbe attribuire recuperi e perdite, nella giusta proporzione ad essi spettante, ai diversi oggetti prodotti, e molto probabilmente a diversi capitoli. Sicuro, signori, anche fra le paglie della medesima scopa possiamo trovare materia imputabile a tre o quattro capitoli del bilancio. (*ilarità vivissima*).

Voi comprenderete facilmente che tutto questo non si fa, e non si fa perchè non è fattibile. Si procede per mezzo di medie e di coefficienti, che danno un'approssimazione sufficientissima in pratica, ma non certo conducente a quel risultato meraviglioso, che sembrerebbe essere nei voti della Commissione d'inchiesta, in forza del quale la documentazione derivante dalle carte contabili seguisse con tanta minuziosa precisione il movimento del materiale, che non fosse mai possibile la produzione di una eccedenza di materia non dimostrata dalle carte stesse.

L'impossibilità assoluta di raggiungere un tale risultato fa sì che, malgrado i registri e i documenti, una delle principali guarentigie contro le frodi risiede in un'attiva vigilanza, la quale impedisca che i materiali escano indebitamente dai magazzini e dagli arsenali; e, a questo riguardo, non mi pare completamente giustificata la meraviglia espressa nella relazione nella Commissione d'inchiesta perchè i furti sono molto più spesso scoperti dai carabinieri, di quello che emergano dall'esame delle carte contabili. (*Commenti*).

È proprio così. È per questo che ci teniamo cari i carabinieri negli arsenali, e che facciamo molto assegnamento sull'opera loro.

In quanto ho detto, ho riconosciuto un inconveniente che ha una certa gravità, e che potrebbe essere evitato, quello cioè della sconcordanza, o, per meglio dire, della concordanza in parte fittizia, tra le assegnazioni del bilancio con il costo complessivo delle lavorazioni, resa inevitabile dal modo in cui sono costituiti i capitoli, e specialmente dall'ecces-

sivo numero di essi. E, a tale riguardo, mi vedo esposto ad una ben ovvia osservazione; perchè è troppo naturale che siate portati a chiedermi ma, come mai lei, che è stato ministro della marina tanto tempo, non ha saputo rimediare a tale inconveniente, o non ha almeno tentato di farlo?

L'obiezione certamente ha l'apparenza di essere grave; ma udite la mia giustificazione, e poi giudicate se vi parrà sufficiente.

Io credo che ciò che più abbisogna al nostro paese è la pace, e spero che la pace potrà essergli per lungo tempo concessa; ma, se i suoi destini lo porteranno un giorno alla guerra, se in questa guerra vi sarà un ammiraglio tanto fortunato da ricondurre sulle nostre armi marittime il sorriso della vittoria, e se quest'uomo, che sarà diventato l'idolo della Nazione, andrà al potere, egli, ma egli solo, potrà ridurre gli 81 capitoli del nostro bilancio ai 15 capitoli del bilancio inglese, poichè egli solo avrà il prestigio, l'autorità e la forza occorrenti per disarmare la feroce diffidenza, che in questa veramente proficua innovazione vedrebbe chi sa quale tenebrosa macchinazione, immaginata per sottrarre l'amministrazione della marina a quel sindacato che alcuni non considerano mai sufficiente. (*Bravo, approvazioni*). Chiunque non sia questo fortunato ammiraglio dovrà tenere i capitoli come sono, se pure non farà come l'attuale ministro, che ne ha accresciuto il numero.

Però, se l'onor. Mirabello ha aumentato i capitoli, ha pure coraggiosamente introdotto in alcuni di essi una radicale e veramente ardita innovazione; egli ha fuso i capitoli relativi alla costruzione delle navi, con quelli attinenti alle riparazioni. E, nell'altro ramo del Parlamento, non ha avuto la menoma osservazione! E l'onorevole Franchetti, il quale, nel 1900, quando era solerte relatore del bilancio della marina, voleva istituire nientemeno che un capitolo speciale per ogni nave, non si è avventato contro di lui per sbranarlo! (*Viva ilarità*).

Ah! certamente brillava una benigna stella nel cielo di Tortona, quando venne alla luce l'onorevole Mirabello! (*ilarità vivissima*).

Veramente ho detto che voleva essere piuttosto sobrio, ma mi accorgo che non sono stato tale.

Voci: Continui, continui.

MORIN. Vi domando scusa, ma l'argomento che ho preso a trattare è molto ampio.

E vengo all'accusa, tante volte ripetuta, della mancanza di continuità nell'indirizzo delle costruzioni navali. Se quest'accusa fosse realmente fondata, gli imputati avrebbero, se non altro, la consolazione di essere in grandissima compagnia; perchè vediamo la stessa accusa costantemente fatta in tutti i paesi ed in tutti i tempi.

A coloro che criticano l'amministrazione della nostra marina a questo riguardo, io consiglierai di leggere un libro interessantissimo, che vide la luce cinque o sei anni or sono, a Londra, scritto da un certo Sir Henry Briggs, il quale fu per 45 anni impiegato all'Ammiragliato inglese, e prestò servizio sotto 10 primi Lords e sotto 50 Lords ammiragli, nella sala stessa del Consiglio d'Ammiragliato, prima come aiutante segretario, e poi come segretario.

Sir Henry Briggs seguì ad occuparsi dell'amministrazione navale, anche dopo il suo ritiro dal servizio; nel suo libro, passa in esame gli atti di quest'amministrazione nel periodo di 65 anni decorso dal 1827 al 1892, e inizia l'introduzione di esso con queste precise parole: « Lo scopo che mi sono prefisso, nell'intraprendere, alla mia tarda età, questo lavoro, è quello di esporre al pubblico, e possibilmente di imprimere nella sua attenzione, l'assoluta mancanza di metodo e di sistema che ha sempre prevalso nell'azienda militare marittima in Inghilterra ».

E pare impossibile che all'ottimo sir Henry Briggs, il quale ha scritto, d'altronde, un buonissimo libro, pieno di acute osservazioni, non sia occorso di fare questa molto ovvia riflessione, che, dal momento che le cose sono sempre andate in quel modo, è da presumersi che qualche insormontabile difficoltà abbia, in ogni tempo, impedito che andassero diversamente.

Gli è che, o signori, il crogiuolo nel quale sia possibile di fondere tutte le intelligenze che, simultaneamente o a periodi consecutivi, collaborano a una grande, complessa e difficile azione, per farne uscire un'intelligenza sola, non l'ha costruito ancor nessuno, nè in Inghilterra, nè altrove, nè lo fabbricherà in Italia. La Commissione d'inchiesta, statene certi. (*Il-
rila*).

Ed è tanto più inesatto ed ingiusto di fare

particolarmente questa accusa all'amministrazione della marina in Italia, in quanto che, se prescindiamo da questioni particolari e subordinate, noi vediamo un concetto dominante, costantemente mantenuto, da più di trent'anni, nelle nostre costruzioni navali, ed è il concetto dell'importanza annessa alla velocità.

Tutti i nostri disegni di navi, a parità di data con i disegni di navi corrispondenti fatti all'estero, si distinguono per la prevalenza accordata alla velocità. Gli è che tutti noi, ufficiali di marina italiani, possiamo dissentire gli uni dagli altri, come a volte effettivamente dissentiamo, circa taluni punti del nostro programma navale; ma una considerazione sempre ci unisce e ci trova unanimi, ed è quella di avere possibilmente assicurata alla nostra flotta la superiorità della velocità; perchè tutti comprendiamo quale inestimabile vantaggio, nelle condizioni nelle quali eventualmente possiamo essere chiamati a combattere, sia connesso alla facoltà di accettare o rifiutare la battaglia, non solo, ma di essere pur anche, fino ad un certo punto, padroni delle modalità del combattimento.

Per ultimo, vi dirò qualche cosa, ma molto brevemente, perchè il mio discorso è già assai lungo, della dibattuta questione delle corazze; riguardo alla quale si è diffuso nel paese il sospetto, accompagnato da una certa emozione, che non si potesse fare molto assegnamento sulla bontà delle piastre con le quali furono corazzate le ultime navi entrate in servizio, le piastre fabbricate dall'acciaieria di Terni, sotto il nome di piastre brevettate.

Eppure la Commissione d'inchiesta non fece nessuna dichiarazione esplicita che autorizzasse un tale sospetto; e un altro genere d'inchiesta, compiuto recentemente nel canale di Corea, con mezzi d'indagine che hanno pure il loro valore, dovrebbe condurre a pensieri più rassicuranti.

Come sapete, nella flotta dell'ammiraglio Togo, erano due navi costruite in Italia, la *Kasuga* e la *Nissim*, che sono una riproduzione dei nostri incrociatori, del tipo *Garibaldi*: disegni del generale del genio navale Masdea, lavorazione del Cantiere Ansaldo, cannoni di Pozzuoli e corazze brevettate di Terni. Ebbene, riguardo a queste navi, dopo la battaglia di Tsu-shima, così ha telegrafato alla Casa Au-

saldo, il capo di stato maggiore della marina giapponese:

« Malgrado la più breve distanza, nessun proiettile perforò vostri incrociatori, che combatterono come vere navi da battaglia, sempre alla testa, primi al fuoco, ricevendo pieno fuoco nemico senza danno, distruggendo nemico. Dopo la battaglia, la *Kasuga* rimase 5 giorni correndo il mare in cerca del nemico. Mi congratulo con voi pel loro splendido risultato.

« *Ammiraglio SAIGO* ».

Non mi pare che dalla prova suprema del combattimento siano uscite male queste navi italiane; le quali, notate bene, sono navi secondarie, di 7500 tonnellate.

Il carattere speciale delle piastre brevettate di Terni è il seguente: che, sotto l'azione del tiro, sono più soggette a fendersi, ma lasciano penetrare il proietto forse meno, ma non certamente più che le corazze Krupp. Cosicché, se è vero che, con un tiro concentrato su di un bersaglio sperimentale, è più facile distruggere una corazza brevettata che non una corazza Krupp, non è men vero che, in un tiro di combattimento, il quale evidentemente non ha per risultato che tutti i proietti vadano a battere in uno o due metri quadrati, ma dà luogo a colpi sparsi sopra una estesa superficie della nave, un bastimento coperto con piastre brevettate, si può considerare non inferiormente corazzato a un bastimento protetto da piastre Krupp.

Con ciò io non intendo biasimare l'onorevole ministro, per aver adottato ora le piastre Krupp. Credo anzi che abbia fatto bene, specialmente se è vero, come si dice, che lo stabilimento Krupp abbia ancora realizzato ulteriori progressi. Ma non si può farsi una idea esatta dei vantaggi e degli svantaggi di avere adottato piuttosto le piastre Krupp che le piastre brevettate, senza la considerazione di un altro elemento importantissimo di confronto, che dalla relazione della Commissione di inchiesta non risulta, cioè quello del prezzo.

A questo riguardo, è bene sapere che le 4800 tonnellate di corazze brevettate destinate alle navi *Vittorio Emanuele* e *Regina Elena* costano, in complesso, L. 11,800,000; mentre, invece, un'uguale quantità di piastre Krupp, per le navi simili *Roma* e *Napoli*, ammonteranno

a L. 13,200,000, con una differenza in più di L. 1,400,000, cioè di una somma con poco più della quale si possono costruire due cacciatorpediniere.

Quindi la questione della convenienza di adottare piuttosto l'uno che l'altro tipo di corazze vuol esser posta così: È più conveniente avere la *Roma* e la *Napoli* corazzate con piastre brevettate e due cacciatorpediniere in più, oppure è meglio avere queste due navi soltanto, corazzate con piastre Krupp?

E si capisca come la questione, posta così nei suoi veri termini, abbia potuto lasciar campo ad opinioni assai diverse, e sia tale da non raccogliere, nemmeno adesso, una completa uniformità di giudizi fra gli uomini competenti.

Un'altra questione che ha dato luogo a diversi, ma generalmente inesatti, apprezzamenti è quella delle prove. Si è detto: le corazze bisogna provarle al cannone; quella del cannone è la prova per eccellenza, la prova i cui risultati non ammettono dubbi. Niente di più vero. Anche la prova meno fallibile per assicurarsi che le uova siano fresche è quella di romperle ed esaminarne l'interno. (*Ilanità*). Ma con le uova rotte si può ancora fare una frittata, mentre delle corazze provate al cannone non si fa più nulla...

Questa è tutta questione di spesa. Le prove al cannone ora non si eseguono più con la frequenza con la quale si usavano in passato, perchè costano molto, e non sono più necessarie, dopo che si adoperano procedimenti i quali con efficacia si sostituiscono ad esse.

L'uso più frequente ora, tanto da noi, che all'estero, è quello di provare al cannone una, o pochissime piastre, per ogni fornitura, e poi di assicurarsi che tutte quante le altre sono esattamente conformi, e questi prototipi, mediante saggi di natura chimica e meccanica, che si fanno sopra pezzi di metallo ricavati dalle esse, a vari stadi della lavorazione.

Tuttavia l'amministrazione, in tutti i contratti, s'è riservata il diritto di provare una piastra per ogni lotto; ma lo stipulare, come alcuni avrebbero voluto, l'obbligo assoluto di queste prove ripetute sarebbe stato sottoporre, senza necessità, la marina ad una maggiore spesa, della quale vi potete fare un'idea quando saprete che un lotto consta dalle 15 alle 20 piastre, e che quindi la prova di una piastra per lotto avrebbe

per conseguenza di aumentare da un quindicesimo a un ventesimo il prezzo dell'intera fornitura, senza tener conto delle ingenti spese di tiro; perchè, se un lotto è accettato, naturalmente si deve pagare anche la piastra provata, la quale non è impiegata.

Sul contratto per la corazzatura delle navi *Vittorio Emanuele e Regina Elena*, il provare una piastra per lotto porterebbe a spendere L. 800,000 in più, calcolando i lotti di 15 piastre e L. 600,000, calcolandoli di 20 piastre; più le spese di tiro.

Avete udito come debbano considerarsi esattamente queste delicate questioni, e avrete compreso quanto sia facile che il pubblico il quale non le conosce, possa essere facilmente indotto in giudizi avventati ed errati riguardo ad esse. E certamente riterrete come abbastanza dimostrato, che, se le amministrazioni passate non hanno abusato delle prove col cannone, sono state guidate, in questa loro condotta, da un movente ben legittimo, il risparmio di ingenti somme di danaro, che potevano essere impiegate per scopi più utili per la marina.

E per finire con la questione delle corazze, dirò ancora qualche cosa circa i prezzi. Coloro i quali asseriscono che lo stabilimento di Terni guadagna molto sulle forniture di corazze hanno certamente ragione; ma hanno torto, quando dichiarano che l'amministrazione della marina non abbia fatto tutto il efficace per ottenere le migliori condizioni. La spiacevole verità è questa: che, per ottenere dall'acciaieria di Terni i prezzi così bassi come sarebbe desiderabile di averli, manca la sola arma efficace, che è quella della concorrenza. Tutte le nazioni si trovano nella stessa condizione, tutte le fabbriche di corazze fanno guadagni lautissimi.

Se gli stabilimenti che producono corazze per navi fossero comuni come le fabbriche di maccheroni (*si ride*), ogni difficoltà sarebbe risolta. Sono pochi, e ora sono anche sindacati per il procedimento di fabbricazione Krupp. E se l'acciaieria di Terni ha guadagnato molto con i procedimenti antichi, si dispone certamente a guadagnare con eguale larghezza fabbricando le corazze Krupp, se si deve giudicare dal corso delle sue azioni, che sono salite, dopo l'ultimo contratto, di 400 lire.

Durante la mia amministrazione abbiamo avuto da trattare coll'acciaieria di Terni per la

corazzatura della *Vittorio Emanuele* e della *Regina Elena*; abbiamo tirato in lungo per mesi la stipulazione del contratto, tentando ogni mezzo per ottenere buone condizioni, e abbiamo concluso con un ribasso del 5 per cento sopra i prezzi antecedenti, perchè non ci è riuscito ottenere di più.

Nelle condizioni attuali del mercato, per tenere in freno l'acciaieria di Terni, non si potrebbe fare altro che fondare una fabbrica di corazze governativa; ma temo che questo sarebbe un rimedio assai peggiore del male, e non mi pare certo consigliabile a noi, quando vediamo che nessun altro Governo ha ancora osato impiegarlo.

Con ciò metto fine al mio lunghissimo discorso, non perchè abbia esaurito l'argomento, ma perchè sono stanco di parlare, e perchè voi siete certamente più stanchi di me di udirmi...

Voci. No, no!

MORIN. ...Io spero che quanto ho detto, quanto fu già detto da altri, o potrà dirsi ancora; ma, sopra tutto, il vostro equilibrato criterio, e il vostro sagace buon senso, vi condurranno a rifiutarvi a credere che, per tanti anni consecutivi, non solo tutti i ministri, ma tutti gli alti funzionari della marina, che sono stati a capo dei suoi servizi, o hanno seduto nei suoi consessi, abbiano costantemente peccato per mancanza di capacità e di diligenza, e mi lusingo che riterrete invece, ciò che è conforme alla sacrosanta verità, che questi uomini hanno potuto talvolta errare, ma hanno sempre posto, nell'adempimento dei loro alti, difficili e delicati doveri, tutte le loro facoltà, tutta la loro coscienza, tutta l'anima loro, e che nella maggior parte dei casi l'hanno fatto con un successo superiore a quello che risulterebbe dall'impressione che si ricava dalla lettura della relazione della Commissione di inchiesta.

E se, in quest'ora triste, dalle vostre deliberazioni partirà un memore pensiero rivolto al merito di quelli tra questi uomini che non sono più, e una parola di incoraggiamento e di conforto diretta a coloro che, profondamente amareggiati, ma tranquilli, attendono l'illuminato giudizio vostro sull'opera loro, voi, anche in questa circostanza, come sempre, avrete fatto atto di patriottismo, di giustizia e di saggezza. (*Vivissime e generali approvazioni; applausi.*)

Molti senatori vanno a congratularsi ed a stringere la mano all'oratore).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto fatta in principio di seduta.

Prego i signori senatori, segretari, a voler procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori, segretari, procedono allo spoglio delle urne).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione generale sulla marina.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Levi.

LEVI. Onorevoli colleghi!

Permettete anzitutto che io mi felicitassi coll'onorevole presidente del Consiglio; non per lo studio fatto allo scopo di provvedere ai bisogni della difesa nazionale, o per le relative proposte, che, in armonia alle sue parole, ha sottoposto all'approvazione del Parlamento. Mostreerei di meravigliarmi di manifestazioni naturalmente rispondenti ai patriottici sentimenti che gli riconoscono anche coloro che da lui politicamente dissentono.

Mi felicito con lui e col paese; con lui perchè nessuna circostanza avversa gli procurò il dolore che dovettero subire molti suoi predecessori per non trovarsi in caso di poter mantenere le promesse fatte nell'assumere il potere.

Sarà stato l'onor. Fortis degli altri più fortunato, ma il fatto è incontestabile.

Mi felicito col paese per il vantaggio morale che dal fatto stesso consegue, inquantochè esso sfata la leggenda che fa supporre esser chi sale al Governo nella impossibilità di mantenere le fatte promesse.

Non vi spaventi l'esordio, egregi colleghi e rassicuratevi chè io non mi dipartirò dall'abituale doverosa brevità.

Infatti; se i miei precedenti, consacrati negli atti parlamentari di oltre un ventennio, e a tutti visibili, mi fanno un obbligo di levare la voce nella importantissima discussione, che su quattro disegni d'indole militare si è ora iniziata; se tali precedenti m'impongono questo dovere, m'autorizzano a non tediare il Se-

nato oltre quanto le circostanze strettamente richiedono.

Del resto rispetto troppo i colleghi per infligger loro inutilmente la ripetizione di tutti i miei apprezzamenti intorno all'insufficienza degli stanziamenti in vari capitoli di tutti i bilanci e soprattutto per i due che stanno ora dinanzi a noi.

Sarebbe vana la citazione di varie mie proposte d'indagini per stabilire *il vero equilibrio fra il mezzo ed il fine*, come sarebbe superfluo che io m'addentrassi in analisi, che mi perdessi in ammonimenti, che la nostra Commissione di finanze, è giustizia il dirlo, non ha mancato di esporre con tutta chiarezza ed evidenza.

Se molti critici leggessero quei documenti, si asterrebbero dal chiedere: *Che cosa fanno le Commissioni?*

Le bellissime, sincere ed esaurienti relazioni, che sugli stati di previsione del Ministero della guerra ci ha presentate l'anno scorso e quest'anno l'egregio amico e collega onor. Taverna basterebbero a illuminare tutti sulle necessità che s'impongono, sui pericoli che si affrontano sostituendo coi soliti *ripicghi* i razionali provvedimenti. Tutto nelle relazioni stesse è logicamente analizzato.

Da qualsiasi discussione non potrebbero emergere più chiari ammaestramenti.

A che dunque far perdere il tempo a voi?

Delle doverose indagini mie, di quelle indagini che non ho mai mancato di far precedere a qualunque mio discorso, a qualunque mia proposta, garantendomi così, anche per la benevolenza dei colleghi, da possibili «*flaschi*»; le mie indagini, dico, servono a rendere, in ogni caso, il mio voto coscienzioso!

E per quanto richiede il momento io m'ispirerò alle patriottiche parole, colle quali il nostro egregio collega senatore Candiani, il valoroso marinaio, chiude una delle sue odierne relazioni.

Ciò che dico, e brevissimamente dirò, piacervi dunque di accogliere quale una dichiarazione del voto favorevole che darò ai quattro disegni di legge. Si giudicherà in seguito del lavoro compiuto.

Ho scelto l'acqua invece della terra, perchè io ho un fatto personale coll'onor. Mirabello, che dovete permettermi di esporre, perchè me-

glio spiegherà la fiducia che in lui riposi e ri-pongo, la quale fu non ultima cagione per cui rinunciai all'onore di una nomina per cui il Senato mi aveva designato.

Io ebbi la fortuna di trovarmi per varie ore coll'onor. Mirabello, che non conoscevo, se non per ottima fama, allorchè pose piede su terra italiana, richiamatovi dall'Estremo Oriente nel 1903, per assumere il portafoglio della marina.

Orbene, egli, con una aperta, fiduciosa cordialità, della quale, spero, non abbia avuto a pentirsi, mi espose tutto un programma rispondente a molti miei concetti, se vuoi, da diletante; e di questo programma seguii in quanto potei lo svolgimento con soddisfazione.

Ho visto poi l'onor. Mirabello riassumere il risultato de' suoi studi in un chiaro e categorico disegno di legge e con tanta maggior sicurezza io voterò in favore della sua richiesta, insieme a tutte quelle, per inizio del completamento della difesa nazionale che stanno dinanzi a noi.

Ed avrei finito, ma finire non posso senza far giungere anche all'onorevole Presidente del Consiglio la preghiera che rivolsi all'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Si dice che le battaglie si vincono per la scuola; ma non facciamo che per la scuola si abbiano a perdere.

Indaghino gli onorevoli ministri; veggano di far giungere, con parola paterna ed amorevole, efficaci ammonimenti dove non prevalgono i nobili sentimenti di rispetto alla patria, alle istituzioni, alla bandiera nazionale!

Persuadano insegnanti e scolari che occorre astenersi da manifestazioni parricide.

Con certi sistemi non si preparano buoni soldati alla Patria e si arrischia di creare monumenti di bronzo colla base di creta. (*Approvazioni*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ringrazio il senatore Levi per le cortesi parole a me indirizzate; e gli ricordo che in questa questione della educazione unita alla istruzione, io già dissi qualche cosa quando si discusse una interpellanza del senatore Bava-Beccaris, or non è molto...

BAVA-BECCARIS. E sulla quale mi permetterà di tornare.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Allora io dissi ritenere necessario il far sì che l'educazione si ispiri all'idea del dovere, al sentimento di patria, e a dottrine che abborrano dall'utilitarismo e dal materialismo, che bandiscono ogni idealità dalla vita.

Questo ho creduto di ricordare al senatore Levi, a proposito della raccomandazione che testè mi ha fatto.

Presentazione di progetti di legge.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1905;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1904-905;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1904-905;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1904-905;

Chiedo l'urgenza per l'esercizio provvisorio.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge.

Ringrazio in particolare modo il Governo della presentazione del progetto di legge sull'esercizio provvisorio.

Per questo disegno di legge il ministro ha chiesto l'urgenza; se non vi sono osservazioni l'urgenza si intende accordata.

Prego ora la Commissione di finanze di adunarsi immediatamente per riferire in questa

stessa seduta, affinché possa essere domani sottoposto alla firma di Sua Maestà il disegno di legge sull'esercizio provvisorio.

« Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Nell'attesa che la Commissione di finanze riferisca, riprenderemo la discussione sulla marina.

Ha facoltà di parlare il senatore Palumbo.

PALUMBO. Prendo la parola nella discussione di oggi, sul progetto di legge di aumenti per la marina, per adempiere al sacro dovere di concorrere col mio modesto aiuto alla favorevole soluzione dell'importante problema; ma sarò breve, brevissimo, limitandomi a poche considerazioni, poichè ho piena fede nell'alto patriottismo del Senato, il quale, come sempre, non vorrà mancare di concedere tutto il suo appoggio alla richiesta del ministro della marina, che mira a rafforzare la nostra modesta armata navale, prestigio e sicurezza della grandezza della Patria.

Non è da oggi che ai competenti era noto lo stato di deriva, direi, delle nostre forze navali, come non era ignorato che il difetto precipuo consisteva nella scarsezza numerica di unità tattiche, e nella mancanza di omogeneità.

Io stesso, è già qualche anno, dal banco del Governo, nell'altro ramo del Parlamento, lanciai un giusto allarme, accennando alla insufficienza della nostra flotta, ed alla necessità di provvedere, perchè l'Armata potesse, almeno con maggior fiducia, rispondere alle condizioni reclamate dai tempi, ed alla missione assegnata al nostro Paese nell'equilibrio europeo.

Ma, per circostanze politiche, non mi fu possibile di portare alla discussione il progetto da me preparato per raggiungere al più presto quello scopo.

Poichè però l'opportunismo politico non poteva mutare la realtà delle cose, e la verità regna sempre sovrana, oggi la questione risorge, e si presenta in tutta la sua importanza all'esame dei poteri legislativi.

Nessuno più di me può esserne lieto, perchè essa mira a riportare gradatamente la nostra Armata a quell'altezza che possa renderci giustamente rispettati, che valga a scongiurare il pericolo di dannose sorprese, che significhi al mondo che l'Italia nuova, in mezzo ai suoi mari,

non è e non può essere una espressione geografica.

Ma, se mi allieta la certezza di vedere dal patriottismo nazionale risoluta, con tutto il fervore del quale è degna, la importante questione, mi è dovere di esprimere lode all'onorevole ministro della marina, che, senza preoccupazioni di politica, con serena coscienza e sicura visione, ha affrontato l'arduo problema.

Si era appena affacciata al pubblico la notizia di nuove spese occorrenti alla marina, che subito comparvero dubbi e discussioni sulle navi, sulla loro potenzialità, sui porti di rifugio e basi di operazione, ed imponenti più d'ogni altra difficoltà i dubbi e le discussioni sulla utilità della spesa, e sul pericolo della stabilità del bilancio.

Per buona fortuna, cotesta accademia non è arrivata a raffreddare il sentimento del patriottismo, ed è caldissimo il desiderio, in tutti coloro che sentono profondamente l'amore per la grandezza della patria, di provvedere con urgenza ai difetti che la compromettono.

È ben doloroso che contro il lusso di certi ragionamenti stia il fatto della esiguità delle nostre forze di difesa, come è contro la verità storica che una nazione possa avere solida esistenza e vigorosi propositi, se non è sorretta dalla fiducia nelle proprie forze, e negli ordinamenti che le tengono attive.

Io non intendo ripetere cose già note a tutti, rifacendo la enumerazione ed il quadro delle nostre forze navali, che, purtroppo, sono discese ad un livello molto inferiore a quello che si converrebbe ad una nazione che, per la sua storia, per la sua geografia, per la sua missione civile, ha doveri imprescindibili di non farsi sopraffare dagli eventi; io non intendo fermarmi a considerare se l'orizzonte politico sia più fosco ad oriente che ad occidente, se gli amici di oggi abbiano ad essere i nostri nemici di domani.

Questo può avere la sua importanza circa la direttiva della nostra politica marinara, delle nostre tendenze, dei nostri studi, ma non muta per nulla il fatto in genere, che noi abbiamo assoluto bisogno ed urgente di rialzarci come potenza marittima.

Quando, or sono sette anni, fu segnalato questo bisogno, le nostre condizioni in mare non erano gran fatto differenti dalle attuali; che, se da quell'epoca ad oggi nuovi e potenti arnesi

di guerra sono venuti a rinforzare l'armata, altri, per ragione di tempo, o sono venuti a mancare, o si sono resi vieppiù insufficienti ed antiquati: e se le mie proposte avessero potuto avere discussione e seguito, oggi avremmo ben 18 unità moderne fra navi di linea ed incrociatori corazzati che, quanto meno, ci terrebbero lontano molte preoccupazioni.

Ora poi nuovi fatti e nuovi accidenti guerreschi sono intervenuti a confermarci ed ammonirci che le armate non s'improvvisano, e che la vittoria è di chi sa la sa guadagnare con gravi sacrifici, e con lunga, paziente, assidua preparazione, sia del materiale e di tutti i suoi singoli dettagli e servizi relativi, sia del personale, al quale, oltre la conoscenza tecnica e la grande pratica da acquistare, onde avvalersi competentemente dei complicatissimi arnesi di guerra che gli si affidano, occorre sia prima educato alla vita del mare, convinto della disciplina e della fiducia nei capi. A questi incombe l'obbligo di tener sempre alto il sentimento del dovere e della abnegazione dei dipendenti.

A me valga notare che, se si fa astrazione delle navi corazzate di tipo meno recente, come le chiama il ministro nel suo progetto, il complesso delle nostre unità tattiche omogenee e moderne è ben ristretto; e lo stesso complesso è alla sua volta scemato di potenzialità, per il difetto di un corrispettivo di cacciatorpediniere e torpediniere di alto mare. Così che la nostra armata, allo stato presente, offre due notevoli deficienze: quella di un ristretto numero di navi corazzate moderne, l'altra di un insufficiente numero di unità ausiliario, ma indispensabili, quale il naviglio torpediniere.

Dinanzi a questa condizione di cose, che ci mette in un manifesto grado d'inferiorità rispetto ad altre nazioni, non che erroneo, sarebbe peccaminoso titubare, discutere e dubitare sul da farsi.

Il progetto ministeriale tende a risolvere in parte la situazione, e sebbene sia ancora lontano dal mio personale desiderato, tuttavia io invoco per esso tutto il favore del Senato, perchè è già un passo significativo, e spaventerebbe il pensiero che si abbia a rimanere inerti.

Ricordiamo che vi hanno massime urgenze alle quali non basta l'aiuto di minime e temporanee risorse, e questa della nostra armata

è tale urgenza che non potrebbe in alcuna maniera essere allontanata con gli stanziamenti consolidati del bilancio; nè può farsene colpa ad alcuno, quando è nella vita stessa dei tempi moderni il vertiginoso succedersi di progresso a progresso, il sopravvenire di eventi eccezionali, il dover considerare la propria forza come la più salda alleata.

Certe necessità politiche si impongono; e poichè non sempre possiamo deviarle o mutarle, abbiamo l'obbligo di tenerci coscientemente preparati ad affrontarle, e sostenere l'urto.

Tale preparazione ha il suo essenziale fondamento nella forza, coefficiente che non verrà mai meno nella vita e nella funzione di uno Stato.

Riconosciuta la necessità di dare nuovo impulso alle nostre forze navali, sursero due questioni importantissime, l'una d'indole amministrativa o economica, l'altra di natura strategica.

La prima: se la nuova spesa non turberà la solidità del bilancio, e se è seriamente studiata la ripartizione e l'impiego delle somme. La seconda: se il progetto del nuovo programma ha per obiettivo l'Adriatico, non è esso incompleto senza avere preveduto e provveduto prima ai porti di rifornimento e di rifugio, ovvero ad una base di operazione sulla nostra costa in quel mare?

Sulla prima questione io non mi fermerò, perchè altri con speciale competenza vi hanno portato il loro studio, e varranno ad evitare col proprio autorevole concorso possibili errori. Ma, pur senza entrare in una speciale disamina della parte finanziaria del progetto, mi sia permesso di notare che a me sarebbe sembrato mezzo più facile e più corrispondente al nostro ordinamento finanziario, che l'amministrazione della marina si rivolgesse per il credito direttamente al Tesoro, che ha per sua funzione la ricerca del credito e può conseguirlo a condizioni certo più facili, anzichè a sè stessa, venendo perciò probabilmente obbligata a richiederlo alla industria privata, soggiacendo al pagamento di aggio più elevato, specialmente nella possibilità di accelerare, come è a sperarsi, l'espletamento del programma nel minor numero di anni possibile. Ma ripeto, a parte questa modalità, il progetto finanziario è cer-

amente il risultato di studio serio, fatto da competenti, e per mia parte non posso che accettarne completamente le conclusioni.

La solidità del bilancio è indubbiamente espressione di avveduta e retta amministrazione, e della potenza economica della nazione, ma non è guarentigia alla sua esistenza la quale solo può posare sicura sulla propria forza. Circa poi la seconda questione della insufficienza, cioè, dei porti militari nell'Adriatico, non nego certo che essa abbia importanza, e che sia osservazione fatta con competenza e previdenza, ma non posso per nulla ammettere ch'essa debba influire a far ritardare l'aumento del nostro naviglio da guerra, anzi ritengo debba provocarne l'acceleramento.

Secondo il mio pensiero, il ritemperare la nostra armata, il rafforzarla in rapporto alle esigenze dei tempi, è una necessità per sè stessa, indipendentemente da qualunque speciale obiettivo di guerra.

Se il ministro della marina domanda navi, è perchè di navi noi difettiamo, acciocchè la nostra Italia sia una potenza navale in rapporto del posto che deve occupare fra le nazioni europee. Gli obiettivi speciali non si possono nè si debbono trascurare, ma sarebbe grave errore asservire ad essi il grande obiettivo nazionale, quale è quello di possedere una forza navale, degna della nazione, pronta a rispondere, ed in pace ed in guerra, a qualsiasi eventualità.

È bene ricordare che la nostra bella Italia si bagna maestosamente come una Sirena nel Mediterraneo, attirando col suo melodioso canto i marinai, non però per divorarli, ma col rischio di essere da essi divorata, se le sue coste non sono ben sorvegliate; ed esse sono lambite non solo dall'Adriatico, ma dal Jonio e dal Tirreno, il quale ultimo, appena pochi anni or sono, richiamava tutte le nostre preoccupazioni.

Nell'Adriatico, tutti lo sappiamo, la natura non ci fu prodiga nel concederci dei porti; ma conviene pure confessare che fummo trascuratissimi, negletti, non rendendo utili e fortificati quei pochi che vi sono, nè fummo capaci d'intraprendere studi e lavori per ricavarne altri che forse risponderebbero bene allo scopo; ma questa deficienza di porti fortificati e di rifugio non deve, a parer mio, punto impressionarci.

Per ora a Venezia ed a Brindisi possono starvi

navi di media pescagione; a Taranto, ad Augusta, quantunque un po' lontane, le navi maggiori.

I porti di cui si lamenta la mancanza sarebbero indispensabili, se, nel caso che gli eventi ci conducessero ad una guerra in quel mare, ciò che speriamo non avvenga, la nostra azione avesse carattere difensivo; ma ben altra dovrà essere la nostra azione; più che offensiva, aggressiva, fulminea, da risolversi nel minor tempo possibile, sia pel campo limitato in cui le operazioni dovranno svolgersi, sia, per la indiscussa importanza di rendersi presto padroni assoluti del mare; ed in tal caso il più forte, il più ben preparato, saprà darsi ben presto ragione del suo operato, e non mancheranno allora porti di rifugio o sull'una costa o sull'altra.

Ciò che occorre sono le navi, e queste con equipaggi ben addestrati, ben preparati, animati dal sacro fuoco dell'amore della patria, e con la coscienza del proprio dovere, e del proprio sacrificio.

Occorre numeroso il naviglio torpediniere tanto in appoggio alle navi, quanto in difesa prossima delle nostre coste, per gli eventuali colpi di mano aggressivi del nemico che potessero passare inosservati alla flotta.

Per conseguenza, guardiamo, sì, alle nostre coste, ai nostri porti, non trascuriamo di profittare del bene che tutto ciò può offrirci, ed attendiamo a prepararlo con tutti i lavori necessari, come meglio è possibile; ma non dimentichiamo che l'Adriatico è dei nostri mari quello che più ci domanda navi.

Dissi in principio, onorevoli colleghi, che sarei stato breve, ed infatti sono stato brevissimo. Il poco che ho detto spero vi incoraggerà a dare il voto favorevole al progetto che aspetta la vostra approvazione; ed è il meno che poteva dire chi vive da quasi mezzo secolo nell'Armata, e ne conosce le altissime virtù e le vere necessità.

Al limite estremo della mia carriera, il miglior saluto che io possa rivolgere a quella marina alla quale diedi tanta parte della mia vita, è l'affermare da questi banchi, con sentito orgoglio, che essa è degna della grande patria, e se chiede oggi nuovi sforzi e nuovi sacrifici al paese, è perchè ha profondissima la coscienza dei doveri che le incombono. (*Approvazioni*).

Discussione del disegno di legge: «Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-06, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1905». (N. 146).

PRESIDENTE. Avendo la Commissione di finanze redatto la sua relazione sull'esercizio provvisorio, do facoltà di parlare al senatore Finali relatore.

FINALI, *relatore*. Signori senatori. Mancano due soli giorni al principio del nuovo anno finanziario, ed aspettano ancora la discussione e l'approvazione del Senato due stati di previsione della spesa, e lo stato di previsione della entrata, nonchè quello della entrata e della spesa per la emigrazione.

Ragioni di cautela e di prudenza ed anche di riguardo al Senato hanno consigliato opportunamente al Governo di proporre l'esercizio provvisorio degli stati di previsione non ancora approvati per il caso che, nonostante tutta la solerzia e la sollecitudine che pone il Senato nell'adempimento delle sue funzioni, riuscisse impossibile alla scadenza dell'esercizio, di avere tutti gli stati di previsione approvati.

Il progetto propone l'esercizio provvisorio soltanto per il mese di luglio, e come al solito è composto di tre articoli.

Il primo articolo autorizza il governo a spendere secondo gli stati di previsione proposti per l'esercizio 1905-06, ed a riscuoterne le entrate: il secondo riguarda il prelevamento dei fondi di riserva: il terzo proibisce al Governo di fare variazioni negli stipendi e negli assegni, dovendo egli attenersi per questo alle somme portate dal bilancio 1904-905.

Sono disposizioni consuete, intorno alle quali non vi è alcuna eccezione da muovere.

La Commissione permanente di finanze ha esaminato il progetto con quella sollecitudine che l'urgenza della cosa richiedeva; e nel nome di questa, ho l'onore di proporre al Senato l'approvazione di questo eventuale esercizio provvisorio per un mese.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. L'illustre Presidente della Commissione di finanze ha posto in chiaro in modo perfetto lo scopo e la

ragione del progetto di legge, che oggi ho presentato al Senato.

Non ho altro da aggiungere, ma mi corre l'obbligo di ringraziare la Commissione di finanze ed il suo Presidente.

PRESIDENTE. Allora prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe di dare lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 146).

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

Nessuno chiedendo la parola la discussione generale è chiusa: passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione agli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-06, quali furono approvati dalla Camera dei deputati, fino a quando essi non siano tradotti in legge, non oltre però il 31 luglio 1905. E quindi il Governo è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti, a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono dilazioni e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi disegni di legge.

(Approvato).

Art. 2.

Pei prelevamenti dal fondo di riserva, il Ministero potrà anche eccedere la quota proporzionale al periodo dell'esercizio provvisorio stabilito all'articolo precedente, 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 vari servizi pubblici e dei relativi personali, nonchè negli stipendi ed assegnamenti a qualsiasi titolo approvati per

i vari Ministeri e le amministrazioni dipendenti con la legge del bilancio di previsione 1904-1905 e con quella di assestamento del bilancio medesimo, salvo le disposizioni derivanti da leggi speciali.

(Approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Passeremo ora alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di procedere all'appello nominale.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge votati in principio di seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1905-1906;

Senatori votanti	86
Favorevoli	71
Contrari	15

Il Senato approva.

Istituzione di una linea di navigazione fra Genova ed il Centro America;

Senatori votanti	88
Favorevoli	85
Contrari	3

Il Senato approva.

Provvedimenti per la Somalia italiana meridionale (Benadir);

Senatori votanti	88
Favorevoli	73
Contrari	15

Il Senato approva.

Aumento della dotazione della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1905-1906;

Senatori votanti	88
Favorevoli	79
Contrari	9

Il Senato approva.

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1904-1905;

Senatori votanti	88
Favorevoli	80
Contrari	8

Il Senato approva

Riordinamento dei servizi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia »;

Senatori votanti	88
Favorevoli	82
Contrari	6

Il Senato approva.

Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame;

Senatori votanti	90
Favorevoli	85
Contrari	5

Il Senato approva.

Modificazione di alcuni servizi esercitati dalla Società di navigazione generale italiana:

Senatori votanti	89
Favorevoli	83
Contrari	6

Il Senato approva.

Modificazioni al regime degli alcohols:

Senatori votanti	82
Favorevoli	78
Contrari	4

Il Senato approva.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE Riprenderemo ora la discussione de' due disegni di legge sulla marina.

Ha facoltà di parlare il ministro della marina.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Onorevoli signori. La costante benevolenza da Voi tutti dimostratami sino dal giorno in cui venni chiamato all'alto onore di far parte di questo Consesso, mi fu di grande appoggio morale e di valido incoraggiamento nell'esplicazione dell'opera mia di ministro e mi permetterete che in questa occasione, per me solenne, io anzi-

tutto porga a Voi, onorevoli colleghi, i miei più vivi sensi di riconoscente gratitudine.

Una parola speciale di ringraziamento rivolgo alla onorevole e solerte Commissione permanente di finanze ed all'onorevole relatore, senatore Candiani, che nella sua pregevolissima relazione volle più volte dare ai miei atti la sua competente approvazione; ed agli onorevoli Pierantoni, Morin, e Palumbo i quali, approvando il progetto mi rivolsero, cortesi espressioni di fiducia e di stima. Particolarmente grato sono poi al carissimo collega ed amico Levi che, coll'usata sua cortesia, volle ricordare il nostro primo incontro, e dopo aver seguito passo passo l'opera mia, dichiarare qui la piena sua fiducia in essa.

Ciò posto, mi prefiggo di essere breve e sintetico, come parmi si convenga nell'ora presente, ed anche per non abusare della vostra attenzione dopo l'ampia discussione avvenuta nell'altro ramo del Parlamento sul progetto di legge per i maggiori assegnamenti e sulle cose in genere attinenti all'Amministrazione della marina, discussione che ebbe la fortuna di trovare larga eco anche nel Paese.

In questa circostanza si è chiaramente rivelato quale sia il sentimento della Nazione: la popolazione di questa nostra Italia, lanciata dalla natura fra le onde di tre mari, ama istintivamente la sua marina, ama la sua flotta, e giustamente la vuole forte, agguerrita, temuta.

A questo altissimo ideale, che non può nè dev'essere sogno, ma realtà, io ho dedicato e dedicherò tutte le mie forze con la ferma fiducia di conseguirlo, e di mantenerlo tale mercè il valido concorso di tutti i miei dipendenti.

E ciò, onorevoli colleghi, a me sortirà tanto più facile e sicuro in quanto che non avrò che a proseguire l'opera dei miei predecessori, recando in ogni ramo dell'attività marinaresca militare quei miglioramenti richiesti dallo studio profondo delle nostre cose, e rimuovendo quei difetti già da tempo riconosciuti nell'indirizzo della nostra amministrazione, in guisa da rafforzare la compagine ed in pari tempo renderne la gestione più sollecita, più economica e più rispondente alle esigenze dei tempi moderni ed ai giusti criteri di un bene inteso sindacato parlamentare.

Con questi intendimenti già non poche disposizioni furono da me prese durante l'anno fi-

nanziario che volge al suo termine, mentre per il prossimo esercizio ho potuto presentare il bilancio sotto una forma nuova, della quale trattò ampiamente l'onor. relatore, e che a me parve, per sincerità e semplicità, la più conforme ai voti altre volte espressi in Parlamento, tale cioè da permettere un pronto e sicuro controllo costituzionale.

Oggi il vento in Italia spira appunto al severo controllo, anzi, convien riconoscerlo, alla generale diffidenza; e, per la marina poi, questo vento ha soffiato con la violenza di un ciclone che parve per un momento tutto dovesse travolgere nel suo disastroso cammino di demolizione e di devastazione.

Per fortuna nostra però, permettetemi la metafora, la barca era solidamente costruita e saldo ne era l'equipaggio e ben disciplinato; cosicchè, finita la bufera senza avarie nè perdite, a noi rimangono i vantaggi della nuova esperienza, della quale tutti sapremo giovarci nell'avvenire.

Ecco anche perchè io mi accinsi con ogni energia a migliorare, nei limiti consentiti dalle leggi attuali, la gestione degli arsenali per modo che il grave carico con cui il loro esercizio pesa sul bilancio della marina corrisponda alla più economica utilizzazione di essi.

Ecco adunque perchè i capitoli del bilancio in discussione, e che l'onor. Morin vorrebbe ridotti a 15, come quelli del bilancio inglese, sono invece aumentati di numero, pur avendo io raggruppati, per maggior coerenza amministrativa, in alcuni di essi, diversi titoli di spesa della stessa natura, ad esempio quelli della manutenzione e delle costruzioni, provvedimento lodato dallo stesso onor. Morin, che io ringrazio sia per la lode, sia per la benigna stella da lui invocata e scoperta nel firmamento del mio paese nativo, alla quale ben volentieri mi affido nella speranza che essa mi sia di guida e mi illumini nell'opera mia di ministro e anche più in là quando ritornerò al mare in mezzo ai nostri cari equipaggi.

Signori, l'Italia, in confronto delle altre potenze marittime, ha senza dubbio un numero eccessivo di arsenali di Stato; ma chi di noi oserrebbe oggi di affrontare la grossa questione, già altre volte dibattuta in Parlamento, della soppressione di uno di essi?...

Data quindi l'inopportunità di pensare ad una loro riduzione, unico partito è quello di

accrescerne il rendimento, specializzando per quanto è possibile i vari arsenali, migliorandoli mercè l'unificazione di alcune officine e col provvederli in giusta misura di nuovi macchinari e di solleciti mezzi di trasporto per il materiale; si da renderli tecnicamente ed economicamente più produttivi, come conviensi a stabilimenti industriali moderni. A tal fine ritenni opportuno esaminare tutto l'insieme della complessa quistione, determinando per ogni arsenale uno studio completo dei miglioramenti da attuarsi, studio ormai compiuto ed approvato per l'arsenale di Napoli, ove i lavori trovansi già iniziati, e proseguiranno, mercè l'apposita somma stanziata nel bilancio in discussione.

Ma il vantaggio reale che verrà a conseguirsi da questa razionale distribuzione del lavoro, e per effetto dei miglioramenti progettati e in corso di esecuzione, non basterà a togliere altri gravi inconvenienti d'indole tecnica e amministrativa, i quali sono la causa precipua della maggior lentezza che si riscontra nella produzione degli arsenali nostri, in confronto di quelli dell'industria privata.

L'arsenale di Stato, oltre ai lavori di costruzione e di allestimento, deve far fronte a una infinità di altri lavori relativi alle riparazioni, alla manutenzione e all'approntamento di tutto il naviglio da guerra, per cui non è possibile destinare ai primi, cioè a quelli di costruzione, con costante continuità, quel maggior numero di operai che l'urgenza richiederebbe.

Di fronte a questa situazione il cantiere privato ha il vantaggio di poter commisurare, volta per volta, la mano d'opera al lavoro da compiere, e di poter ricorrere quindi, in larga misura, ad operai avventizi dei quali può disfarsi, appena venga a mancare il motivo pel quale essi furono chiamati.

Allo scopo tuttavia di realizzare, quando possibile, una notevole economia di tempo e di danaro, non si è mancato, come fu fatto specialmente per Spezia e anche per Taranto, di ricorrere alla mano d'opera avventizia e, in certe speciali evenienze, anche a un maggiore impiego del cottimo. Ma convien notare, o signori, che mentre l'industria privata può senza limiti avvalersi di questi mezzi straordinari per la mano d'opera, l'arsenale di Stato invece è inesorabilmente vincolato dalla somma a tale scopo assegnata per l'esercizio finanziario, e

dove perciò limitarne l'impiego in modo da non superare la suddetta somma.

Inoltre il cantiere privato, coll'ampia facoltà di cui dispone di rivolgersi per i contratti a fornitori o ad assuntori, che a suo giudizio danno le maggiori garanzie, e, all'occorrenza, di rescindere anche i contratti stessi concludendone dei nuovi senza lunghe formalità amministrative, realizza in pratica un'assai maggiore sollecitudine nell'ottenere pronti per l'epoca stabilita i materiali ed i lavori.

Da noi invece una delle principali cause di ritardo nell'andamento dei lavori, e degli affari in genere, sta appunto nel complicato ingranaggio di quelle norme legislative e amministrative che lo Stato impone a salvaguardia dell'Amministrazione, la quale, viceversa, non di rado ne risulta effettivamente danneggiata.

Come prova di questa mia asserzione citerò brevemente un solo esempio.

Sul finire del decorso anno 1904 fu dal Ministero indetta una gara fra le principali ditte inglesi per una fornitura di catene per ancore, che, il 30 dicembre 1904, rimase aggiudicata alla ditta Brown, come migliore offerente, al prezzo di 26 scellini circa per quintale. Il contratto, secondo prescrive la legge, dovette passare al Consiglio superiore di marina, al Consiglio di Stato, indi alla Corte dei conti per la opportuna registrazione; e, per quanto ognuno di questi Corpi consultivi avesse trattato l'argomento colla dovuta sollecitudine, la partecipazione alla Ditta non fu potuta dare che il 26 di marzo u. s.

Se non che la ditta medesima fece conoscere che il prezzo aggiudicato valeva per il dicembre 1904, ma non più per il marzo 1905 essendo variate le condizioni del mercato; e dichiarò di non poter dare le catene a meno di 27 scellini e mezzo circa il quintale.

Questa proposta era inaccettabile non potendosi in alcun modo variare le deliberazioni prese dai corpi consultivi; e così, con ogni buona volontà, l'Amministrazione si trovò, dopo aver perduto tre mesi di tempo, a dover cominciare un'altra gara rifacendo poi tutta la stessa strada burocratica e a dover pagare le catene uno scellino e mezzo di più di quello che avrebbe pagato nel dicembre scorso; ma quel che è peggio a restar priva temporaneamente di quel materiale del quale aveva bisogno!

Di leggieri si comprende come delle riforme intese ad ovviare a questi inconvenienti si impongano: esse però, trattandosi di tutto il complesso nostro sistema di legislazione amministrativa, non possono essere attuate nè dal solo ministro della marina, nè in breve tempo.

Tuttavia, in attesa di queste riforme legislative di maggiore importanza, ed anche delle proposte che sarà per fare la Commissione d'inchiesta cui ho integralmente comunicate tutte le osservazioni in ordine al funzionamento degli arsenali, le quali, sebbene in parte già note, furono messe in maggior rilievo dalle ispezioni eseguite per mio ordine da ammiragli ispettori in tutti i dipartimenti e comandi marittimi fin dal principio dello scorso anno, io non mancai di por mano ad attuare quelle riforme che mi erano consentite dalle leggi vigenti.

Per tacere di altre, già da me accennate nell'altro ramo del Parlamento, dirò che, per quanto riguarda l'accertamento delle spese, misi l'Amministrazione in grado di poter presentare, col prossimo consuntivo, un allegato che renda conto della spesa effettivamente constatata per ciascuna nave durante ogni esercizio finanziario, sia per costruzione, sia per manutenzione, il che equivale alla presentazione di un conto speciale di Regi arsenali che, mentre rafforzerà la vigilanza del Ministero sulla loro gestione e il riscontro della Ragioneria centrale, offrirà la più solida base all'esercizio del sindacato parlamentare.

Sulla utilità ed importanza della quale innovazione manifestava il proprio compiacimento la stessa Corte dei conti, nella lettera ufficiale con cui annunciava la registrazione del relativo Regio decreto.

Signori, in una grande azienda, quale è quella della marina, le migliorie ed i ritocchi vanno introdotti gradatamente e solo quando si sia scientemente sicuri del loro futuro benefico effetto. Occorre perciò tempo affinché tali riforme sieno bene studiate prima, per attuarle poi; ma io vi assicuro che non mancherò di persistere nell'opera iniziata, valendomi del valido concorso del mio collega del tesoro, dei corpi consultivi ed infine dei miei dipendenti, per raggiungere al più presto gli intenti desiderati di migliorare il funzionamento dei vari servizi, di rendere più sollecito il trattamento degli affari e di realizzare quindi tutte quelle eco-

nomie di tempo e di denaro che valgano a trarre il massimo rendimento dai sacrifici, che il Paese sopporta per la sua marina da guerra. (*Approvazioni virissime*).

Operai di Stato. — Gli operai dei Regi arsenali e cantieri marittimi furono oggetto, durante lo scorso esercizio finanziario, delle mie costanti ed amorevoli cure.

La nuova classificazione dei mestieri, le riforme apportate ai sistemi vigenti relativi alle promozioni, i benefici accordati ai capi operai, l'estensione alle famiglie dei lavoratori della Regia marina del beneficio delle indennità di viaggio nei casi di trasferimenti, le disposizioni relative ai sussidi agli operai infermi per cause estranee al servizio, le norme intese a disciplinare la riammissione al lavoro di coloro che ritornano dal servizio militare, l'abolizione delle disposizioni relative alla retrocessione degli operai divenuti meno atti al lavoro, costituiscono, onorevoli colleghi, una serie importante di provvedimenti organici e finanziari, dai quali questa benemerita classe di lavoratori ha tratto notevoli vantaggi economici e morali. E quando si pensi che al complesso di questi miglioramenti vanno aggiunti il privilegio delle pensioni, mezzi di trasporto, case operaie, servizio sanitario ecc., con piena sicurezza può affermarsi che la condizione fatta agli operai della Regia marina è ora la più vantaggiosa fra quelle di qualsiasi operaio di Stato e dell'industria privata.

Marina mercantile. — Prima di inoltrarmi a parlare del personale e del materiale consenta il Senato che io esponga rapidamente alcuni cenni sull'attività spiegata a riguardo della Marina mercantile, di questo grande fattore della ricchezza nazionale e forza politica nel tempo stesso.

L'Amministrazione della Marina mercantile, ossia le regole della ingerenza dello Stato nell'industria della navigazione, è tuttora retta da un Codice che data dai primi tempi dell'unificazione nazionale, dal 1865, e che ebbe riforme nel 1877 e nel 1886.

Per osservazioni di studiosi, e per voti di tutti coloro che col capitale e col lavoro partecipano all'industria marittima, fu riconosciuta la necessità di procedere ad una riforma del codice, rimasto solitario esempio di altri tempi nel complesso della nostra legislazione.

Proposi quindi, come ben sapete, alla sanzione sovrana un decreto in data 9 maggio 1904, col quale veniva istituita una Commissione Reale con l'incarico di procedere allo revisione del suddetto codice e di tutta la legislazione marittima che con esso ha attinenza.

Sotto l'illuminata guida e la direzione dell'eminente magistrato nostro collega, commendator Pagano Guarnaschelli, che ne è degno presidente, la Commissione fece opera attiva ed efficace, ed io sono lieto di tributare ad essa in quest'aula il dovuto omaggio coll'esprimerle i miei vivi sensi di grazia.

Soggetto di studi della Commissione furono le regole fondamentali dell'Amministrazione centrale e di quelle locali della marina mercantile; e proposte concrete furono già a me presentate per una riforma del regime amministrativo marittimo intese a creare, nei principali porti, dei consigli marittimi locali i quali dovranno soprintendere, col sistema collegiale delle antiche nostre città marinare, al governo economico e tecnico del porto, mantenendo in tal modo unità di criterii fra le varie amministrazioni interessate, con grande vantaggio delle operazioni commerciali.

Argomento di lunghe discussioni fu pure, in seno alla Commissione stessa, la questione della previdenza e dell'assistenza della gente di mare; e le sue proposte propendono per la costituzione di un grande Istituto nazionale, nel quale, salva sempre restando l'autonomia finanziaria di ciascuna di esse, dovrebbero essere fuse le attuali Casse degli invalidi, sulla base di regole nuove, consentanee alle necessità dell'epoca nostra ed al carattere della moderna legislazione sociale. Ed a questo riguardo, raccogliendo uno dei lamenti più vivi dei lavoratori del mare, si propone l'abolizione dei sensali privati per l'arruolamento degli equipaggi, sostituendo a codesti intermediari, l'opera di un ufficio di collocamento gerito dal capitano di porto, con le rappresentanze degli armatori e dei lavoratori.

Come il Senato vede, è tutto un nuovo programma concepito con sentimento moderno, che la Commissione presenta, e che consentirà all'Italia di precorrere le altre nazioni nelle ri forme delle leggi marittime.

Sarà poi oggetto di studi per il Ministero, che si varrà a tale uopo del valido concorso del Consiglio superiore della marina mercantile,

ora ricostituito su nuove basi, la questione della protezione della marina mercantile che si connette alla istituzione del *Credito navale*, destinato a far convergere i capitali verso l'industria marinara, ed alle nuove regole circa le sovvenzioni, questione studiata con larghezza di vedute dalla Commissione Reale così egregiamente ed attivamente presieduta dall'onorevole nostro collega conte Codronchi; tutti argomenti codesti che devono essere considerati con unità di criteri, per l'adozione di norme le quali sanzionino una protezione efficace, senza precludere il campo alla libera e feconda iniziativa individuale.

E rimarrà pure da esaminare il complesso delle discipline attinenti all'emigrazione nei rapporti con la marina mercantile. Sul quale proposito parmi opportuno l'accennare che senza ricorrere a quell'esclusivo monopolio nel trasporto degli emigranti, da alcuni invocato per la nostra bandiera, il quale non sarebbe possibile per i patti internazionali esistenti, nè conveniente, come lo dimostrano l'esperienza e le regole della scienza economica, verranno adottate nuove norme che permetteranno ai nostri armatori di sostenere con vantaggio la concorrenza delle bandiere straniere.

Personale. — Se il personale è coefficiente importante nel complesso organismo di una grande amministrazione, esso è principalissimo fattore dell'efficienza e del valore di una flotta. Non bastano navi ottime, potenti, veloci; occorrono comandanti abili e risoluti per guidarle, ufficiali giovani e arditi, appassionati del mestiere e praticamente istruiti, equipaggi scelti e di lunga mano materialmente e moralmente preparati, per non fallire poi nel giorno della prova.

Al personale pertanto rivolsi le più assidue cure; e poichè soltanto sul mare si formano ufficiali ed equipaggi e la nave moderna è un complesso intricatissimo di congegni più svariati e delicati, così fu mio costante pensiero di tenere armate il maggior numero di navi compatibilmente alle esigenze del bilancio, a quelle della difesa costiera ed all'effettivo della forza sotto le armi, mantenendo inoltre ogni uomo il più lungamente possibile fisso nella stessa destinazione, affinchè egli potesse renderla a sè familiare in ogni suo minimo particolare.

Le disposizioni da me date circa gli ufficiali in generale, e più specialmente per gli ufficiali di vascello, tendono ad un'equanime selezione degli elementi meno buoni, procurando in codesta guisa che i migliori riescano avvantaggiati nella carriera; sebbene su tale materia l'azione del ministro si trovi, in conformità della legge, subordinata ai responsi delle Commissioni di avanzamento.

Ma per il personale di bassa forza, che è in grandissima parte composto di specialisti, molte delle fatiche e delle spese incontrate per la sua istruzione, per il suo allenamento, vanno perdute, non solo a causa dei congedamenti annuali delle classi, ma anche per volontaria rinuncia di gran numero di sottufficiali e di graduati.

A che giova formarsi con apposite scuole e sulle navi delle squadre buoni elettricisti, buoni torpedinieri e valenti cannonieri e puntatori, volenterosi e arditi equipaggi per sottomarini, spendendo enormemente per il loro speciale tirocinio e consumando materiale ingente, quando non sappiamo poi trattenerli in servizio, allettandoli con un trattamento più rispondente ai bisogni della società moderna ed al grado di istruzione che noi stessi abbiamo loro conferito? E notisi che sono appunto i migliori elementi quelli tra essi che di preferenza lasciano il servizio, trovando specialmente i macchinisti, gli elettricisti ed i fuochisti, ad occuparsi con vantaggio presso l'industria privata, liberi da ogni vincolo di disciplina militare.

I cannonieri soltanto, causa la loro specializzazione, non troverebbero facilmente a collocarsi, ma questi, la cui istruzione pur tanto costa alla marina, lasciano le armi più ancora dei loro compagni di altre categorie, per la lenta carriera, per il gravoso servizio loro affidato a bordo e per il troppo scarso compenso assegnato alle loro fatiche ed al loro valore.

Fra tutti la percentuale maggiore è data dai sottufficiali macchinisti, molti dei quali vedendo lontana la probabilità di promozione ad ufficiale preferiscono esulare, in un'età nella quale è ancora aperta loro una via nei numerosi uffici industriali.

Ora sia per tale motivo, sia perchè questa categoria di sottufficiali, pure avendo una coltura forse superiore a quella richiesta per le ordinarie sue mansioni, non raggiunge nella

sua totalità quella oggigià riconosciuta indispensabile a coprire con la voluta competenza il grado di ufficiale, si impone una riforma, già attualmente in corso di studio, intesa a migliorare il reclutamento della Scuola macchinisti e a perfezionarne l'ordinamento in base a nuovi concetti in guisa da assicurare agli allievi il conseguimento del grado di ufficiale, provvedendo in pari tempo all'istituzione della categoria degli artefici di macchina, con arruolamenti volontari fra il personale operaio, con lo scopo, appunto, di sostituire in parte la categoria degli attuali sottufficiali macchinisti, con un personale artefice di sperimentata capacità.

Data la vita di abnegazione e di sacrificio, non scevra di pericoli anche in tempo di pace, che questo personale, di cui noi abbiamo assoluto bisogno, conduce a bordo, convien riconoscere come sia indispensabile provvedere a migliorare le sue condizioni economiche, onde io non mancai di occuparmi dell'ardua questione fin dai primi giorni della mia carica di ministro, con l'intenzione di stabilire speciali soprassoldi di anzianità e di rafferme.

Ma per considerazioni, specialmente finanziarie, i miei progetti trovarono fin qui seri ostacoli che, mediante opportuni rimaneggiamenti, mi riprometto per altro di sormontare, rimanendo pur sempre nei limiti dei capitoli assegnati alla bassa forza. E con eguale fede ed amore studierò la soluzione di un problema non meno difficile, quale è quello di trovare il modo, con provvedimenti che non potranno avere altra base se non in aumento delle competenze, di allettare i marinai specialisti ed i cannonieri, la cui istruzione tanto costa alla marina, come ben disse l'onorevole relatore, a rimanere in servizio oltre la loro ferma. Intanto, per avvantaggiare la benemerita classe dei sottufficiali ed a prova del mio interessamento, disposi con opportuni provvedimenti che essi conservassero il diritto alla razione, ai soprassoldi di imbarco ed alle competenze accessorie nei casi di licenza, di malattia ed in altre circostanze speciali.

E qui, onorevoli colleghi, permettetemi che io vi esprima nettamente il mio pensiero su di un argomento di capitale importanza, circa il quale ogni dubbio deve sparire.

Fu detto e scritto che il personale dirigente nella Regia marina è esuberante, e le osser-

vazioni furono più specialmente rivolte al Corpo degli ufficiali di vascello, affermando che essi navigano poco e che troppi di loro sono destinati a servizi a terra.

Ebbi già l'onore di dichiarare, e mi lusingo di aver dimostrato nell'altro ramo del Parlamento, come tale asserzione non abbia ombra di fondamento.

Qui mi limiterò ad accennare sommariamente ai quattro arsenali, tre dei quali compresi nei tre Comandi di dipartimento, ai due Comandi militari marittimi, alla piazza forte di Maddalena, ai Comandi di difesa di Messina e Gaeta, distribuiti lungo le nostre coste, e ciò per tacere dell'Accademia navale, dell'Istituto idrografico, del Balipodio di Viareggio e del Cantiere di Castellammare.

Ora non è chi non vegga che il Comando di questi dipartimenti, di codeste piazze forti, l'andamento di codesti arsenali, stabilimenti ed istituti non può essere affidato che ad ufficiali, i quali abbiano tutta l'attitudine e la competenza per assicurarne il buon funzionamento e vi esercitino in pari tempo il Comando militare.

È d'altronde pur necessario che altri ufficiali sieno destinati agli arsenali e alle difese, perchè essi, alternando le destinazioni a terra con quelle di bordo, portano, con evidente vantaggio nei servizi terrestri, quel senso pratico che si acquista sul mare e viceversa, sulle navi, quel corredo di istruzioni pure indispensabile e che si acquista nelle direzioni e nelle officine a terra.

Del resto chi afferma essere il numero degli ufficiali di vascello presso noi esuberante, o non ha considerato, o non vuol considerare lo scopo precipuo della marina militare, cioè la guerra; poichè la mobilitazione delle forze marittime, a differenza di quanto succede per l'esercito, richiede l'armamento immediato di tutte le navi che, per necessità di indole finanziaria, sono tenute in tempo di pace nelle posizioni di riserva e di disponibilità.

Ora, se agli equipaggi si provvede largamente col richiamo di classi congedate, per gli ufficiali è mestieri ricorrere a quelli che in tempo di pace prestano servizio a terra,

Il calcolo è semplice: si prenda l'elenco delle navi in condizione di entrare in linea nella evenienza di una guerra, si assegni a ciascuna ed ai Comandi navali il numero di ufficiali

occorrente, e si vedrà che gli ufficiali di vascello non sono, in alcuni gradi, neanche sufficienti!

Nè meno erroneo è il principio di valutare la navigazione degli ufficiali dal numero dei giorni e di ore in cui la nave sulla quale essi trovansi imbarcati è effettivamente in moto. Non di ore di moto bisogna parlare, ma di tempo di imbarco.

Già citai nell'altro ramo del Parlamento più di un esempio per dimostrare l'indiscutibile verità di tale asserto; nè con ciò intesi momentaneamente negare o combattere l'opportunità che le navi delle nostre squadre si muovano più frequentemente. Sono anzi io il primo a convenirne; ma purtroppo questo giustissimo desiderio, diviso anche dai nostri comandanti ed ufficiali, non può essere sempre appagato, perchè oggidi la navigazione costa enormemente. Onde è che ad ottenere il massimo rendimento del carbone consumato, ho disposto che le nostre squadre utilizzino ogni traversata, eseguendo il maggior numero possibile di esercitazioni e, nelle evoluzioni poi, tengano, di massima, l'elevata velocità di 15 a 16 miglia, preziosa scuola questa per i comandanti, per il personale di macchina in genere, e per i fuochisti in particolare. Ma dopo ciò non è men vero che la preparazione guerresca degli equipaggi, nel senso moderno, si esplica in gran parte stando all'ancora, nelle rade aperte, ove si compiono scuole di sbarco con e senza artiglierie, tiri al bersaglio a terra ed a mare da fermo, sbarramenti, mine e contromine, attacchi di torpediniere, ecc. ecc., tutte cose impossibili a farsi al largo mare navigando. Lunghi periodi codesti di intensive e faticose esercitazioni, durante i quali i nostri ufficiali e i nostri bravi equipaggi lavorano e si preparano senza rumore, ma con serietà ed abnegazione, ispirandosi al sentimento del dovere.

Allo scopo, infine, di integrare le istruzioni e le esercitazioni svolte durante il periodo di attività ordinaria delle nostre squadre, vi saranno nell'autunno venturo manovre navali al cui programma attende l'ufficio di stato maggiore della marina.

E siccome l'onorevole relatore, nella sua pregevole relazione, si è occupato di detto ufficio, tengo a dichiarare che, completato il suo organico con alcuni ufficiali di cui era risentita

la necessità, esso risponde perfettamente al precipuo e supremo scopo della preparazione alla guerra.

Convinto, poi, della necessità di mantenere uno stretto legame fra detto importantissimo ufficio e i comandi delle nostre squadre, non mancherò nelle manovre navali, alle quali ho accennato, di inviare sulle navi alcuni degli ufficiali destinati all'ufficio stesso, e di mettere a disposizione dei comandanti delle squadre tutti quegli studi, dati, notizie, ecc., allo svolgimento ed alla raccolta dei quali costantemente attende l'ufficio in parola.

Materiale. — Coerente alla promessa a voi fatta nello scorso anno, fu mantenuta in armamento al completo la forza navale del Mediterraneo, alla quale nell'entrante mese si aggiungeranno due nuove potenti unità, il *Brin* e il *Ferruccio*; mentre, le altre navi da battaglia, fra le più importanti, rimasero aggregate alla divisione delle navi e torpediniere di riserva, con equipaggi ridotti, ma allenati e pronti.

All'estero trovansi 11 navi, delle quali tre distaccate per i recenti moti nell'isola di Candia e tre nel Mar Rosso e Oceano Indiano.

Ho aumentato infine il numero di navi nelle Americhe, dove è così grande il contributo dell'emigrazione italiana, inviandovi la *Calabria*, l'*Umbria* e il *Dogali*, il quale ultimo ha risalito, per oltre 800 miglia, il Rio delle Amazzoni, raggiungendo con brillante navigazione luoghi ove mai fino ad oggi aveva sventolata la nostra bandiera, e in questo luglio partirà per quelle regioni il *Fieramosca* con a bordo il contrammiraglio che assumerà il comando della divisione di navi dislocate in quei mari.

In Cina è rimasto il solo *Marco Polo*, in appoggio al distaccamento di 300 marinai, che ha sostituito a terra, le truppe del regio esercito testè rimpatriate.

Sollecitando i lavori di raddobbo nei nostri arsenali e ricorrendo opportunamente anche all'industria privata, fu riparato radicalmente il naviglio torpediniere esistente; e d'altro canto, con l'utilizzazione dei fondi assegnati in bilancio, si dette altresì alle nuove costruzioni un impulso maggiore di quello che era lecito sperare, impostando oltre alle 14 torpediniere di 2^a classe previste nell'esercizio finanziario

d'imminente chiusura, altre 13 torpediniere e 4 cacciatorpediniere.

Nè minore alacrità fu spiegata per i sommergibili, di tipo esclusivamente italiano, ed il primo di essi, cioè il *Glauco*, sarà pronto nel prossimo agosto, soddisfacendo così ad un vivo desiderio dell'egregio ammiraglio Caudiani che, nella sua relazione ed in forma dubitativa, lo sperava pronto solo per il 1906.

Ma a garantire sempre più l'assoluta bontà del materiale da adottarsi sulle nostre navi, non mancai di procurarmi con ogni mezzo dati e notizie sicure che mi fossero di guida per pratici e giusti apprezzamenti, al fine di avere corazze della miglior qualità, e munizionamenti abbondanti e tali da poter competere con quelli delle migliori marine da guerra estere.

E siccome sembra a me giusto e doveroso che a pari bontà del materiale debbasi dare la preferenza all'industria nazionale, affinché il danaro dei contribuenti sia speso in paese, così, per le corazze, fino dalla primavera dello scorso anno, credetti opportuno invitare la Società Terni a porsi in grado di fornire alla marina materiale non inferiore a quello prodotto dalla Casa Krupp che inconfutabilmente, e per dati di fatto accertati, a me risulta essere oggidi il migliore esistente.

La Società Terni, per ottenere l'anzidetto scopo, si è messa all'opera con grande alacrità e già nell'entrante mese sarà nei suoi stabilimenti compiuto un nuovo grandioso impianto per la fabbricazione di corazze di tale tipo destinate alle navi *Napoli* e *Roma*.

A questo proposito l'onorevole Morin ha citato delle cifre di confronto fra il prezzo delle corazze brevettate e quello delle nuove corazze tipo Krupp da me adottate.

Io debbo perciò al Senato qualche schiarimento ripetendo quanto già ebbi già a dire lo scorso anno in occasione appunto della discussione del bilancio. Io dissi allora che quando una nave ha le migliori macchine, il migliore armamento, i migliori congegni che si conoscono deve, a parer mio, anche avere le migliori corazze esistenti. E non ci deve arrestare ad ottenere questo intento, una spesa maggiore di 700 mila lire per nave, dal momento che questa costa da 30 a 32 milioni.

Ecco perchè, dopo essermi assicurato dell'assoluta superiorità della piastra Krupp sia per

la maggior resistenza alla penetrazione, sia per la quasi immunità dalle fenditure rispetto alle piastre brevettate Terni, decisi fino da un anno fa di stipulare il contratto col quale si pagheranno circa 300 lire di più la tonnellata le corazze tipo Krupp, per la cui produzione la Società Terni, come ho detto, spese qualche milione pei nuovi impianti indispensabili all'uopo.

Ad ogni modo questo prezzo delle piastre Krupp è sempre del 10 per cento circa inferiore a quello delle corazze speciali quali trovavasi segnato nel vecchio contratto che aveva dinanzi quando ho stipulato il contratto nuovo. Soggiungerò che in quella occasione ho potuto ottenere un ribasso del 4 per cento circa sui prezzi delle corazze al nickel, e naturalmente mi propongo, per le navi nuove da costruirsi, di ottenere anche un ribasso sopra i prezzi dei contratti attuali per le corazze Krupp.

Infine, quanto alla prova col cannone, sono perfettamente dell'opinione dell'onor. Morin di lasciare cioè in facoltà del Ministero di farle quando crede, e ciò per le stesse ragioni da lui adottate; però per richiamare in modo sistematico l'attenzione del Ministero su cosa di tale importanza, disposi che fosse tassativa la formazione dei lotti in modo che ogni piastra debba forzatamente far parte di uno di essi, con l'obbligo alla Marina di dichiarare, 10 giorni dopo ultimate le piastre, se intende, oppur no, di fare la prova col cannone.

Quanto ai proiettili, con opportune gare tra Case nazionali ed estere, sono oggi in condizioni, dopo gli esperimenti fatti e quelli in corso, di poter scegliere con perfetta cognizione circa la qualità ed il prezzo.

Anche al rifornimento dei consumi e del combustibile non mancai di dedicare le mie cure aumentando notevolmente le dotazioni dei magazzini e quelle del naftetina e del carbone, che ad onta del consumo derivante dalle numerose navi armate, è, nel totale dei depositi, aumentato della considerevole quantità di 80,000 tonnellate.

E qui, prima di passare a dire del progetto dei maggiori assegnamenti per la marina, permettetemi che io risponda brevemente a quanto hanno detto gli onorevoli Palumbo e Pierantoni, circa la questione della mancanza di una base di operazione per la nostra flotta nell'Adriatico, accennando ai porti di Ancona,

Brindisi ed anche al lago di Varano, se ben ricordo.

È mestieri riconoscere, o signori, che purtroppo la natura non ci fu larga dei suoi doni nel mare Adriatico. La costa nostra in quel mare è battuta in pieno dai venti della bora e dello scirocco e non presenta porti che possano dar rifugio a nessuna squadra.

Oltre di ciò questa questione della base di rifornimento fu studiata dalle Commissioni competenti, nè io mi dilungherò a parlarne, non parendomi conveniente il farlo in quest'aula. Pur tuttavia dirò che le condizioni topografiche locali del porto di Ancona, per esempio, a me sembra non siano tali da poter fare di Ancona un porto di rifornimento per la nostra flotta, senza spendervi molti e molti milioni, non solo, ma senza conseguire lo scopo effettivo che si vorrebbe raggiungere.

Quanto al porto di Brindisi invece esso si trova in condizioni idrografiche migliori, ed io ritengo che potrebbe eventualmente essere migliorato per servire di base di rifornimento alle navi di minore importanza e anche al naviglio torpediniere. Del lago di Varano, del quale fu scritto e anche detto recentemente dall'onor. Pierantoni in quest'aula, io credo che esso non potrebbe senza un'ingentissima spesa essere ridotto ad una base di rifornimento della flotta; al massimo potrebbe essere un punto di rifugio per le torpediniere, ma bisognerebbe aprire un canale e spendere insomma molti danari. Aumentare in questo modo il numero dei nostri porti fortificati, il numero delle nostre piazze marittime, secondo la mia opinione non mi sembra opportuno, perchè in generale la difesa delle coste deve essere affidata alla flotta, ed il costituire qua e là molti punti imperfettamente fortificati non servirebbe ad altro che a procurare facili trionfi al nemico. (*Bene*).

Nell'Adriatico rimane dunque Venezia; e quanto a Venezia io sono convinto che possa essere ridotta a buona base di rifornimento, benchè situata molto a nord nell'Adriatico e nella parte più stretta. Per essa bisognerà provvedere non soltanto per migliorarne la difesa, ma anche ad accrescere la profondità dei canali d'accesso, e specialmente quello del lido ove per un errore di concetto fu fatto un canale di larghezza eccessiva. In questo senso, preoccupandomi di queste verità, di questi bi-

sogni, mi sono rivolto fin da circa un anno al mio collega dei lavori pubblici e credo che qualche cosa sarà fatto. Ad ogni modo io convengo perfettamente, conoscendo a fondo quel mare, che tutti i porti dell'Adriatico in generale hanno bisogno di maggior cura e di una maggiore e costante manutenzione perchè le mareggiate dal largo, e la corrente litoranea che venendo dal Nord verso Sud lamba tutta quella costa e porta le torbe dei fiumi e le sabbie, determinano gli interrimenti alle bocche dei porti-canali e dei porti stessi.

Maggiori assegnamenti per la marina militare. — Con la stessa sicura coscienza con la quale fermamente ritengo di aver dedicata l'opera mia di ministro al precipuo intento di ottenere che l'efficienza della flotta e l'organizzazione di tutti i servizi ad essa inerenti fossero avviati a quel miglior grado di perfezione consentito dai mezzi finanziari disponibili è mio dovere di dichiarare a voi, onorevoli colleghi, analogamente a quanto già feci nell'altro ramo del Parlamento, che considerato l'obbiettivo, ragione d'essere della flotta, e il continuo incremento dato dalle varie potenze marittime alle rispettive marine da guerra, non siavi dubbio che la nostra flotta, nel momento attuale, non è quella che ci permette di guardare con fiducia nell'avvenire.

La legge del consolidamento del 1901, intesa esclusivamente alla creazione di nuove unità navali, se ha portato alla marina benefici effetti avendo consentito di assegnare le disponibilità del bilancio a favore delle costruzioni navali, non ha però permesso lo sviluppo armonico degli altri servizi inerenti la difesa navale, e appunto per le considerazioni precedentemente accennate, gli stanziamenti in essa stabiliti risultano inadeguati in confronto delle reali esigenze della flotta.

Non considerando lo stanziamento assegnato dallo stato di previsione 1905-1906 per le costruzioni navali ed il fondo di economie precedentemente accumulate, occorrerebbero ancora, come rilevasi dall'allegato 62 al bilancio, circa 74 milioni per condurre a termine le costruzioni iniziate, e quindi gli stanziamenti di tutti gli esercizi fino al 1908-1909 incluso del capitolo predetto, verrebbero assorbiti per lo svolgimento di questo ristretto programma. In tali condizioni di fatto, non si avrebbe modo nel

quadriennio che dal 1905-1906 va al 1908-1909, di impostare qualsiasi altra costruzione senza ritardare ancor più l'esecuzione dei lavori che nell'allegato 62 del bilancio sono dettagliatamente specificati.

Le considerazioni che ho avuto finora l'onore di esporre, la ineluttabile necessità di provvedere in tempo utile ad accrescere la potenzialità della nostra flotta, il deficiente rispetto verso il Parlamento, il quale deve essere posto in grado di discutere in tempo e serenamente deliberare su quanto concerne la difesa nazionale, mi hanno fatto ritenere imprescindibile obbligo mio, il sottoporre, unitamente allo stato di previsione per l'esercizio 1905-1906, il progetto per i maggiori assegnamenti per la marina militare.

Tale progetto provvede ad un nuovo consolidamento, della durata di un dodicennio nelle somme seguenti:

Per l'esercizio 1904-1905 . . .	L. 125,000,000
Id. 1905-1906 . . .	» 126,000,000
Id. 1906-1907 } . . .	» 133,000,000
Id. 1907-1908 }	

e per ciascuno degli esercizi dal 1908-1909 al 1916-1917, L. 134,000,000.

Lasciando in complesso invariata la somma bilanciata per l'esercizio 1905-1906 per spese effettive nella cifra di 121,000,000 assegnata dalla legge 1901, anche per gli esercizi venturi fino a 1908-1909 incluso, e nella cifra di 123,000,000 per i rimanenti esercizi finanziari fino al 1916-1917 considerati nell'attuale progetto; le differenze annue fra le somme da questo assegnate e quelle ascritte alla parte ordinaria del bilancio, saranno stanziare come spese straordinarie in un nuovo capitolo del bilancio: « Costruzioni ed acquisto di navi e materiali per la Regia marina da guerra ».

E con questi fondi, come è specificato nel progetto di legge, si dovrà provvedere allo svolgimento del seguente programma, che rappresenta il *minimo* indispensabile per portare la nostra flotta a quel grado di potenza, *al di sotto del quale io credo non possa essere assicurata al Paese una efficace difesa navale*:

Costruzione od acquisto di tre incrociatori corazzati da 10,000 tonnellate, che col *S. Giorgio*, in costruzione a Castellammare, verranno a costituire un nucleo omogeneo di navi da

battaglia bene adatto alle condizioni idrografiche dei nostri mari;

Costruzione od acquisto di 10 cacciatorpediniere;

Costruzione di 7 sommergibili;

Costruzione di 15 torpediniere di alto mare;

Impianto di una fabbrica di siluri a S. Bartolomeo, che ci renderà, finalmente, indipendenti dalla casa Witehead di Fiume, che può dirsi non abbia sul mercato altro concorrente;

Acquisto di siluri, di torpedini da blocco di tipo recente e di ostruzioni di tipo speciale, venendo così a colmare una rilevante lacuna nella nostra difesa navale, alla quale non fu possibile provvedere in modo adeguato, come precedentemente dissi, per effetto dei limitati stanziamenti; ed infine, alla preparazione di nuovi munizionamenti di servizio e di riserva ed alla trasformazione di quelli esistenti, il che è reso indispensabile, sia perchè all' aumentata resistenza delle corazzate si è dovuto contrapporre proiettili più perfezionati, sia perchè alle nostre navi rimanga assicurata la possibilità di mantenere, coll'attuale celerità di tiro, per un adeguato periodo di tempo, il fuoco delle artiglierie in guerra.

Nella relazione al progetto di legge ritenni opportuno accennare al vantaggio che ne conseguirebbe se buona parte dell'intero programma si esplicasse nel periodo di quattro anni, e tale condizione, benchè non contemplata nel progetto stesso, non contrasta colla potenzialità finanziaria di eseguirlo. Ad ogni modo, il Governo e l'Amministrazione si riservano di provvedere opportunamente a quelle costruzioni ed a quegli acquisti che il particolare esame delle condizioni politiche generali, della produttività degli arsenali di Stato ed anche dell'industria privata, consentiranno di attuare.

Ora io, per le disposizioni date, nutro fiducia che la nave *Regina Elena* sia pronta nella primavera del 1907 e poco dopo il *Vittorio Emanuele*, ed anche la *Napoli*, che, appena varata, è mio intendimento affidare per l'allestimento all'industria privata.

Questo è anzi uno dei capisaldi del progetto di legge che sta dinanzi a voi, onorevoli colleghi, e mi auguro che un tale risultato sarà apprezzato anche dall'onorevole relatore, che prevedeva invece due di tali navi pronte soltanto per la fine del 1907 e le altre due per il 1909.

E, quanto agli incrociatori da 10,000 tonnellate avendo lo stesso onorevole relatore riaffermato, nella sua pregevolissima relazione, qualche dubbio sulla opportunità di dotare la nostra flotta di un gruppo di tali navi, a preferenza di altre, e sulla omogeneità di esse con i tipi *Vittorio Emanuele*, mi si consenta di ripetere qui l'opinione già da me espressa in quest'aula il decorso anno, quella cioè che con questi incrociatori si viene a colmare una lacuna esistente nella nostra flotta.

Anzitutto non si tratta di 2000 ma bensì di 2600 tonnellate di meno di spostamento in confronto di una nave tipo *Vittorio Emanuele*, con un costo minore di circa 8 milioni; ed, in secondo luogo, come potrei io seguire il consiglio dell'onorevole Candiani di migliorare cioè i tipi, dopo averli *esperimentati*, mentre, secondo le sue previsioni dovrei attendere la fine del 1907 per iniziare le prove della prima di esse?

Noi in minor tempo e con la stessa somma complessiva possiamo, volendo, ottenere un'unità di più; e, nelle svariate contingenze navali, se questa unità rappresenta un valore reale di potenza militare, non è certo codesto un coefficiente da trascurarsi.

I rischi stessi della guerra, un colpo di siluro, una mina subacquea, un'avaria accidentale in macchina od al timone, possono da un momento all'altro inutilizzare una nave; ed in tale caso il maggior numero di queste attenuerebbe la perdita momentanea o definitiva di una unità.

Dice l'onorevole Candiani che noi di navi da battaglia, cioè di linea, non ne abbiamo che quattro e perciò quattro incrociatori sarebbero di troppo. Ma onorevole Candiani, per tacere del *S. Bon* e del *Filiberto*, ella ha forse dimenticato il *Brin* e la *Margherita* che per velocità e per armamento possono ben dirsi tali. Su queste navi trovansi i 305 mm. e i 203 mm. ed ancora gli ottimi 152, i quali ultimi nei nuovi incrociatori tipo *San Giorgio*, sono scomparsi; e qui sta appunto uno dei loro maggiori pregi, comune con le navi tipo *Vittorio Emanuele*.

Tali incrociatori, supposto che fossero pronti all'incirca insieme al gruppo delle *Vittorio Emanuele* (nell'armamento delle quali neppure figurano come dissi i 152 mm.) avranno preceduto non solo le navi similari, ma anche altre di maggior tonnellaggio, poste recentissima-

mente in costruzione all'estero, sulle quali essi avranno indubbiamente superiorità in combattimento.

Con ciò tuttavia non intendo, nè intesi mai, ed amo francamente dichiararlo, di escludere la costruzione di altre navi di maggior tonnellaggio e potenza, cioè di quelle che debbono costituire il nerbo di ogni flotta. Nulla impedisce che, in seguito se riconosciuto conveniente, uno degli incrociatori possa essere sostituito da altra nave da battaglia. Io difatti, ho già da tempo bandito un concorso a premio fra i bravi ufficiali ingegneri della nostra Armata per un progetto di nave corazzata di spostamento non superiore alle 15 mila tonnellate, dotata di alta velocità, bene protetta ed armata con cannoni da 305 millimetri e da 234 millimetri, oppure col calibro unico di 305 millimetri.

Questa nave sarebbe la vera corazzata di linea per combattimento a distanza, secondo i criterii più moderni, che la esperienza degli ultimi avvenimenti dell'Estremo Oriente sul mare indicherebbe.

Ma ciò, anzichè infirmare neppure per poco la bontà delle nostre navi tipo *Vittorio Emanuele*, che le altre nazioni ci invidiano, conferma invece che esse hanno preceduto i tempi. E parimenti, onorevoli colleghi, i nostri incrociatori non infirmeranno punto l'omogeneità della nostra flotta perchè essi, a parte la maggior loro maneggevolezza e la minor pescagione, hanno di comune colle navi tipo *Vittorio Emanuele* la velocità, il raggio d'azione, la difesa press'a poco eguale, e l'armamento poco dissimile, ma ciò che più importa similmente situato, per cui gli uni e le altre si prestano mirabilmente ad un'eguale tattica di combattimento.

Non vi è dunque, neppure oggi, soluzione di continuità nell'indirizzo militare navale delle nostre costruzioni, esso, al contrario una volta di più, in questa solenne circostanza, si è affermato.

Conclusioni. E qui porrò fine al mio dire.

Onorevoli colleghi; non si improvvisano le navi, voi ben lo sapete; e, quando le si hanno, occorre tempo perchè comandanti, ufficiali ed equipaggi se ne impossessino e ne prendano piena e sicura conoscenza, si da poterle utilizzare colle maggiori probabilità di successo nel giorno della prova.

Di fronte a queste incontestabili verità ed al continuo incremento delle forze marittime delle altre nazioni; convinto, dopo un maturo esame delle condizioni attuali della nostra flotta, del bisogno imprescindibile di provvedere a che ne sia accresciuta la potenza mediante nuovi elementi di valore guerresco indiscutibile, profondamente compreso delle gravi responsabilità che mi incombono, io ho concretato il progetto, che il Governo credette doveroso sottoporre alla vostra approvazione.

La marina intiera, e quanti veggono nell'armata il presidio e la tutela dei nostri più vitali interessi sul mare, attendono dall'alto senno vostro il voto che, nell'incremento della flotta, assicuri al Paese anche una efficace difesa navale.

E questo voto, ne sono certo, non negherete voi, che sempre poneste al di sopra di ogni ideale, quello supremo della integrità e della grandezza della Patria! (*Vivissime e generali approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale su questi due progetti di legge.

Rinvieremo a domani l'esame dei capitoli e degli articoli.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testè votato per alzata e seduta.

Prego i signori senatori segretari a volere procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole TITTONI.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge, già approvati dalla Camera dei deputati:

Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1904-905;

Stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906;

Approvazione della spesa straordinaria di lire 69,402.44 per i giudizi svoltisi dinanzi alla Corte dell'Aja e la Commissione mista sedente in Caracas, a sensi dei protocolli italo-venezuelani del 13 febbraio e del 7 maggio 1903;

Costruzione di edifici a Cettigne (Montenegro) e a Sofia (Bulgaria), per uso di quelle Regie rappresentanze;

Ricostruzione della casa a uso della Regia ambasciata di Costantinopoli.

Prego che questi progetti di legge siano rinviati alla Commissione permanente di finanze.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro degli affari esteri della presentazione di questi disegni di legge, i quali, per ragioni di competenza, saranno mandati alla Commissione permanente di finanze.

Ora ha facoltà di parlare il ministro del tesoro.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, che reca:

Provvedimenti per il cambio dei biglietti bancari di vecchio tipo e di quelli da lire 25 passati a debito dello Stato.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro del tesoro della presentazione di questo disegno di legge, il quale anche esso, per ragione di competenza, sarà inviato alla Commissione permanente di finanze.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo l'esito della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della

spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1905;

Senatori votanti	79
Favorevoli	76
Contrari	3

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta unica pomeridiana di domani, e che comincerà alle ore 14:

1. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 132);

Maggiori assegnazioni per la marina militare (N. 138 - *urgenza*).

2. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 116);

Spese militari per l'esercizio 1905-906 (N. 143 - *urgenza*);

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 133).

La seduta è sciolta (ore 19).

Licenziato per la stampa il 5 luglio 1905 (ore 20).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.