

## CCCLXV.

1<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 31 MAGGIO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

## INDICE.

<b>Bilancio della marina (Seguito della discussione)</b> . . . . .	Pay.	14963
FRANCHETTI . . . . .		14963
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		
Provvedimenti a favore della marina mercantile:		
FERRARIS MAGGIORINO . . . . .	(Vedi appendice)	
FIAMBERTI . . . . .		14953-63
MIRABELLO (ministro) . . . . .		14961
MONTAGNA (relatore) . . . . .		14960
ORLANDO SALVATORE . . . . .		14957
SCHANZER (ministro) . . . . .		14959
<b>Relazione (Presentazione):</b>		
Lotteria a favore dell'ospedale di Campobasso e d'altri (CIMORELLI) . . . . .		14953

La seduta comincia alle ore 9.50.

CIMATI, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

**Discussione del disegno di legge per proroga di provvedimenti in favore della marina mercantile.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga delle disposizioni contenute nei capi I e II della legge 23 luglio 1896, n. 318, e di quella della legge 16 maggio 1901, n. 176, sui provvedimenti a favore della marina mercantile, con le modificazioni portate dalla legge 28 giugno 1906, n. 260.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge: (V. Stampato, n. 729-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino (\*).

**Presentazione di una relazione.**

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Cimorelli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CIMORELLI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Lotteria nazionale a favore degli ospedali di Campobasso, di Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Boiano, Capracotta e Palata ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

**Si riprende la discussione dei provvedimenti in favore della marina mercantile.**

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fiamberti.

FIAMBERTI. Onorevoli colleghi, non sono un ottimista per sistema, ma il pessimismo di cui si è circondato nel suo discorso testè pronunziato l'onorevole Maggiorino Ferraris, mi impressiona e dovrei dire che mi impressiona sinistramente. Esso però è in contrasto con l'inno finale che egli ha innalzato all'avvenire della nostra marina. Se noi dovessimo ascoltare soltanto la prima parte del suo discorso, dovremmo disperare delle sorti della nostra politica marinara; ed è perciò che io mi permetto

\* Il discorso dell'onorevole Maggiorino Ferraris verrà stampato in appendice ad altra seduta non avendo l'oratore riconsegnato in tempo debito il manoscritto.

di esplicitare l'interruzione che lanciavi all'onorevole Maggiorino Ferraris, dicendogli: non è esatto! Perché, quando l'onorevole Ferraris diceva che l'Italia ha cacciato in mare, per usare la sua espressione, 500 milioni dal 1861 in poi...

FERRARIS MAGGIORINO. No! Ho detto: ha speso male.

FIAMBERTI. Secondo lei, si sarebbero cacciati in mare senza frutto.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere!

FERRARIS MAGGIORINO. Mi si attribuisce una opinione che non ho espressa.

PRESIDENTE. Chieda allora di parlare per fatto personale.

FIAMBERTI. Il concetto era questo: che l'Italia ha speso 500 milioni, senza averne un risultato pratico. Ora, se questo fosse, io pregherei la Camera di dare voto contrario a qualunque legge mercantile ci fosse proposta. Ma ciò non è.

Vi ricordate, onorevoli colleghi, in che cosa consisteva nel 1861 la marina mercantile italiana a vapore? Consisteva in due piccoli piroscafi del Rubattino, di 40 o 50 tonnellate l'uno...

FERRARIS MAGGIORINO. Non ce n'erano neppure!

FIAMBERTI... che costituivano la meraviglia del mondo. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

FIAMBERTI. Oggi abbiamo 545,000 tonnellate di buoni piroscafi, e in gran parte di ottimi piroscafi: e mi pare che, questo essendo il fatto, non possiamo rimpiangere i cinquecento milioni che il Governo ha anticipati alla marina mercantile. Dico anticipati, poichè la marina ne ha restituito al bilancio dello Stato ben 875,000,000 sotto forma di imposte. Perché è bene che la Camera sappia che sono precisamente ventitrè le imposte che la marina mercantile paga allo Stato. (*Commenti*).

Un piroscafo, del valore di un milione circa, paga oltre trentamila lire di tasse: non v'è paese al mondo aggravato come l'Italia sotto questo aspetto. Orbene sono 875,000,000 che la marina nazionale e in gran parte il popolo ligure hanno restituito al Governo. Dunque non vi lagnate, dateci la differenza (*Commenti — Interruzione*)... o almeno non rimpiangete di aver fatto un anticipo che vi ha reso il 25 o il 30 per cento.

Si dice che il nostro naviglio di commercio è inferiore a quello degli altri paesi marittimi, compresa la Spagna. Non è esatto.

La Spagna ha fatto grandi progressi nella sua marina mercantile, non v'è dubbio, e una grande parte di essi li deve all'introduzione del sistema anonimo inglese nella gestione del suo naviglio: ma la Spagna che, per la sua marina è gravata di tasse quasi quanto lo siamo noi, fa anche un'altra cosa che non è consigliabile agli italiani. La Spagna fa in parte navigare i suoi piroscafi sotto bandiera estera: sono case spagnuole, ma la loro marina non porta bandiera spagnuola, sibbene bandiera uruguayana o argentina. Ed allora, onorevoli colleghi, se queste sono le condizioni della Spagna, come si fa a dire che noi siamo inferiori ad essa? Fino ad ora nessuno dei nostri armatori ha presa bandiera estera, ma ha sempre issata la gloriosa bandiera nazionale: noi abbiamo dunque ancora questa superiorità di patriottismo, grazie a Dio!

L'onorevole Ferraris Maggiorino, con l'altissima competenza che io ammiro in lui, ha detto certamente cose giustissime ed in una specialmente lo lo seguo, quando afferma che la nostra marina non è sufficientemente aiutata e difesa nei nostri porti, nè sufficientemente protetta all'estero. Due grandi verità queste. Come trattamento economico la nostra marina ormai non ha più che i compensi di costruzione, perchè i premi di navigazione sono aboliti. Ed è pur troppo vero che la nostra marina non è sufficientemente difesa all'interno; vediamo infatti tutte le bandiere del mondo venir a trafficare in Italia; vediamo tutte le marine del mondo fare il cabotaggio nei porti italiani e non solo portano merci da e per i loro porti in Italia, ma anche da porto a porto italiano, e questa è una concorrenza grandissima al naviglio nostro.

A noi non è concesso altrettanto. Abbiamo i trattati di navigazione, i quali garantiscono ad entrambe le nazioni contraenti uguale trattamento. Ma questa eguaglianza teorica resta in pratica una parola vuota di senso.

L'Italia lascia nei suoi duecento porti libertà di navigazione all'Austria, la quale in cambio non ha che sei o sette porti. La parità di trattamento quindi è tutta a nostro danno.

Lo stesso dicasi del trattamento della Germania, che invade liberamente i nostri, mentre noi non portiamo nè una tonnellata, nè un uomo nei porti del Baltico.

Che importa a noi di avere parità di trattamento coll'Inghilterra, quando non possiamo valercene? Il nostro paese è molto

bello ed ha destato e desta molti appetiti; esso è una mensa preparata a tutto il mondo e dà a tutti, mentre nessuno dà a lui. Non è la prima volta, onorevole ministro, che da questi banchi si annunciano questi fatti.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ed ho anche risposto!

FIAMBERTI. Rispettiamo i trattati, ma pensiamo per tempo a provvedere perchè non si rinnovi l'errore! Ha ragione l'onorevole Ferraris, pensiamo a proteggere la nostra industria, facendo quello che fanno gli altri paesi.

Ho ricevuto una copia del memoriale della Federazione che gli armatori italiani mandavano al ministro della marina in risposta ad alcuni quesiti che egli faceva. L'onorevole ministro della marina, preoccupato del gravoso sistema tributario che colpisce il nostro naviglio mercantile, ha chiesto agli armatori quali sono le ragioni dei lamenti loro di fronte al Governo e specialmente li ha invitati a dire quali tasse credano eccessive.

Ed è qui, onorevoli colleghi, che ho veduto per la prima volta, con mia grande meraviglia, che sono ventitrè le tasse che colpiscono la nostra marina mercantile, cioè: tassa di ricchezza mobile, di ancoraggio, consolari, di bollo, di patente di nazionalità, di contratti di arruolamento, tasse sanitarie di visita, sugli atti di trasferimento, per i contratti di riparazione e di costruzione, esercizio e rivendita, cassa invalidi, assicurazione equipaggi, obbligo di rimpatrio, tassa di circolazione sulle azioni, tassa camerale, soprata tassa della Camera di commercio di Genova, oneri e tasse derivanti dalla legge sull'emigrazione, pesi e misure, tassa guardia fuoco, tassa sulla zavorra, per la luce elettrica, dazio consumo, tassa camerale per la quotazione delle azioni.

Povero naviglio, come volete che prosperi con così pesante e ingombrante zavorra? Il Governo dunque non può permettere che questo stato di cose continui a danno completo della nostra marina. Voi potete esaminare il trattamento che tutti gli altri Stati fanno al naviglio mercantile e troverete che non vi è paragone fra le gravezze nostre e le non gravezze degli altri paesi. In una parola, mentre una nostra nave paga, come ho accennato poc'anzi, lire trenta mila all'anno di tassa, un naviglio estero, un naviglio inglese, ad esempio, in eguali condizioni, non arriva a pagarne 4,000. Ecco una delle ragioni principali della di-

sparità e dell'inferiorità della marina nostra di fronte alla marina estera.

In ciò sono d'accordo con l'onorevole Ferraris e sono d'accordo con lui anche per quanto riguarda il trattamento fatto alla nostra marina all'estero. Che delusione, che dolore! Sì, addolora il conoscere quale sia il trattamento fatto alla nostra marina all'estero!

Vi accennerò alcuni fatti, che vi daranno l'idea della protezione che i nostri connazionali trovano all'estero e dell'interesse che il Governo italiano prende della nostra marina e dei cittadini all'estero.

Un veliero italiano, (il veliero *Maria Madre*) capita cinque anni fa a Paysandù nell'Uruguay, e carica polli per Anversa; nasce contesa col caricatore per il pagamento dell'anticipo nolo. Il caricatore del luogo, con mezzi fraudolenti lo contesta ed ottiene dal giudice, senza neppure interrogare il capitano, l'ordine di partire.

Invano il capitano invoca il rispetto del contratto di noleggiò: invano reclama, secondo il suo diritto, il regolamento, e pagamento dell'anticipo nolo dovutogli.

Quel giudice non sente e non vuol sentir nulla, e ingiunge al capitano di partire. — Ma facciamo i conti! Datemi le carte in regola! — Niente affatto! partite entro tre giorni.

Il povero capitano reclama ancora; ma al reclamo si risponde: Partite entro ventiquattro ore. Era una violenza e un sopruso, e il capitano ricorre al console. Ma ricorre invano, perchè il console non se ne dà per inteso.

Il capitano però, forte del suo diritto, dichiara che prima di partire deve regolarsi il suo conto.

La risposta è una nuova violenza, cioè l'ordine di scaricare il carico, e per eseguire lo scarico, si sequestra la nave con la forza pubblica, e nonostante le proteste del capitano che alzò la bandiera invocandone il rispetto, si invade la nave con la violenza e con le armi alla mano si caccia il capitano e l'equipaggio, e si scarica il carico. Credete che questo insulto e questa sopraffazione abbia trovato soddisfazione e riparazione dal nostro Governo? Neanche per sogno! Dopo cinque anni il Governo italiano sta ancora ponendo se e che cosa debba fare. Il console di Montevideo si mosse soltanto dopo due mesi dal reclamo, e dopo che l'equipaggio era stato cacciato da bordo, e da allora in poi ha dormito e dorme ancora.

Ecco, onorevole Ferraris, dove avete ragione e dove sono con voi d'accordo pur troppo dolorando.

Un altro fatto. Un veliero a Rio Janeiro è scaricato e si ancora nel luogo indicato dalla capitaneria. Ancorato, fermo! passa un rimorchiatore, lo investe, lo affonda. Reclama. Il tribunale gli dà torto, il rimorchiatore era del luogo, il veliero di Oneglia! Il povero uomo ricorre al console ed anche, credo, al ministro plenipotenziario laggiù. Quelli gli ridono in faccia. — A noi? È cosa che non ci riguarda. Vatti a far fare giustizia. — Ma voi siete il mio console e il mio ambasciatore. — Ma io non ho tempo da perdere con te. Storico!

Un terzo fatto. Il piroscafo *Ida* arrivato a Buenos-Ayres, dopo fatte le operazioni di commercio dovette prendere un rimorchiatore del luogo per farsi condurre all'ancoraggio. Il rimorchiatore manovra male e urta il piroscafo. In questo frangente un uomo va a mare. Vi sono dei danni. Il piroscafo era rimorchiato, la colpa era del rimorchiatore, è chiaro com'è la luce del sole. Invece si arresta il capitano italiano. Dopo cinque o sei giorni si libera il capitano, ma deve darsi una cauzione forte, e in definitiva il piroscafo deve pagare i danni. Aveva ragione ma dovè pagare i danni. Il rimorchiatore era del luogo, il piroscafo era italiano. Il nostro console che cosa ha fatto per proteggere i diritti nostri? Nulla!

Onorevole Ferraris Maggiorino, avete ragione quando dite che bisogna pensare a proteggere e difendere il nostro naviglio presso di noi, e bisogna pensare a proteggerlo anche all'estero.

Quale differenza col trattamento delle altre nazioni! Mentre il veliero *Maria Madre* era sequestrato a Paysandu, un veliero di bandiera inglese, pescatore di foche, è andato pescando dove era proibito in quei paraggi del Plata: si è arrestato il capitano, sequestrato il piroscafo, ma si è presentato il console inglese, si è liberato il capitano ed il piroscafo, si è pagata una indennità. Ma era la bandiera inglese.

In Genova, a richiesta di taluni aventi diritto, si è sequestrato un piroscafo inglese, ed il tribunale per giustizia ha confermato il sequestro. Gli armatori del piroscafo hanno ricorso in appello e il console inglese ha fatto sapere al presidente della Corte d'appello che avrebbe assistito all'udienza.

Voci. Ci è andato?

FIAMBERTI. Sì, e gli è stata data una poltrona.

Voci. E va bene.

FIAMBERTI. Così noi trattiamo e siamo trattati. Ecco perchè nasce la sfiducia. (*Interruzione*). La Corte d'appello ha liberato la nave, che se ne è ritornata in Inghilterra.

In generale i consoli italiani non si occupano degli italiani se non per spolarli, onorevole ministro! Sentite che cosa dice tutta la classe marinara! Ecco, onorevole Ferraris, dove siamo d'accordo!

Ciò nonostante, gli armatori italiani fanno miracoli! In Italia dal 1861 abbiamo veduto costituirsi ben dieci Società di navigazione: Navigazione generale, Italia, Veloce, Lloyd italiano, Lloyd sabauda, Puglia, Linea veneziana, Ligure Brasiliana, Capuccio, e la Commerciale, oltre altre minori. Non è poco col trattamento che si ha! Avrebbero dovuto fuggire i capitalisti e gli armatori, e invece hanno ancora tanto coraggio e tanta speranza in un avvenire migliore, che continuano a dare i loro capitali e le loro energie a questa industria; essi credono ancora nella stella di Cavour, purtroppo presto tramontata.

L'onorevole Maggiorino Ferraris dice che in Italia le costruzioni navali sono scadenti, e lamenta pure che si ricorra all'estero. Talvolta si ricorre all'estero da chi non può pagare tutto il prezzo dei piroscafi, perchè i cantieri inglesi, ad esempio, sono disposti, pur di lavorare in concorrenza, a prendere delle partecipazioni sui piroscafi che costruiscono. Costruiscono il piroscafo, prendono parte in danaro e l'altra parte in azioni. E questa è cosa grave! Avviene che queste azioni, che vanno sui vari mercati, sono rappresentate da stranieri, nei Consigli di amministrazione, nelle Direzioni, che finiscono con imporsi e crearci imbarazzi in casa nostra! Il giorno, in cui la marina da guerra avesse bisogno dell'ausilio di questo naviglio, dovrebbe rinunziarvi, perchè troverebbe alle porte un direttore tedesco, un direttore inglese, un direttore olandese, che direbbero: no. In questo caso è preferibile che costruiamo meno, ma in casa nostra, o altrimenti, che non costruiamo affatto. Del resto, fortunatamente, i nostri cantieri hanno tanto lavoro, da bastare ancora per parecchi anni. E appunto la legge che discutiamo è diretta a mantenere per essi la limitata sovvenzione, relativamente minima, che li ponga in grado di resistere alla concorrenza straniera. Devo anche dire che costruiamo

bene, e la inferiorità tecnica, cui si è accennato dall'onorevole Ferraris, non esiste. I nostri ingegneri navali sono i migliori del mondo, e insegnano a tutti. Infatti gli stranieri copiano spesso da noi! E se ci precedono nell'attuazione dei nostri disegni, è perchè hanno mezzi maggiori.

Si è accennato al motore a turbina! La turbina, lo sappiamo tutti, è ancora un poco un mistero. La turbina è ottima quando è nuova, ma, quando ha lavorato un poco, consuma enormemente. L'esperienza non ha detto ancora l'ultima parola in proposito, e non possiamo quindi dire che siamo indietro tecnicamente. Quello che si può dire, è che oggi una ventina di piroscafi della portata di 7,000, 8,000, 9,000, 10,000 tonnellate di spostamento (perchè si tratta in generale di bastimenti destinati a passeggeri) si costruiscono a doppia elica, con tutti i perfezionamenti moderni, con una velocità che va dai 14 ai 17 nodi all'ora. Che cosa si vuole di più? Noi possiamo dire di aver già acquistato un posto rispettabile fra le marine mercantili. E stiamo migliorando, ed andiamo attuando i perfezionamenti portati dalla tecnica navale, conciliandoli con le regole dell'economia. Chiediamo solamente al Governo di non soffocarci, di lasciarci vivere.

Onorevoli colleghi! Tutte queste energie e tutte queste iniziative che si vanno svolgendo, chiedono al Governo, oltre la proroga portata dalla presente legge, perchè è indispensabile, anche quei maggiori provvedimenti che valgano a porre il naviglio nazionale se non in grado di superiorità, in grado almeno di poter competere col naviglio estero dal lato delle imposte e dal lato della protezione. Tutte queste energie che si vanno ora sviluppando, ripeto, chiedono al Governo di poter vivere, ed il Governo, provvedendo a rendere meno gravi le imposizioni fiscali e provvedendo a rendere più efficace la tutela dei nostri connazionali all'estero, più rapida e più sicura l'azione dei consoli, non farà altro che compiere il dovere suo.

E rammentandolo qui, io compio il mio.  
(Approvazioni — Congratulazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. Ero iscritto a parlare sul bilancio della marina, ma il mio turno è scaduto e debbo contentarmi di parlare improvvisamente su questa legge di proroga.

Non sono preparato, non solo, ma non ho neppure qui nessuno degli appunti che mi sarebbero necessari.

Ad ogni modo credo mio dovere di parlare, perchè la mia vita essendo trascorsa in gran parte in mezzo alle costruzioni, allo svolgimento delle attività marittime, non credo di poter fare a meno di portar qui una parola che entri nel campo della mia modesta competenza.

Quest'argomento della marina mercantile non è fra i più simpatici alla Camera, perchè spessissimo qui abbiamo sentito da varie parti elevarsi attacchi contro le industrie dei trasporti marittimi, si sono elevati attacchi anche contro i prodotti della industria delle costruzioni navali.

E questi attacchi sono stati accolti favorevolmente da una parte della Camera.

L'argomento qui non è simpatico, ripeto, quantunque effettivamente il paese nostro dovrebbe pensare, che per quel che riguarda i suoi traffici internazionali, i nove decimi sono assunti dal mare, e solamente un decimo dalle ferrovie, e quindi l'aumento della ricchezza nazionale noi dobbiamo sperarlo per nove decimi dai trasporti marittimi e per un decimo da quelli ferroviari. Lo sviluppo stesso, che per noi costituisce una ragione di orgoglio delle regioni del Nord italiano, è certamente dovuto alla trasformazione avvenuta nel porto di Genova, iniziata per opera del duca di Galliera nel 1876, quando si diede mano all'ampliamento di quel porto, che lo rese capace di accogliere le grandi navi delle linee internazionali e mettendo con ciò in comunicazione diretta le regioni interne del Piemonte, della Lombardia e del Veneto coll'estero in modo assai più efficace di quello che non facessero i valichi alpini.

Le poche centinaia di migliaia di tonnellate che l'Alta Italia traeva dal porto di Genova nel 1876 e che oggi salgono ai quattro o cinque milioni, e che rappresentano esclusivamente la sua attività industriale e commerciale, perchè di queste non transitano i confini alpini che duecentosettantamila, sono tutte dovute allo sviluppo del porto di Genova e dipendono dai traffici marittimi.

Noi vediamo che ad ogni incaglio del porto di Genova, sussulta tutta la vita commerciale e industriale dell'Alta Italia.

Se questo è, e se è vero che la Svizzera spende centinaia di milioni per forare montagne e così raggiungere i nostri porti, non si comprende come questo argomento della marina mercantile sia accolto in paese con



indifferenza e che lo si consideri attraverso ad una nube di diffidenze e di sospetti. (*Commenti*).

È così.

Quando si spendono miliardi per le ferrovie, e decine di milioni per alcune stazioni: Milano, Genova e Torino, per esempio, si comprende che quelle spese ferroviarie o locali rappresentino un interesse generale, perchè servono a sistemare un punto di traffico ferroviario importante; ma se poi si presenta una legge portuaria, per poco non si lapida il ministro che la presenta, perchè la si considera unicamente come la soddisfazione incompleta di altrettanti piccoli interessi locali ed esula ogni pensiero dell'interesse generale del nostro traffico marittimo. (*Commenti*).

È così; mentre una necessità evidente dovrebbe portarci a sviluppare i nostri interessi marittimi e dappertutto si dice: il nostro paese deve diventare marinaro. Ma poi siamo avviati su ben altra via...

> PALA. Ma voi predicate bene e razzolate male. Non seguite questa teorica!

ORLANDO SALVATORE. Dunque per la marina mercantile ci siamo trovati a questo, che dal 1900 ad oggi, cioè in sei anni e mezzo, abbiamo avuto tre decreti di catenaccio, uno differente dall'altro, una legge, quella del 16 maggio 1901, e adesso due proroghe, appena sarà votata questa. Sei provvedimenti legislativi in sei anni e mezzo.

Domando alla Camera: come una industria possa sostenersi, quando in sei anni e mezzo si sono attuati provvedimenti tanto diversi uno dall'altro.

È evidente che in tanto e così continuo variare di cose gli industriali e gli armatori si sentano su un terreno fallace che paralizza ogni iniziativa per l'impossibilità di prevedere un qualsiasi periodo di stabilità di ordinamento. E la conseguenza di tutto ciò è questa: oggi l'armatore libero, quell'armatore libero che noi dobbiamo curare quanto e più ancora dell'armatore sovvenzionato perchè è sull'armatore libero del *cargo-boat* che si fonda la speranza di fare assumere dalla nostra bandiera le nostre importazioni e costituisce il vivaio di ogni futuro sviluppo marittimo.

È l'armatore che rappresenta in Inghilterra almeno otto o nove decimi sopra gli undici milioni di piroscafi che possiede quel paese e su cui si basa (come disse in un Congresso a Londra un eminente statista) la ricchezza e l'avvenire dell'Inghilterra.

Da noi oggi nessuno costruisce più piro-

scafi da carico, tanto che (adesso non ho qui i dati perchè non credevo di dover parlare da una statistica inglese del gennaio 1907 (quanto alle nostre statistiche le dovremo attendere per due anni almeno) statistica che riassume il movimento marittimo mondiale di navigazione e di costruzione dell'anno decorso, risulta che noi siamo all'ultimo posto come quantità di navi costruite, siamo a poco più di un terzo circa di quello che si costruisce nel Giappone, siamo al disotto dell'Olanda, della Norvegia e di altri paesi.

Il ministro della marina dirà: in questi ultimi tempi c'è un risveglio. Ma non bisogna illudersi su questo risveglio, perchè le costruzioni nuove sono unicamente dirette all'emigrazione, perchè, come nel 1900, si costruirono molti *cargo-boats*, perchè i noli del carbone erano aumentati a undici scellini: oggi si costruiscono bastimenti di emigrazione perchè dal nostro paese emigra un milione di uomini all'anno.

Ma questa non può essere una base di sicuro sviluppo avvenire marittimo, poichè se la trasformazione industriale del paese avverrà in modo rapido, questa emigrazione deve andare man mano diminuendo, perchè non dobbiamo aspirare ad esportare mano d'opera mediante la esportazione di uomini, ma dobbiamo aspirare ad esportare mano d'opera mediante i nostri prodotti. Quindi questo non è un avviamento duraturo su cui noi dobbiamo fondare troppe speranze.

Dunque non si costruisce più per quel che riguarda l'armatore libero, ma anche questi armatori di emigrazione in gran parte sono andati in Inghilterra a costruire. Compagnie sovvenzionate e non sovvenzionate hanno costruito e costruiscono in Inghilterra.

Esistono ora colà quattro o cinque piroscafi italiani in costruzione, e se ne sono costruiti già almeno una dozzina del valore di un milione e mezzo o due ciascuno, e mi sembra che meglio sarebbe stato aver reso possibile lo spendere queste somme in paese.

È per quello che riguarda il naviglio da guerra, dopo molti anni di fatiche e l'aiuto del Governo si era giunti ad esportare. Adesso l'esportazione delle navi da guerra è cessata. È cessata forse perchè i suoi prodotti furono ufficialmente denigrati, ma anche perchè, appunto in mancanza di sicurezza di un regime legislativo e doganale qualunque duraturo, i costruttori non pos-

sono fare le loro previsioni con esattezza e, data anche l'assenza di ogni ausilio diplomatico ed anche per altre ragioni che qui è inutile enumerare, preferiscono di non concorrere, e non vanno all'estero a tentare delle gare. Quindi non abbiamo più armatori liberi e costruzioni... (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Prego di far silenzio!

ORLANDO SALVATORE. Dicono: aspettiamo la legge sulle sovvenzioni. Ora, credo che sia un grave errore aspettare questa legge.

I provvedimenti per la marina mercantile hanno uno scopo ben distinto: di creare cioè gli armatori di navi da carico che vanno a frugare nei porti, grandi e piccoli, nei siti anche meno adatti, ovunque la merce si presenti a domandare il trasporto marittimo.

Si tratta di due cose distinte, e non possiamo legare la vita dell'una con la vita dell'altra.

Ammetto che le disposizioni sulla marina mercantile possano avere influenza sulle nuove convenzioni marittime, ma sarebbe un grave errore far dipendere da queste l'avvenire dei cantieri e di tutti quanti i nostri trasporti marittimi.

Quindi, se l'avviamento è questo, se il ministro non presenterà una legge definitiva, una legge che abbia decorrenza dall'ultima proroga, cioè dal giugno 1910, noi finiremo per distruggere tutto il lavoro del passato; ed allora potremo domandarci se, quando il Cavour, nel 1855, metteva sullo scalo della Foce una delle prime navi in ferro che si facessero in Italia, la *Vedetta*, fosse un visionario, un pazzo che credeva che avviare l'attività del paese anche su questa via, fosse utile per l'industria nazionale, utile per l'economia generale del paese.

Dunque, io invito il ministro a presentare al più presto il progetto definitivo, senza attendere nessuna scadenza, lasciando tempo ai cantieri, agli armatori che potessero nuovamente apparire sul nostro orizzonte marittimo, di fare i loro calcoli e di preparare il materiale per iniziare la loro attività.

A ciò che ha detto l'onorevole Maggiorino Ferraris, non rispondo: perchè il relatore della Commissione sui servizi marittimi potrà scagionare la nostra responsabilità. (*Interruzioni*).

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

ORLANDO SALVATORE. Io non mi

dilungo. La Commissione reale ha anche essa la sua responsabilità, per il ritardo con cui ha presentato i suoi lavori; e in quanto a me la modesta mia opera, per il passato, fu di continua sollecitazione e fu in seguito ad un mio ordine del giorno che la Camera fissò un termine improrogabile per la presentazione delle nuove convenzioni marittime. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per le poste e per i telegrafi.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi consenta la Camera di dire poche parole, perchè sono stato avvertito, in questo momento, che, in occasione della discussione della legge sui premi, erano state sollevate questioni che riguardano la legge dei servizi postali e commerciali marittimi. Sono stato informato pure (e mi duole molto di non essere stato presente) che l'onorevole Maggiorino Ferraris abbia parlato su questo argomento con l'autorità che tutti gli riconoscono, ed abbia enunciato alcuni concetti che si è poi compiaciuto di ripetere brevemente. Egli, in sostanza, avrebbe detto che occorre coordinare la risoluzione del problema della navigazione sovvenzionata con la risoluzione del problema dei premi della marina mercantile; e sarebbe venuto a sostenere un'idea che fu autorevolmente affermata dalla Commissione reale dei servizi marittimi di cui egli fece parte.

La Commissione reale ha fatto un lavoro poderoso ed essenzialmente organico: perchè ha considerato tutto il problema della marina mercantile da un punto di vista alto e complessivo, non trascurandone nessuna parte.

Dico la verità: credo che sia difficile, come opera legislativa, elevarsi a sintesi così completa (come è possibile invece in uno studio come quello fatto dalla Commissione reale); è difficile fare una codificazione, tutta in una volta, mentre vi sono certi problemi che s'impongono con maggiore urgenza.

La Commissione reale ha considerato tutto il problema, sia per quello che riguarda il credito navale, sia per quello che riguarda i rapporti fra i servizi sovvenzionati e l'emigrazione, sia per quello che riguarda i premi della marina mercantile e l'esenzione daziaria, sia finalmente per quello che concerne la navigazione sovvenzionata.

Ma qui un altro oratore, un momento fa, ha sostenuto opinione diversa dall'ono-

revole Ferraris, poichè l'onorevole Salvatore Orlando ha sostenuto invece che i due problemi sono distinti e vanno separatamente risolti. Certa cosa è che il problema dei servizi marittimi commerciali e postali si impone con un'urgenza tale, da essere anche più urgente di quello dei premi, perchè essendosi proposta la proroga della legge sui premi fino alla fine del giugno 1910, il Parlamento ha dinanzi a sé il tempo necessario per risolvere, con tutta maturità, la questione. Invece urgentissima si presenta la questione della navigazione sovvenzionata, dovendosi avere subito la legge relativa, quando si voglia fare in tempo una razionale sistemazione dei servizi.

Ora a questo proposito, poichè è stato accennato da qualcheduno che il Governo avrebbe quasi alla chetichella (è stata usata questa frase) portata qui la legge di proroga, delle convenzioni vigenti, sono lieto che mi si sia offerta questa occasione per fare brevissime dichiarazioni.

Tutti ricordano come sono procedute le cose. La legge sui servizi marittimi avrebbe dovuto essere presentata nel 1905. Invece, per ragioni che io non voglio sindacare, i lavori della Commissione reale ebbero un notevole ritardo.

FERRARIS MAGGIORINO. Fu nominata in ritardo.]

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Comunque sia, qui si tratta di chiarire la posizione del Governo.

FERRARIS MAGGIORINO. Ma è il Governo che l'ha nominata in ritardo.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Sia pure. Io parlo del Governo presente.

Dunque, mentre la legge doveva essere presentata nel 1905, non fu presentata dal mio predecessore, se non alla fine del 1906. Quando il Governo si occupò di questa questione, trovò pendente il disegno di legge innanzi alla Camera, e la Commissione nominata dagli Uffici manifestò il desiderio di sentire il parere di tutte le Camere di commercio e del Consiglio superiore della marina. Di guisa che, soltanto nello scorso settembre, io potei presentare alla Commissione gli emendamenti del Governo. La Commissione è in pieno possesso di tutti gli elementi occorrenti per la soluzione della questione, e, quando l'onorevole Ferraris dice che sarebbe opportuno di stralciare dal disegno di legge la parte del servizio di Stato e lasciare il resto, io rispondo che

questa discussione per ora è prematura, perchè mi auguro che l'autorevole Commissione, che esamina tutta la questione, possa prendere presto le sue decisioni, affinché, prima della fine dei lavori parlamentari, si possa risolvere tutto intero il problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MONTAGNA, *relatore*. La Camera comprenderà, come io non possa seguire l'amico e collega Maggiorino Ferraris nel magistrale svolgimento del suo discorso, col quale egli ha affrontato tutta intera la questione della marina mercantile.

Ma l'onorevole Maggiorino Ferraris, come anche l'onorevole Fiamberti, mi consentiranno di rimanere nei limiti del mandato che alla Commissione è piaciuto di affidarmi. Qui siamo semplicemente in tema di proroga dei provvedimenti a favore della marina mercantile.

Non è questa la sede per discutere il merito dei provvedimenti a favore della marina mercantile; e meno ancora quello riguardante la marina sovvenzionata la cui proroga fu approvata, pochi giorni fa, dalla Camera, senza discussione.

Certamente faremo tesoro di quanto ha detto il collega Maggiorino Ferraris oggi con la competenza che tutti gli riconosciamo. Anzi, lo ringrazio sinceramente, anche a nome dei miei colleghi della Commissione, per il contributo, che, col suo discorso, ha offerto ai nostri studi, per prepararci alla discussione del merito della questione. Qui si tratta, come ho detto, di una semplice proroga cui consentono senza discussione tutti.

L'onorevole Maggiorino Ferraris, onorando della sua compiacenza la vostra Commissione, per aver sostenuto la necessità che siano abbinate le due questioni della marina sovvenzionata, cioè, e quella dei provvedimenti a favore della marina mercantile, ha diritto ai nostri ringraziamenti, ed io glieli porgo, anche a nome dei miei colleghi.

FERRARIS MAGGIORINO. Perciò ho parlato delle due cose.

MONTAGNA, *relatore*. E perciò ringrazio a nome della Commissione l'onorevole Maggiorino Ferraris che ci ha onorato del suo plauso.

E non ho bisogno di aggiungere altro, perchè, chiamato a dar ragione dell'opera della Commissione che mi onoro di rappresentare, prendo atto che la Camera per mezzo dei suoi oratori ci ha manifestata la sua compiacenza.



All'onorevole Fiamberti che ha sollevata una questione di una grande gravità, ma che riguarda altro argomento e più specialmente il ministro degli esteri, dirò: che si riservi di trattarla in sede opportuna. Riconosco con lui che i nostri connazionali all'estero dovrebbero trovare, da parte dei nostri rappresentanti, una più vigorosa protezione.

Ed io riferendo sul bilancio degli esteri non mancai da parte mia di richiamare la attenzione del ministro sulla necessità di rinvigorire il nostro servizio consolare. Ma, ripeto, questo è un argomento che non entra nella questione di cui in questo momento ci occupiamo.

Ora mi preme di chiarire un dubbio intorno a quanto mi è sembrato di sentire dal collega Orlando, il quale come me fa parte della Commissione incaricata di riferirvi sui servizi marittimi.

La nostra Commissione fu tutta concorde nel ritenere l'opportunità che i due argomenti della marina sussidiata e della marina mercantile fossero trattati contemporaneamente. Non so se ho frainteso, ma mi è parso che l'onorevole Orlando abbia espresso un'opinione diversa.

ORLANDO SALVATORE. No, no! Domando di parlare per fatto personale.

MONTAGNA, *relatore*. Se ho frainteso, non si disturbi a chiedere la parola per fatto personale...

ORLANDO SALVATORE. Ha frainteso.

PRESIDENTE. Allora non c'è fatto personale.

MONTAGNA, *relatore*. Premesso ciò, a nome della Commissione, onorevole ministro della marina, le debbo fare le più vive premure perchè assicuri la Camera che il progetto organico intorno ai provvedimenti per la marina mercantile sarà sollecitamente presentato. Riconosciuta la necessità dello abbinamento dei due argomenti e l'urgenza che l'uno e l'altro siano discussi nel più breve tempo possibile, come ha dichiarato testè anche l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, deve essere ben posto in chiaro a chi appartengano le responsabilità di qualsiasi nuovo ritardo. Gli studi intorno ai servizi marittimi sono quasi al loro termine ed ogni ritardo quindi nella presentazione degli altri provvedimenti arresterebbe la soluzione del grave problema. A nome quindi della Commissione, la prego, onorevole ministro, di essere preciso nelle sue assicurazioni intorno alla presentazione

del progetto organico a favore della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Io non mi attendevo che in sede di un progetto di semplice proroga, si svolgesse una discussione così ampia alla quale mi trovo in certo qual modo impreparato, mentre, d'altro canto, non parmi sia qui il caso di rispondere a tutti gli argomenti toccati dall'onorevole Maggiorino Ferraris nel suo magistrale discorso e dall'onorevole Fiamberti che vi ha replicato.

Ad ogni modo mi permetta la Camera di dire poche cose intorno alla importantissima questione della marina mercantile già trattata due anni or sono, allorchè io ebbi l'onore di presentare il primo disegno di legge.

L'onorevole Ferraris, nel suo poderoso discorso, ha fatto un quadro veramente bello ed evidente della storia della nostra marina mercantile dalla prima metà del secolo scorso fino ad oggi, ed ha opportunamente richiamato il pensiero nostro alla grande Italia marinara, pensiero che fu tra i più costanti del nostro grande statista Camillo di Cavour. Egli richiamò pure la attenzione della Camera sull'opera del compianto senatore Codronchi, presidente della Commissione reale per i servizi marittimi, tessendone un meritato ed affettuoso elogio. Io mi associo a lui nel rimpiangere la perdita dell'uomo benemerito e nel tributo di lode all'opera veramente commendevole e diligente compiuta, sotto la sua presidenza, dalla Commissione reale.

L'onorevole Ferraris trattò ampiamente il problema della nostra marina mercantile, affermando l'inferiorità di essa tanto tecnica che economica.

Parlando della inferiorità tecnica, che egli tentò di dimostrare e fu invece oppugnata dall'onorevole Fiamberti, egli concluse col dire che noi non abbiamo seguiti i progressi delle altre marine e che sempre siamo andati a rimorchio dell'industria marinara estera, facendo notare, specialmente per ciò che riguarda le macchine, che il sistema a turbina è stato applicato ormai abbastanza ampiamente sia sulle navi mercantili sia sulle navi da guerra delle principali nazioni.

L'onorevole Fiamberti ha fatto delle osservazioni in contraddittorio, ed io posso aggiungere che anche noi, per la marina da guerra, siamo entrati nell'ordine di idee di sperimentare questo sistema.

Infatti l'incrociatore *San Marco* sarà a turbina ed a turbina sarà la nave di grande tonnellaggio segnata nel prossimo bilancio. Non siamo dunque degli ultimi per questo riguardo: altre marine, anche potenti, non hanno ancora inaugurato questo sistema. Ad ogni modo non è da escludersi, pare a me, che anche il sistema a turbina per le macchine motrici delle navi non abbia lunga vita e sia forse destinato a scomparire qualora si trovasse il modo di adottare su larga scala quello a combustione interna, che porterebbe, specialmente alla marina da guerra, vantaggi di grande importanza.

Riguardo poi alla inferiorità economica, l'onorevole Ferraris ha parlato della protezione dei cantieri e degli armatori, deplorando che l'industria della Borsa sia entrata nell'industria navale, per così dire, come un terzo termine che assolutamente dovrebbe essere escluso. In ciò sono perfettamente della sua opinione.

Egli ha citato tre mezzi per rimediare alla nostra inferiorità economica.

Il primo: aumentare i premi. Tale sistema però non ha fatto buona prova neppure presso altre marine che l'hanno adottato su larga scala, come, per esempio, la francese.

Il secondo: l'istituzione del « credito navale » per dare all'industria marittima il danaro a buon mercato. Sulla utilità di questo istituto furono concordi la Commissione reale già citata, ed il Consiglio superiore della marina mercantile. Quest'ultimo, però, manifestò dubbi sulla sua efficacia, nel caso fosse accettato integralmente il progetto della Commissione reale.

Certo la questione è molto complessa e merita un profondo studio prima di essere risolta in principio e, anche più, nella sua applicazione.

La terza via additata dall'onorevole Ferraris è la somministrazione del capitale, a mite interesse, fatta dallo Stato, come in Germania, in Austria, in Belgio, ed anche, limitatamente, in Inghilterra.

Il Ministero, anche senza i benevoli incitamenti della Commissione e dell'onorevole relatore, da molto tempo sta raccogliendo presso tutte le nazioni i dati, i quali servono appunto per esaminare complessivamente questo problema e concretare un disegno di legge che risponda meglio agli interessi di questo grande ente che è la nostra marina mercantile.

Io debbo poi ringraziare vivamente l'onorevole Ferraris Maggiorino, al quale si è

associato l'onorevole Fiamberti, di avere rievocato la importanza del dominio del mare. E lo ringrazio, perchè ancora risuona in quest'aula l'eco delle parole pronunziate avaut'ieri dall'onorevole Albasini-Serosati il quale chiuse il suo importante discorso affermando che ormai il dominio dei mari è una vana parola. Io sono dell'opinione dell'onorevole Maggiorino Ferraris e credo che ben pochi in Italia non la dividano: me ne duole quindi per l'onorevole Albasini-Serosati.

Ad ogni modo, terrò presenti i concetti enunciati dagli onorevoli Ferraris Maggiorino, Fiamberti ed Orlando, per ciò che riguarda le costruzioni navali e la protezione della marina mercantile.

Debbo poi dichiarare all'onorevole relatore ed alla Commissione, come ebbi già a dire personalmente, che, appena gli studi saranno compiuti (e mi auguro al più presto possibile), un disegno di legge sarà preparato e presentato alla Camera alla riapertura dei lavori parlamentari. In questo progetto non solo terrò conto delle raccomandazioni direttemi dalla Commissione a mezzo del relatore, ma anche di quelle scritte nella pregevole relazione della Commissione reale e di quanto fu svolto e discusso ampiamente nel Consiglio superiore della marina mercantile, al quale debbo moltissimo (ed ho il piacere di dichiararlo) per l'opera solerte da esso svolta in questi due anni.

Infine mi sia concessa qualche osservazione all'onorevole Fiamberti che citò casi veramente gravi e tali da impressionare la Camera.

Per il fatto della *Maria Madre* a Paysandù, che è il più accentuato, ho mandato a prendere i dati precisi, non ricordando la cosa che in modo vago. Mi permetta la Camera di leggerli:

Il brigantino a palo *Maria Madre* capitano Balestrino, era nel luglio 1902 a Paysandù pronto alla partenza per l'Europa, quando sorse una disputa fra il capitano ed i caricatori per differenza nel prezzo dei noli.

I caricatori ottennero dal giudice di Paysandù un'ordinanza di sequestro della nave, e poi l'espulsione da bordo di essa del capitano e dell'equipaggio.

Quest'ultimo provvedimento fu ritenuto illegale, tanto dal regio ministro a Buenos-Ayres, accreditato presso l'Uruguay, quanto dal regio consolato in Montevideo, sia per il carattere arbitrario di esso, sia per

chè non era stato prevenuto della cosa il regio agente consolare a Paysandù.

Da ciò derivò una lunga vertenza diplomatica appoggiata dalla presenza della regia nave *Umbria* colà appositamente inviata, che si chiuse col protocollo del 9 giugno 1904, stipulato fra il ministro degli affari esteri dell'Uruguay e l'incaricato di affari d'Italia col quale fu stabilito:

« 1° Il Governo dell'Uruguay deplora che non si sia dato al regio agente consolare a Paysandù, a tempo opportuno, l'avviso sul sequestro della nave predetta nella forma stabilita dall'articolo 881 del codice di procedura civile;

« 2° Il detto Governo per chiudere questo incidente come dimostrazione d'amicizia verso il Governo italiano versa contemporaneamente alla Legazione di Sua Maestà il Re d'Italia la somma di 3,500 pezzi orientali oro, previamente fissata dal regio incaricato di affari per coprire i danni occasionati durante lo slogging della *Maria Madre*;

« 3° Riserva fatta dei diritti dei terzi da farsi valere davanti le autorità competenti, giusta le vigenti leggi dello Stato.

« Con la firma del protocollo venne meno ogni carattere pubblico della vertenza della nave *Maria Madre*, ed essendo poi questa stata abbandonata dal proprietario, a tenore dell'articolo 491 del codice di commercio, tutto si riduce ad affare d'indole esclusivamente privata ».

Questo è quanto ufficialmente risulta. Io poi, non essendo presente il mio collega degli affari esteri, debbo dichiarare alla Camera che una delle principali sue preoccupazioni è quella di intensificare, là ove occorre, l'azione dei nostri rappresentanti all'estero, sia diplomatici che consolari: questione questa di altissima importanza ed alla quale, come la Camera sa, il Governo consacra ogni sua cura.

Potrà forse non mancare occasione all'onorevole ministro degli affari esteri di dare sul fatto speciale della nave *Maria Madre* maggiori spiegazioni: ma intanto ho creduto di fare, in sua assenza, queste precise dichiarazioni. (*Benissimol!*)

FIAMBERTI. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ma no, non è il caso.

FIAMBERTI. Naturalmente l'onorevole ministro della marina ha letto alla Camera le informazioni che ha avute: ma egli non sa che la questione ha continuato ad agitarsi sul terreno diplomatico tanto che il Consiglio del contenzioso diplomatico, ha

anche ultimamente emesso il parere che il Governo italiano non abbia esaurito tutto il proprio dovere in questa vertenza, la quale sembra che debba essere riaperta.

Ma poi, onorevole ministro, il fatto stesso che la povera nave *Maria Madre* sia tuttora là ancorata in mezzo al fiume Paysandù (e questo deve risultare anche a lei) vincolata da un sequestro violento ed illegale, dimostra che, dato il lungo periodo di cinque anni, il danno pei nostri connazionali deve essere grandissimo; si tratta di un capitano e di tre uomini che attendono ancora dopo cinque anni di essere liberati: vede dunque, onorevole ministro, che la situazione è tutt'altro che esaurita. (*Com- menti*).

MIRABELLO, ministro della marineria. La nave rimane ancora a Paysandù per conto e nell'interesse dei creditori; e il capitano stesso ha chiesto di rimanervi per la tutela dei suoi interessi.

FIAMBERTI. Ma se il contenzioso diplomatico ha espresso... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Se non vi sono altri oratori, dichiaro chiusa la discussione generale. (*Pausa*).

Se nessuno chiede di parlare, non essendovi altri oratori iscritti sull'articolo unico, procederemo alla votazione segreta su questo disegno di legge nella tornata pomeridiana.

### Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora: Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

FRANCHETTI. Io invoco l'indulgenza dei colleghi e spero che vorranno, se anche il mio discorso durerà qualche minuto dopo mezzogiorno, ascoltarmi, per non aver a chiedere il rinvio ad una prossima seduta.

Io ho ascoltato con grande attenzione ed interesse il discorso importantissimo pronunciato dall'onorevole Albasini, nell'ultima seduta mattutina. Io non posso consentire con lui, perchè credo che l'Italia debba, in terra ed in mare, essere rispettabile e rispettata. Credo che debba essere rispettabile e rispettata, non solamente per i casi di guerra even-

tuale, ma per i bisogni quotidiani della sua diplomazia, e credo che, sotto questo aspetto, ci sia ancora molto da fare, non solo di fronte a possibili avversari, ma anche di fronte agli alleati. Chi vuol essere rispettato dagli alleati, chi vuol vedere i propri interessi tenuti da essi nel debito conto, deve portare nell'alleanza tale contributo di forza militare che agli alleati torni conto di fare anche qualche sacrificio per assicurarsene i vantaggi. E questo è il vantaggio più evidente di una efficace organizzazione militare, poichè la eventualità di una guerra è normalmente incerta e remota.

Io non farò digressioni nel campo della politica estera, ma potrei purtroppo, nella recente storia d'Italia, citare più di un fatto, in cui gli alleati cordialissimi nostri non hanno tenuto in nessun conto i nostri interessi, anche essenziali, mentre avrebbero agito ben diversamente, se avessero sentito nell'Italia una potenza militare forte e pronta all'azione.

Ma quale sarà la misura, quale sarà il carattere di questa nostra forza militare? Si è detto che il programma militare marittimo (parliamo adesso di politica navale) deve essere determinato dagli obiettivi politici; ma gli obiettivi politici devono essere alla loro volta determinati dalla potenzialità economica del paese.

E' oramai una verità trita che, se la forza militare, gli impianti militari, eccedono la potenzialità economica di un paese, da un lato non sono durevoli, dall'altro sono sorgenti di debolezza, invece che di forza. Noi abbiamo visto in Italia un impianto di dodici corpi di esercito, eccedente le nostre forze economiche, il quale, invece di essere una forza militare, è un incubo che pesa sul nostro ordinamento militare e che toglie molto all'efficacia che esso avrebbe potuto avere, se i corpi d'esercito, invece di dodici, fossero rimasti dieci.

Dunque la vera misura, la misura utile del nostro impianto marinaro deve essere proporzionata alla nostra potenza economica. E, visto che la nostra potenzialità economica (l'onorevole Albasini lo accennava molto efficacemente nel suo discorso) non ci permette di raggiungere la misura delle marine delle grandi potenze, come la Francia e l'Inghilterra, il risultato è questo, che il nostro scopo deve essere di compensare con la massima preparazione, con la massima efficacia militare, con la prontezza all'azione in ogni momento quella minore quantità di forza, che ci è imposta dalle no-

stre condizioni economiche. Questa è la tesi che ho sempre sostenuto e che sto per sostenere anche oggi. Questa è la tesi, per la quale l'Italia ha un'alta, una lunga, una gloriosa e fortunata tradizione nella sua storia, nella storia, cioè, di Casa Savoia. Casa Savoia, per vari secoli, ha potuto non solo resistere, ma talvolta essere arbitra nella lunga, gigantesca lotta tra Casa d'Austria e Casa di Francia, perchè ha sempre avuto una forza militare (quella terrestre, perchè allora non si parlava di marina) pronta all'azione, e che al momento opportuno poteva gettare nella bilancia. E tutti sapevano che quella forza era pronta all'azione e disponeva di tutto quello che il paese poteva dare in fatto di potenzialità militare.

Ora sopra a questo argomento, come ho già detto altre volte, io nutro opinioni diverse da quelle del ministro della marina. Ma prima di entrare in argomento, io prego il ministro di credere che queste divergenze di opinioni non diminuiscono per nulla e non potrebbero diminuire la grandissima stima che io ho per lui; non solo, ma io apprezzo quello che egli ha fatto finora e quello che annunzia di voler fare per applicare le riforme proposte dalla Commissione di inchiesta sulla marina.

Io apprezzo altamente, ma non posso consentire con lui in questo indirizzo fondamentale di aumento di organici, che egli segue, e che io credo tolga efficacia e forza a tutte queste riforme, perchè toglie il pernio intorno al quale queste riforme si raggruppano, si cristallizzano e si appoggiano, e cioè un organico del naviglio e del personale proporzionato alle forze del bilancio. E così manca il carattere organico che possa a queste riforme dare l'efficacia e l'influenza reciproca non soltanto fra di loro ma anche sull'organismo generale della marina, allo scopo di ottenere il risultato della forza massima e della massima intensità.

E credo che sia mio stretto dovere esporre queste mie divergenze ed i motivi loro, poichè sono il frutto di una profonda e meditata convinzione.

Io sono convinto, o signori, che per la via per la quale andiamo, noi non raggiungiamo e non potremo raggiungere quel grado di efficienza militare che abbiamo il diritto di aspettare dalla nostra marina, e che saremo certi di raggiungere, se sapremo coi nostri ordinamenti ottenerlo, perchè il materiale uomo non potrebbe essere migliore e si tratta solo di trarre dalle sue qualità tutto il frutto possibile.

Nelle due ultime discussioni sopra la marina da guerra, io ho richiamato l'attenzione del ministro della marina sopra questa questione, dalla cui soluzione dipende tutta l'organizzazione della marina, la questione dell'organico della flotta, alla quale è intimamente collegata quella dell'organico del personale navigante e combattente. Ed ho esposto come io reputi che vi sia incompatibilità fra l'organico attuale, e molto più fra l'organico aumentato al quale l'onorevole ministro tende, e la potenzialità del nostro bilancio; ed ho cercato di dimostrare che col nostro bilancio e con l'organico attuale bisogna sacrificare una cosa o l'altra, o le costruzioni o l'allenamento, il che significa, purtroppo, sacrificare tutto, perchè non vi è fra i vari membri di questa organizzazione quella proporzione che permetta di spingere innanzi la macchina.

Io ho cercato di confortare questa mia tesi con fatti e con argomenti, ai quali non mi risulta che siano stati dall'onorevole ministro opposti altri argomenti ed altri fatti. Egli ha semplicemente affermato di ritenere necessario che la nostra marina sia più forte, e perciò egli propone un aumento negli organici del personale, e non radia un numero di navi da battaglia vecchie, proporzionato al numero delle navi da battaglia che entrano nuove nella marina.

È bene inteso che io parlo qui delle navi o incrociatori corazzati di squadra. Riconosco la bontà dei provvedimenti che il ministro ha proposto e che la Camera ha adottato intorno alla radiazione di navi secondarie; spero che queste radiazioni principieranno presto e si compiranno presto, ma esse non hanno un'influenza sensibile sull'organico del personale, perchè all'infuori di una nave tipo *Doria*, la cui radiazione è stata decisa, le altre che si è deliberato di radiare sono atte solamente ai servizi di pace, ed il loro armamento, i loro movimenti, sono in relazione, non con il loro numero, ma con i fondi che si hanno per i servizi di pace, come circumnavigazioni, di stazione, ecc. Il numero delle navi di squadra, invece, determina l'organico del personale navigante e combattente che occorre per armare la flotta. E purtroppo la sola nave che l'onorevole ministro della marina propone di radiare fra le navi di squadra, fra quelle che determinano la forza del personale e determinano i bisogni per allenamento, è una nave tipo *Doria*. Sicchè quando saranno compiute le otto navi,

ossia le quattro *Vittorio Emanuele*, e le quattro *San Giorgio*, avremo una squadra corazzata di 22 unità, di cui dieci moderne: e cioè le otto tipo *Vittorio Emanuele* e tipo *San Giorgio*, più le due del tipo *Margherita*; inoltre due navi tipo *Saint-Bon* e tre tipo *Umberto* che, vista la sottigliezza della loro corazzatura, sono più incrociatori protetti, che corazzate.

Finalmente avremo i vecchi, cioè due navi del tipo *Doria*, poi la *Dandolo* e la *Leopanto*, giacchè la nave *Italia* pare che si voglia togliere dal novero delle navi da battaglia: dunque, in tutto, 22 navi di linea.

Le proposte di aumenti di personale, che va facendo gradatamente il ministro della marina, suppongono una squadra assai più potente per numero di quella che abbiamo oggi. Dunque alle mie ragioni per invocare organici più modesti e meglio proporzionati al bilancio, l'onorevole ministro diede risposte che, su per giù, suonavano così: « Ma date i denari e le cose andranno bene! Lei, onorevole Franchetti, non vuol dar denari e poi vuole avere le navi! » In una parola, le risposte del ministro si riassumono in questo: io vado per la mia strada; se mi date i denari bene, se non me li date, sarà quello che sarà.

Quello che doveva accadere è accaduto. Nel bilancio di quest'anno l'onorevole ministro della marina è stato costretto a togliere un milione e mezzo alle costruzioni, e (non parlo delle 400,000 lire circa per manutenzione del naviglio) per potere aumentare gli stanziamenti per l'allenamento. La coperta troppo piccola, tirata da un lato, ha lasciato scoperto l'altro.

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Ho fatto quello che voleva lei. Lei vuole l'allenamento e bisogna pagarlo!

FRANCHETTI. Onorevole ministro, ella non avrebbe potuto dir cosa che valesse di più per appoggiare la tesi mia. Lei ha fatto benissimo a spendere di più per l'allenamento; ma impiantando un organico, che è incompatibile col nostro bilancio, è giunto a questo risultato, che, per ottenere l'allenamento, ha dovuto rinunciare ad una parte delle costruzioni.

Volendo tenere una squadra, che eccede le forze del nostro bilancio, è arrivato a questo risultato paradossale, che, per mantenere delle navi vecchie, ha rinunciato in parte alla costruzione di navi nuove.

Questo è il risultato, e non lo dico io, ma lo dicono le cifre. Io riconosco tutto il merito dei suoi sforzi per allenare la marina

coi mezzi che abbiamo in bilancio, con gli organici che abbiamo, ma questo allenamento da lei ottenuto, è assolutamente insufficiente, ed ella lo sa!

In questo spero che saremo sempre uniti, cioè nell'aspirare ad un allenamento infinitamente maggiore di quello che si è potuto ottenere con gli insufficientissimi mezzi che ella vi ha destinato.

Questo non credo che possa essere oggetto di polemica tra di noi; siamo troppo d'accordo sul fine da raggiungerci. Dunque, il risultato è questo. Per mantenere delle navi vecchie si rallenta la costruzione delle nuove.

Per supplire alla maggior spesa, l'onorevole ministro ricorre ora a un rimedio semplicissimo. Egli presenta un disegno di legge nel quale propone una maggiore spesa di lire 1,800,000 da aggiungersi al bilancio del quale stiamo discutendo. Non parlo poi delle riduzioni che ha dovuto fare nel bilancio in corso 1906-907; voglio essere più breve che sia possibile. Ha dunque proposto un disegno di legge per aumentare lo stanziamento di 1,800,000 lire, e questo disegno di legge serve semplicemente a riempire il vuoto che è stato fatto nel fondo delle costruzioni.

Ora un'osservazione tra parentesi.

Io vorrei che il titolo di questo disegno di legge fosse mutato. Il disegno di legge ha per titolo: Maggiori spese per l'allenamento. No, onorevole ministro, questo è un disegno di legge che deve servire a riempire il vuoto cui ho accennato nel capitolo costruzioni.

E con un sistema, che contabilmente sarà molto artistico, ma che credo dovrebbe essere semplificato, si dice alla Camera: concedete denari per il maggiore allenamento, ma poi ai capitoli di allenamento si propone di togliere una somma equivalente, o circa, a quella che sarà concessa con l'approvazione di questo disegno di legge, e la si trasporta al capitolo costruzioni.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Perché l'ho già spesa.

FRANCHETTI. Tutto questo è molto complicato. Non è una obiezione di sostanza che faccio, ed io non insisterei neanche, perchè sulle questioni di procedura e di forma a me piace di sorvolare, essendovi troppe questioni di sostanza importanti. Ma in questo caso insisto, unicamente perchè la linea retta è sempre la più breve strada da un punto ad un altro.

Voi nel bilancio avete portato all'alle-

namento delle somme che avete dovuto togliere alle costruzioni.

Voi chiedete 1,800,000 lire per riempire questo vuoto. Chiedetele allora per riempire questo vuoto, non per l'allenamento, perchè a questo avete già provveduto...

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma io reintegro questo denaro.

FRANCHETTI. È più chiaro il sistema che propongo io.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Anzi, è più chiaro il mio metodo. (*Interruzione del deputato Fiamberti*).

PRESIDENTE. Onorevole Fiamberti, non interrompa anche lei. (*Si ride*).

Onorevole Franchetti, non raccolga le interruzioni.

FRANCHETTI. Dunque, poichè all'allenamento si è già provveduto, bisogna mandare la somma al fondo delle costruzioni. Ed io faccio questa osservazione perchè vorrei che in tutte le nostre amministrazioni pubbliche, e soprattutto nelle nostre amministrazioni militari, chiamassero il pane, pane, e il vino, vino.

MIRABELLO, *ministro della marina*. E questa è la mia opinione.

FRANCHETTI. Non ne dubito. Ma lei non può far tutto, e son certo che se ella avesse compilato questo disegno di legge, non l'avrebbe fatto così.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Su questo ci sono proprio entrato io, e ne accetto la paternità assoluta.

FRANCHETTI. Vado avanti.

Ho detto e ripetuto che queste maggiori spese per fare l'allenamento sono assolutamente insufficienti. Anche con le maggiori spese fatte dall'onorevole Mirabello, l'allenamento della nostra flotta è ben lungi dal raggiungere quello che dovrebbe essere, e che facilmente potrebbe essere con gli ufficiali e gli uomini di cui noi disponiamo.

A rischio di scandalizzare nuovamente l'onorevole Arlotta...

ARLOTTA, *relatore*. Come scandalizzare?

FRANCHETTI. Prima ascolti e poi parlerà.

ARLOTTA, *relatore*. Prima l'ho approvato.

PRESIDENTE. Onorevole Franchetti, non raccolga le interruzioni, e loro, onorevoli colleghi, non interrompano.

FRANCHETTI. Interrompono tutti, e bisogna che risponda.

PRESIDENTE. Rinnovo a tutti la preghiera di non interrompere, e a lei quella di non raccogliere le interruzioni.



FRANCHETTI. A rischio dunque di scandalizzare l'onorevole Arlotta, io rammenterò di nuovo taluni brani della relazione del Comando delle grandi manovre del 1905, che io già lessi alla Camera. Gli onorevoli colleghi potranno prendere cognizione più precisa e più completa di questo documento leggendolo fra quelli che sono stati messi dalla Commissione d'inchiesta sulla marina a disposizione della Camera presso la segreteria, dopo essere stato accuratamente espurgato di qualunque frase, di qualunque parola che possa anche lontanamente presentare il carattere di segreto attinente alla difesa.

Pur troppo quei brani che ho citato rappresentano uno stato al quale non si è potuto rimediare pure insufficientemente che col mezzo al quale ho già accennato, cioè togliendo da altri capitoli essenziali del bilancio. Purtroppo questo stato di cose deve essere rimediato e mutato radicalmente con la massima sollecitudine.

L'onorevole Arlotta, quando egli rispose a questa citazione, volle confutare il fatto che da quei brani risultava, e per confutarlo, in un momento di disattenzione, così per errore, citò il brano di un giornale, ma un brano che si riferiva alle grandi manovre del 1906.

ARLOTTA, *relatore*. Ma non per distrazione.

FRANCHETTI. Ella dimostrerà che non fu distrazione. Ma negare dei fatti avvenuti nel 1905 citando fatti avvenuti nel 1906 è strano: ognuno ha i metodi di ragionamento che crede.

ARLOTTA, *relatore*. Il mio mi par buono.

FRANCHETTI. Parrà a lei.

Senza dar maggiore importanza a questa distrazione o (giacchè egli così vuole) a questa voluta esposizione dell'onorevole Arlotta, io chiedo per quanto riguarda la sostanza di questa questione. Che cosa dobbiamo fare di fronte alle deficienze che ci possono essere così nella nostra marina, come nel nostro esercito, come in qualunque altra amministrazione? Dobbiamo seguire quella che mi sembra la tendenza dell'onorevole Arlotta, e cioè tacerle? Oppure dobbiamo dirle adesso, manifestarle adesso, mentre noi siamo in tempo per ripararle? Io sono assolutamente della opinione che bisogna manifestarle adesso, manifestarle chiaramente in modo che il paese, il giorno in cui giunga l'estremo cimento, non possa accusarci di avergli na-

scosta la verità e di aver lasciato, con le migliori intenzioni del mondo, prevalere sistemi che sono incompatibili con la nostra forza militare, sistemi che possono portare a gravi conseguenze.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Scusi, non ho capito, di che fatti? Faccia il piacere di citarmi una frase sola e mi basta. Non ho capito di che cosa vuol parlare.

FRANCHETTI. Non ho qui il documento perchè credevo se ne rammentasse. Ma si tratta di questo, che nella relazione del Comando superiore delle grandi manovre del 1905 vi sono alcune frasi che ho letto già in parte qui alla Camera in occasione, mi pare, della discussione del bilancio della marina in corso ed allora ho lamentato (non per colpa degli uomini, non per colpa degli ufficiali) che l'allenamento non si fa, l'allenamento non è quello che dovrebbe essere.

Ella anzi mi diede una risposta, che io non ritengo sufficiente.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Vuol dire che ho già risposto.

FRANCHETTI. Ora, signori, di fronte alla presente situazione di cose, io credo che chi pone in pratica una politica che si riassume in questo: aumentiamo il numero delle navi, aumentiamo il numero del Corpo reali equipaggi, ci conduce (con le migliori intenzioni del mondo) necessariamente a dei disastri in caso di guerra e ad uno stato cronico di insufficiente preparazione in tempo di pace.

E notate un fatto che dimostra ancora più quanto questa sproporzione fra il bilancio ed il nostro impianto marinareo produca questo risultato. È generalmente ritenuto (e, credo, a ragione) che l'allenamento della marina austriaca sia soddisfacente.

Ora in una pregevolissima pubblicazione, inserita nella *Rivista Marittima*, sopra i bilanci dei vari Stati, paragonati fra loro, risulta che, nella marina austriaca, si spende meno che da noi, per l'allenamento, non solo in modo assoluto, ma anche relativamente all'ammontare totale del bilancio. Da noi, mi pare che si spenda circa un nono della spesa totale per la marina militare per le esercitazioni, il carbone ed il movimento della flotta; nella marina austriaca, un dodicesimo. Capisco bene che questi paragoni difficilmente si possono fare con esattezza; ma la differenza dimostra come la marina austriaca, avendo non solo meno navi, ma anche meno navi di poco valore militare, non ha il

peso morto che deriva alla nostra marina da tutte quelle navi che sono militarmente inutili. E che tali siano le navi cui alludo non credo di doverlo dimostrare: perchè il ministro l'ha già dichiarato nella relazione che precedette il disegno di legge sulla radiazione delle navi.

Noi manteniamo nella nostra flotta un certo numero di navi che hanno una potenzialità militare, ormai, si può dire, nulla; e dobbiamo, per queste navi, tenere un certo numero di equipaggi e d'ufficiali.

E nel medesimo modo che il ministro ci propone, ogni anno, ed ottiene, un aumento di 500 uomini nel Corpo reale equipaggi, egli ora ci ha proposto una legge che è stata distribuita stamane, per un aumento nell'organico degli ufficiali.

Questa legge ho potuto averla a tempo, per darvi un'occhiata; ma non è stato facile.

Essa fa parte di tutto un gruppo di leggi presentate alla Camera l'altro giorno dall'onorevole ministro della marina, alcune delle quali hanno influenza sostanziale sulla nostra politica navale, onde sarebbe stato desiderabile che fossero state presentate in tempo utile perchè i deputati avessero potuto conoscerle prima della presente discussione alla Camera.

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'ho presentata più presto che mi è stato possibile.

FRANCHETTI. Fortunatamente, l'ho ottenuta in tempo per darvi un'occhiata fugace, ed ho visto che ci sono aumenti negli ufficiali del Genio e macchinisti: questi sono necessari non so se nella misura richiesta dal disegno di legge, poichè per saperlo occorre studio.

Ma in quel medesimo disegno sono proposti aumenti di ufficiali di vascello. Per questi aumenti di ufficiali di vascello supplico la Camera, prima di approvarli, di andare a fondo alla questione, perchè mia opinione personale, coscienziosa, è che il numero attuale degli ufficiali di vascello non solo non debba essere aumentato, ma debba essere diminuito, pur tenendo conto degli aumenti del naviglio deliberati dal Parlamento.

Ora vista l'importanza della questione, spero che la Commissione (non so se sia la Giunta del bilancio) che dovrà studiarla, l'esaminerà con tutta la calma, ed ho piena fiducia che questo disegno di legge non venga alla Camera negli ultimi giorni che ancora ci rimangono dei lavori parlamen-

tari, che sono poco adatti per fare una discussione ampia e profonda sopra un argomento di così vitale importanza. Spero anzi che l'onorevole ministro darà affidamento che la discussione di questa legge sarà rimandata a novembre. (*Segni di diniego dell'onorevole ministro della marina*).

Non vuole? Me ne duole, perchè adesso non si può discutere seriamente.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Mancano 52 ufficiali macchinisti a bordo e non si sa come fare.

FRANCHETTI. Allora stralci la questione degli ufficiali di vascello.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Dimostrerò che sono necessari. L'ho già detto altre volte.

FRANCHETTI. Là Camera in questo scorcio di periodo dei lavori parlamentari non è in grado di esaminare un disegno di legge di siffatta importanza presentato appena adesso, e di discuterlo. Io non posso impedirlo, ma debbo deplorare che una questione così grave, come quella che concerne l'organico degli ufficiali di vascello, sia portata alla Camera in queste condizioni, mentre, anche ammettendosi la necessità del loro aumento, non è affatto urgente l'aumento proposto, su questa categoria di ufficiali.

Io ho detto, ripeto, che attualmente il numero dei nostri ufficiali di vascello è eccessivo e bisogna diminuirlo. Non dico questo per mancanza di rispetto o di ammirazione (che ne ho moltissima verso quegli egregi ufficiali), ma la verità è la verità, e bisogna dirla.

Il numero eccessivo degli ufficiali di vascello si ripercuote sopra tutti i servizi della marina, così militari come industriali.

Rende necessario un organico pletorico delle navi. Per dare loro il modo di fare il tempo d'imbarco necessario per la promozione, bisogna tenere in servizio le navi invecchiate.

Ma non bastano all'uopo le navi che si muovono sia pur poco, si è dovuto ricorrere all'espedito di considerare come utile per la promozione, l'imbarco sopra navi immobili per destinazione e talvolta anche per eccessiva decrepitezza come sulle navi scuola torpedinieri, sulla nave scuola di artiglieria che si muove normalmente quindici giorni all'anno l'estate: sulle navi ammiraglie dei porti da guerra, ecc. Certo anche su quelle navi questi ufficiali rendono servizi utili, ma che non hanno nulla a che vedere con l'allenamento e con l'istruzione loro.

D'altra parte, l'eccessivo numero del naviglio imposto dall'eccessivo numero degli ufficiali, implica tale spesa che non rimangono in bilancio fondi per tenere la flotta in moto e per quanto è necessario per le esercitazioni di tiro, ecc.

L'ho dimostrato: non occorre ripeterlo; tutti sono d'accordo che la nostra flotta si muove troppo poco ed in circostanze spesso troppo facili per una efficace istruzione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non sono d'accordo io però. È in moto da tre mesi.

FRANCHETTI. Onorevole ministro, lei mi obbliga a ripetermi. Io ho già detto che riconosco tutto quello che lei ha fatto per aumentare il movimento della flotta.. (*Interruzione dell'onorevole ministro della marina*).

Onorevole ministro, la prego di lasciarmi parlare. Dopo avrà tutto il tempo di dimostrarmi che non capisco nulla, che parlo solo per libidine di denigrazione, che voglio il male della marina, ed io non potrò neppure rispondere più, perchè, dopo chiusa la discussione, non si può nemmeno più parlare. Dunque mi lasci dire.

Le ripeto che riconosco che ella ha fatto il possibile per aumentare il movimento della flotta. Ma tutto quello che ha fatto è insufficiente e non poteva fare di più perchè non ha i denari. Ciò che ella ha fatto all'uopo è non solo insufficiente, ma effimero perchè per aumentare l'allenamento ha dovuto prendere i denari da un capitolo essenziale del bilancio, quello delle costruzioni.

Io le dico che col bilancio attuale, che con l'organico attuale, la nostra flotta è ridotta a muoversi come si è mossa nel decennio 1894-904, in cui le navi della squadra, che si sono mosse maggiormente, si sono mosse dai 20 ai 27 giorni dell'anno, e soprattutto d'estate, di giorno, col mare calmo e nello stesso specchio d'acqua, il solito triangolo Gaeta-Spezia-Maddalena.

Questi sono fatti: credo che lei desidera che mutino, ed il suo desiderio è il desiderio di tutta la marina; ma quando si desidera una cosa buona, bisogna fare quanto occorre per ottenerla, e nel caso nostro bisogna avere il coraggio di ridurre gli organici.

È inutile, il dilemma si pone così e nessuno potrà modificarlo.

Chiedete che sia raddoppiato il bilancio della marina ed allora potremo parlare di mantenere gli organici attuali.

Io mi riferisco specialmente alle navi ed agli incrociatori corazzati, ma è bene inteso che nei miei calcoli, tengo conto di tutto il rimanente, torpediniere, controtorpediniere, naviglio ausiliario, ecc. Anzi mi preme rammentare che il naviglio sottile, esercitandosi con minor spesa, talvolta in parte si esercita meglio.

Infatti le nostre torpediniere erano splendidamente allenate durante le manovre del 1906, e lo stesso può dirsi, negli anni precedenti, delle squadriglie di controtorpediniere, appunto perchè costano poco e la buona volontà come pure l'abilità, negli equipaggi e negli ufficiali, non mancano.

Io non vengo a dire a voi, onorevole ministro, che non volete una marina buona; voglio dirvi che con i mezzi di cui voi disponete, non potete averla, se non riducete gli organici; dunque, ripeto, il dilemma si pone così e non è possibile porlo altrimenti, e l'eccessivo numero degli ufficiali di vascello ci porta a queste conseguenze che ho esposte.

Ma ci porta anche ad un'altra conseguenza gravissima, e cioè che gli ufficiali di vascello, non potendosi allenare, non si può fare la selezione, perchè la prima base, perchè una selezione si possa fare, è appunto quella di vedere la gente all'opera, di metterla alla prova in tutte le circostanze difficili come nelle circostanze facili, di giorno e di notte, con mare buono e con mare cattivo.

Allora è possibile fare quello che fanno gli inglesi, che prima di tutto fanno una rigorosa selezione nei gradi inferiori, ponendo alla prova nei giovani ufficiali le attitudini a comandare, ad assumere responsabilità ed a prendere iniziative. Onde proseguono nella carriera solamente i più idonei, il che innalza assai la media e rende la selezione più facile nei gradi superiori.

Dunque, onorevole ministro, la selezione non si fa e questo credo che ella non me lo negherà, poichè risulta da testimonianze unanimi di tutti gli ufficiali che hanno risposto avanti alla Commissione d'inchiesta; risulta dalla relazione del 1883 sul bilancio della marina dell'onorevole Bettolo, il quale, fra gli altri suggerimenti ottimi che egli dava, e che spero verranno finalmente posti in atto, faceva anche il voto che la selezione si applicasse, ma finora non è stata posta in opera e ripeto non si può porla in opera per le circostanze in cui siamo.

Ora a questo aumento degli ufficiali di vascello che ella propone io dò una gran-

dissima importanza, non per la spesa relativa, quantunque pure sia di qualche importanza, si tratta del 3 per cento, ma perchè quell'aumento rende definitivo quell'indirizzo di gonfiamento degli organici, il quale è incompatibile con una marina forte.

Finchè gli aumenti si limitano sulla bassa forza, essi non sono consolidati. Rimane la speranza di tornare indietro, un bilancio aumenta l'organico della bassa forza, un altro può diminuirlo, ma quando voi avete creato un certo numero di ufficiali è molto difficile di ridurli.

Io capisco benissimo il sentimento che lo ha spinto, onorevole ministro, a proporre questo aumento; è un sentimento col quale simpatizzo; benchè non possa consentirvi; e l'ho talvolta udito manifestare; è questo: la mancanza di selezione ha fatto sì che una certa proporzione di ufficiali di vascello, persone stimabilissime, del resto, non sono in grado di partecipare in caso di guerra alle operazioni navali, ed allora bisogna tener conto della diffalcazione da farsi sul numero degli ufficiali di vascello disponibili in tempo di guerra, e si vuol supplire aumentando gli organici, senza pensare che così si ribadisce il male, lo si fa ripullulare nell'organico accresciuto e ci si crea la necessità di aumenti indefiniti.

Questo è il vero punto, certo l'onorevole ministro lo negherà...

MIRABELLO, *ministro della mariniera*. Lo nego fin da adesso perchè non è la verità.

FRANCHETTI. Lo so che ella lo nega; ma io sostengo che questo sistema produce una intensificazione del male anzichè un rimedio, produce una intensificazione di quella proporzione di ufficiali, stimabilissimi personalmente, ma tali che non conferiscono alla forza della marina in caso di guerra. Il numero dei nostri ufficiali è eccessivo per i bisogni di quella flotta che dovrà portarsi davanti al nemico anche quando saranno finite le otto navi approvate con la legge del 1905. E lo provo con le cifre, quantunque le cifre in questo caso abbiano un valore molto relativo. L'evidenza di quanto sostengo sta nella mancanza di allenamento.

Quando si portò tutta la squadra di costruzione posteriore al 1893, cominciando colla terna della *Re Umberto* e comprese anche la *Carlo Alberto* e la *Vettor Pisani* che non sono navi da battaglia e compresa anche la nave da blocco che non si costruirà

(prendo per base del mio ragionamento, le cifre della relazione della Commissione d'inchiesta non avendo avuto tempo di rifare tutti i calcoli) supponendo che si siano imbarcati nove ufficiali ammiragli con i rispettivi aiutanti di bandiera e capi di stato maggiore, ci saranno imbarcati, secondo le tabelle di armamento, 704 ufficiali sopra un numero totale di 969, secondo l'organico allegato al bilancio che stiamo discutendo, aggiungansi pure tutti coloro che sono necessari per riserva e per alcuni servizi particolari, come gli ufficiali di artiglieria da aggiungersi sulle grandi navi; i capi delle squadriglie delle torpediniere e di contro-torpediniere; aggiungansi altri ufficiali per altri servizi non preveduti ma che certo saranno necessari in caso di guerra; con tutto questo difficilmente si potranno imbarcare più di 760 ufficiali e quindi almeno la quinta parte del numero totale degli ufficiali rimarrà a terra.

Comprendo benissimo che voi mi direte che anche a terra ci sono dei servizi utili per la guerra, per esempio l'ufficio di Stato maggiore al Ministero della marina che deve essere composto di ufficiali naviganti e pratici della loro materia, ma rimarrà sempre considerevole l'eccesso degli ufficiali di vascello oltre al bisogno. Eccesso gravissimo in quanto vi toglie i mezzi di istruire, di allenare sufficientemente l'ufficialità, e di prepararla alla guerra perchè coi denari di cui disponete (lo ripeto e non lo ripeterò mai abbastanza) non potete istruire questo numero di ufficiali, come non potete istruire gli equipaggi; ciò è tanto vero che avendo la Commissione d'inchiesta domandato nei tre anni, dal 1902 al 1904 e pel primo semestre del 1905, il numero degli ufficiali imbarcati (e notate che si considerano anche imbarcati quelli che stanno sopra le navi ferme) il 15 gennaio ed il 15 luglio che sono i momenti di minima e di massima attività della nostra flotta, è risultato questo che, al momento in cui il numero degli imbarcati era massimo, si avevano 629 imbarcati e 328 a terra; c'era un terzo che non era in grado di potersi allenare. Questa proporzione vi dimostra che, anche supponendo che la flotta realmente si movesse, il turno non poteva dare un tempo di allenamento sufficiente a questi ufficiali.

Non entro in dettagli sopra questa legge di aumento degli ufficiali di vascello. Facio solamente osservare che, secondo me, l'aumento reale di quattro, ed apparente

di due, ufficiali ammiragli, non è giustificato. È ben vero che si sopprimono in corrispettivo due capitani di vascello, ma queste soppressioni durano poco, se devo credere alla mia esperienza personale di relatore di bilanci della marina.

Signori, l'attuale eccesso nel numero degli ufficiali di vascello si ripercuote su tutto l'organismo della marina, non solo sull'organico del naviglio, come ho cercato di dimostrare, ma anche sull'andamento dell'azienda industriale. Questo numero eccessivo degli ufficiali di vascello rende necessario di dar loro una occupazione durante i loro troppo lunghi soggiorni a terra. E questa occupazione viene da loro data con uffici che potrebbero essere coperti altrimenti. Questi uffici sono assai numerosi, tanto che manca spesso il tempo di adempierli, onde diventano nominali, ed il loro esercizio si limita troppo spesso alla firma degli elenchi e di altri documenti compilati da subalterni e che l'ufficiale firmatario non ha il tempo di verificare.

Fra quegli incarichi sono importantissimi quelli che concernono le direzioni di artiglieria ed armamenti. Così al Ministero come negli arsenali, tutto quanto concerne la sistemazione delle artiglierie e loro accessori, sulle navi in costruzione ed in riparazione, è affidato alla direzione tecnica di ufficiali di vascello.

Ora questo intervento degli ufficiali di vascello nelle direzioni di artiglieria e di armamento crea delle difficoltà enormi alla riorganizzazione della azienda industriale. Finchè non sarà rimediato a ciò, questa riforma potrà farsi in parte, ma non mai a fondo.

Vi sono alcuni ufficiali di vascello che sono competentissimi, per quanto si riferisce all'artiglieria ed all'armamento, e sarebbe bene che fossero nel corpo degli ingegneri navali. Ma per regola gli ufficiali di vascello sono fatti per navigare, combattere e manovrare e non hanno il tempo d'imparare a fare l'ingegnere. Ed allora che cosa accade? Voi avete la parte più delicata delle costruzioni, che presso le ditte costruttrici private è affidata ad ingegneri, i quali potranno anche essere talvolta ex-ufficiali, quella parte delicatissima della costruzione e dell'allestimento della nave che consiste nell'assicurare lo scopo ultimo della nave, cioè un tiro esatto, affidata ad ufficiali, che di regola non sono competenti. Si nota poi che per necessità di cose nelle destinazioni e nei traslochi degli ufficiali di

vascello l'importanza di questo servizio delle direzioni di artiglieria non è tenuta in nessun conto, ed è subordinata alle convenienze dei turni d'imbarco, onde siamo arrivati a questo risultato, che nel 1903, nella direzione di artiglieria e armamenti, della Spezia, ci sono stati 43 traslochi sopra 10 ufficiali di vascello che la componevano. Vedete dove si va a finire: si comprende come la macchina non vada.

Aggiungasi il dualismo nell'azienda delle costruzioni al cui buon andamento sarebbe invece indispensabile una direzione ed un indirizzo unico; impossibile finchè staranno l'una accanto all'altra al Ministero e negli arsenali la direzione delle costruzioni in mano al Genio navale e la direzione artiglieria e armamenti, in mano agli ufficiali di vascello.

L'onorevole De Nobili, alcuni anni fa, in un brillante discorso, descrisse alla Camera tutte le vicende e gli scambi di corrispondenze ufficiali occorse per far partecipare le varie direzioni ed i loro operai ad un lavoro insignificante, all'impianto di una lampadina elettrica, se ben ricordo.

Ora, o signori, sopra a questo impiego degli ufficiali di terra ci sono nella marina due ordini di idee opposte: alcuni li ritengono necessari per assicurare al corpo degli ufficiali di vascello la necessaria autorità e predominio nella marina; altri invece ritengono che per rendere effettivi questa autorità e questo predominio, il solo modo sia quello di esercitare talmente i nostri ufficiali nel loro mestiere che possano sempre dire una parola autorevole in tutte le questioni tecniche riferentisi alla marina. Non occorre ch'io dica che consento con questa seconda opinione.

Io ritengo adunque indispensabile, data la flotta che avremo nel 1910, di eliminare un certo numero di navi vecchie che ora si mantengono, di diminuire e non di aumentare il numero del Corpo reale equipaggi ed il numero degli ufficiali di vascello: questo credo necessario e per lo scopo supremo della preparazione militare e per rendere possibile una efficace organizzazione generale della nostra azienda marinara.

Io, onorevole Presidente, ho ancora molte cose da dire e chiedo alla Camera di poter continuare il mio discorso in altra seduta...

PRESIDENTE. Ah! questo è impossibile, lo vieta il regolamento. Lei potrà parlare ancora sui capitoli, quanto vuole, ma la discussione nel modo da lei domandato non si può interrompere.

FRANCHETTI. Vuol dire che io sop-

primerò molte delle cose che dovevo dire e tutto riassumerò. Bisogna separare l'azienda industriale dall'organismo militare e inoltre separare la contabilità da tutte le altre funzioni, e ciò non solo negli arsenali (credo che così anche la pensi il ministro), ma anche nelle direzioni generali presso il Ministero.

Bisogna affidare la contabilità ad un Corpo borghese che potrà costituirsi in gran parte con personale preso dal Corpo del Commissariato e trasportato nella carriera borghese. E tutto questo organismo contabile dovrebbe naturalmente dipendere dalla Ragioneria del Ministero, la quale poi deve rendere i propri conti a chi di diritto.

Si è già fatto qualche cosa sottoponendo alla Ragioneria del Ministero l'ufficio di revisione, ma questo non basta. Di un altro argomento importantissimo avrei da parlare, e cioè del materiale, della compilazione dei contratti e del metodo dei collaudi.

Occorre una maggior rigidità di quella che non sia stata usata per il passato almeno fino all'epoca degli studi della Commissione d'inchiesta. Dopo non so che cosa si sia fatto.

Faccio eccezione, bene inteso, per quanto riguarda le corazze, dall'opera del ministro Mirabello. E a questo proposito io non posso lasciar passare senza rilevarla, una frase della relazione dell'onorevole Arlotta. A pagina 7, colonna prima, dopo aver lamentato il ritardo nella consegna delle corazze per le navi tipo *Vittorio Emanuele*, egli aggiunge questa frase:

« Ora, diciamolo pure francamente, questo ritardo mette capo pure nelle prolungate controversie degli scorsi anni, le quali ritardarono o paralizzarono contratti che fatti a tempo più opportuno non avrebbero ostacolato il sollecito completamento delle navi ».

Ora, questa condanna all'indirizzo dell'onorevole Mirabello è un rimprovero assolutamente immeritato, perchè le cose non stanno così.

ARLOTTA, *relatore*. Non è così!

FRANCHETTI. Non è così e la frase che ho ora citata è chiara. Non è così perchè l'onorevole Arlotta avrebbe dovuto, se pur non lo sapeva (e il suo ufficio gli dava modo di saperlo) avrebbe dovuto conoscere dalla risposta data dal ministro ad una sua domanda e da lui pubblicata, che i contratti per la fornitura di queste corazze sono stati fatti l'uno nei primi mesi del 1903 (21 gen-

naio) per la « Regina Elena » e per la « Vittorio Emanuele », e per le altre due navi l'11 novembre 1904; più di quattro anni fa per le prime due navi, due anni e mezzo per le seconde.

ARLOTTA, *relatore*. Le risponderò.

FRANCHETTI. Lo so che mi risponderà, lei ha abbastanza ingegno per rispondere a questo ed altro.

ARLOTTA, *relatore*. Sono questioni di fatto.

FRANCHETTI. Sì, son questioni di fatto ed ella, onorevole Arlotta, ha dimenticato che la cagione di questo ritardo, sta nel rifiuto che ha dovuto fare la marina, dopo una seria prova al cannone, di alcuni lotti di corazze forniti dalla *Terni*. Il ritardo è dovuto a questo: che la *Terni* ha presentato alcuni lotti, i quali, dopo provata seriamente una piastra per lotto al cannone, come lo devolmente ha fatto l'onorevole Mirabello, hanno dovuto essere rifiutati, perchè non hanno presentato per i nostri equipaggi, in caso di battaglia, quella protezione che dovevano presentare. Il rifiuto di questi lotti ha reso necessario il rifarli, e il rifarli ha fatto perdere tempo ed ha cagionato quel ritardo che l'onorevole Arlotta attribuisce a non so quale controversia.

ARLOTTA, *relatore*. Glie lo dirò.

FRANCHETTI. Benedette le controversie, che hanno avuto per risultato di rompere il monopolio della *Terni*, di cui, strano a dirsi, l'onorevole Arlotta, nella pagina dopo scrive...

ARLOTTA, *relatore*. (Con forza). Perchè strano a dirsi? Non deve dire strano a dirsi. Non le consento di dire questa frase ad effetto. C'è un volume che attesta dei miei precedenti.

PRESIDENTE. Onorevole Franchetti, non provochi fatti personali.

FRANCHETTI. Non provocho fatti personali, ma tutto può dar luogo a fatto personale.

PRESIDENTE. Continui, e tenga conto anche dell'ora.

FRANCHETTI. Appunto per non provocare fatti personali, io devo spiegare, quantunque non ce ne sia bisogno, quello che ho detto.

Non è che io voglia esprimere un giudizio poco favorevole all'onorevole Arlotta, anzi lo stimo in tutti i modi, salvo che disapprovo completamente il suo sistema di dire le cose tanto dolcemente che nessuno si avvede quando fa una critica o quando approva.



PRESIDENTE. Così è esaurito l'incidente.

FRANCHETTI. Io ho detto strano a dirsi nel senso che quando lei disapprovava, da un lato, la severità verso la Terni, dall'altro, l'approvava.

So benissimo che anche lei, e lo abbiamo citato nella relazione della Commissione di inchiesta, anche lei ha contribuito, e lei stesso lo rammenta, a far vedere che i prezzi delle corazze erano eccessivi.

ARLOTTA, *relatore*. E cinque anni fa.

FRANCHETTI. Dunque la vera ragione del ritardo è stata il rifiuto di questi lotti, e non doveva attribuirsi al Ministero della marina un torto che è stato della ditta fornitrice.

E conchiudo. La Commissione d'inchiesta ha fatto una serie di proposte destinate a riformare questo sistema dei contratti e dei collaudi, che è difettoso perchè manca la determinazione delle attribuzioni e delle responsabilità. Io non so se il ministro presenterà o no delle riforme in questo senso. Debbo però fare osservare che questa questione del materiale, la quale è stata oggetto quasi esclusivo della discussione del giugno dell'anno scorso intorno all'inchiesta sulla marina, è stata trattata allora senza che si discutessero affatto queste proposte.

Ora, riguardo a queste proposte, è necessario che il ministro le accetti o ve ne sostituisca altre, se non le accetta. E questo dico anche per tutte le altre della Commissione d'inchiesta, le quali proposte formano un tutto organico che potrà non essere accettato, ma dove si crea un vuoto, occorre che sia riempito con un'altra proposta.

E ritornando alla questione del materiale e dell'allenamento, io non potrei abbastanza richiamare l'attenzione della Camera sulla necessità di ottenere, a costo di qualunque sacrificio, anche a costo di ridurre la nostra flotta, i risultati necessari.

L'esperienza delle due ultime guerre dimostra che la nazione inferiore per materiale, soprattutto per proiettili, e per allenamento, non riesce a combattere con l'avversario superiore, ma gli serve solo di bersaglio.

E per darvi una prova vivente di quello che sia una battaglia fra una marina superiore per materiale ed allenamento ed una inferiore, vi leggerò un brano di un libro, che contiene gli appunti presi durante la battaglia di Zushima dal capitano russo Semenow, imbarcato sulla nave ammiraglia

russe, e che con grande sangue freddo (perchè la marina russa, come eroismo, non lasciò nulla a desiderare, ma fu splendida) di momento in momento appuntava le sue impressioni e le pubblicò in un libro, tradotto in inglese da un ufficiale britannico, e della cui serietà ci dà garanzia il fatto che è preceduto da una prefazione di sir Clarke, membro del Consiglio di difesa dell'impero britannico.

Questi appunti sono una cosa tragica.

Questo ufficiale ci descrive la sua nave che grado a grado viene distrutta da un fuoco incessante e spietato, le passerelle demolite, i fumaioli e gli alberi rovesciati. Le torri, corazzate con venticinque centimetri di corazza, distrutte, l'incendio dappertutto, morti e feriti in numero considerevole, e ad un certo momento questo stesso ufficiale, di fronte a questa desolazione, ci descrive lo stato della flotta nemica. Udite: « io, dice Semenow, traversai il ponte verso babordo, per dare un'occhiata alla flotta nemica.

Era tutta precisamente nello stato in cui era prima del combattimento: non incendi a bordo, non navi sbandate, non passerelle demolite, pareva che fosse stata alle manovre, invece che al combattimento, e pareva che i nostri cannoni, che avevano tuonato incessantemente per l'ultima mezz'ora, avessero tirato non granate, ma il diavolo sa che cosa.

FIAMBERTI. Non arrivavano, si capisce!

FRANCHETTI. E per dimostrare che non era un fatto, che si riferiva ad una parte del combattimento soltanto, dà poi l'elenco dei morti e dei feriti giapponesi, alla fine della battaglia, il quale dà un numero di perdite addirittura insignificante.

Quali sono le ragioni di questo risultato assolutamente negativo per i russi? Il comandante Semenow le attribuisce principalmente ad un potentissimo esplosivo, adoperato dai giapponesi nei loro proiettili, ma certo anche gli altri elementi vi contribuirono, perchè la distruzione delle torri corazzate è opera di proiettili penetranti, e vi contribuì soprattutto la superiore precisione del tiro giapponese.

ORLANDO SALVATORE. Sei nodi di differenza di velocità!

FRANCHETTI. Ma qui si tratta di tiro! Lo legga questo libro, che lo merita!

ORLANDO SALVATORE. C'erano sei nodi di velocità di differenza!

**PRESIDENTE.** Lei parlerà quando sarà il suo turno, onorevole Orlando!

**FRANCHETTI.** C'era la flotta giapponese da un lato e la flotta russa dall'altro. Queste due flotte fecero delle manovre, bene o mal fatte, ma i risultati ora descritti si riferiscono al momento in cui le due flotte tiravano una contro l'altra a distanza di tiro. (*Interruzioni — Commenti*).

Ma mi lascino finire! Io voglio dire queste cose, voglio che la Camera le oda, non voglio che mi si copra la voce, come già mi è stata coperta altra volta. Vi dico, ed ho finito, che noi siamo sulla via che conduce alle condizioni della marina russa. (*Commenti*). Notate che qui non è questione di eroismo, perchè, ripeto, l'eroismo della marina russa è stato splendido. Io vi chiedo: cosa volete? Che la nostra marina

sia la marina russa, o la giapponese? A voi la risposta, onorevoli colleghi, e pensateci seriamente! Non ho altro a dire. (*Vive approvazioni — Congratulazioni — Commenti*).

**PRESIDENTE.** Il seguito di questa discussione è rimandata ad altra seduta.

La seduta è levata alle ore 12.35.

---

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore degli Uffici di Redazione e Stenografia*

Licenziata per la stampa il 7 giugno 1907

---

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.