

LXVII TORNATA

MARTEDÌ 28 MARZO 1922

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Disegni di legge (Presentazione di)	pag. 1937, 1942
Interrogazioni (Annuncio di)	1957
(Svolgimento di):	
« Sullo sciopero dei lavoratori e sul sindacato obbligatorio del lavoro nei porti italiani »	1938
Oratori:	
DE VITO, <i>ministro della marina</i>	1938
MOSCA	1940
Mozione e interpellanza (Svolgimento di)	
« Sul ripristino della <i>Leonardo da Vinci</i> come nave da battaglia »	1943
Oratori:	
CAGNI	1954
DEL CARRETTO	1953
MILLO	1947
ORLANDO	1948
TOMMASI	1943
Relazioni (Presentazione di)	1937, 1942, 1957
Saluto ai Sovrani del Belgio	1942
Oratore:	
PRESIDENTE	1942
Votazione a scrutinio segreto (Risultato di) 1937, 1956	

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario nella Commissione di finanze:

Senatori votanti 200

Ebbero voti:

Il senatore Imperiali 92
 » Rava 89
 Voti nulli o dispersi 1
 Schede bianche 18

Eletto il senatore Imperiali.

Presentazione di disegni di legge
e di relazioni.

PEANO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge: « Costituzione di sezioni aggiunte alla Corte dei Conti, per giudizi sui ricorsi in materia di pensioni di guerra ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Invito l'onorevole senatore, Fratellini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FRATELLINI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare la relazione sul dise-

La seduta è aperta alle ore 16.5.

Sono presenti: i ministri del tesoro, della guerra, della marina, del lavoro e previdenza sociale, per la ricostruzione delle terre liberate, e i sottosegretari di Stato alla marina e dell'industria e commercio.

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

gno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 7 aprile 1921, n. 640, portante modificazioni alla legge 2 giugno 1910, n. 277, riguardante provvedimenti per il demanio forestale di Stato e per la tutela e l'incoraggiamento della silvicoltura ».

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

LANZA DI SCALEA, *ministro della guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZA DI SCALEA, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge: già approvati dalla Camera dei Deputati.

Istituzione di un Comitato speciale tecnico amministrativo per l'aeronautica;

Conversione in legge del decreto-legge luogotenenziale 30 giugno 1919, n. 1233, che istituisce presso il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari una Direzione generale ed una Commissione consultiva per l'aeronautica, determinando le loro rispettive attribuzioni e recando inoltre altri provvedimenti nell'interesse dei servizi aeronautici;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 gennaio 1920, n. 174, che sopprime i tribunali militari territoriali di Caserta e di Catania;

Conversione in legge del Regio decreto-logge 7 novembre 1920, n. 1770, che concede al presidente di sessione di Corte di cassazione o equiparate, che presiede il tribunale supremo di guerra e marina nei giudizi di revisione a senso del Regio decreto-legge 8 aprile 1920, n. 458, una indennità annua di lire 4800;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1921, n. 130, che proroga l'efficacia del decreto luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1417, circa la repressione della assimilazione di malattie e delle mutilazioni volontarie;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1920, n. 1314, che sopprime le Commissioni esistenti presso il Ministero della guerra per l'esame delle controversie dipendenti dallo stato di guerra.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione del senatore Mosca al Presidente del Consiglio, ministro dell'interno ed al ministro del lavoro « Sul minacciato sciopero dei lavoratori in parecchi porti italiani e sulle intenzioni del Governo di fronte ad un'agitazione che manifestamente tende ad istituire in tutti i nostri porti il sistema del sindacato obbligatorio ».

DE VITO, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *ministro della marina*. Onorevoli senatori, essendo S. E. il Presidente del Consiglio impegnato nella discussione del bilancio all'altro ramo del Parlamento, adempio all'incarico di rispondere in nome suo, e con l'intervento anche del ministro del lavoro, all'interrogazione del senatore Mosca sui presenti scioperi.

Per poterne intendere bene l'origine, conviene che risaliamo a quella che è la nostra legislazione in materia. Quando furono abolite tutte le corporazioni che avevano invaso i porti costituendo un vero monopolio, la legge del 1869 proclamò la libertà anche del lavoro portuale e demandò ai municipi la facoltà di regolarlo.

Non occorre dire che nessun municipio provvide a tale regolamento, e quindi il lavoro nei porti rimase libero completamente senza alcun controllo, senza alcuna vigilanza.

Finchè i porti rappresentavano soltanto lo scalo per un traffico limitato, cui provvedevano in gran parte le navi a vela, e cui gli stessi equipaggi prestavano l'opera loro per lo scarico e carico delle merci, la libertà assoluta e sconfinata di lavoro non produceva gran danno. Senonchè, a poco a poco, le cose andarono cambiando con l'estendersi e l'aumentare dei traffici, con l'importanza grande assunta dalla navigazione a vapore, con l'attivarsi ed intensificarsi dei commerci. I porti diventarono veri empori, in cui il lavoro doveva essere orga-

nizzato e soprattutto vigilato: vigilato, poichè evidentemente tutto ciò che si aggrava sulla merce per tasse, per tariffe, per extra premi, non fa che elevare il costo della merce stessa.

Il problema fu per la prima volta esaminato in occasione della costituzione del Consorzio del porto di Genova, e per la costituzione del Consorzio venne ordinato il lavoro organizzandolo in cooperative. Nella legge organica regolatrice del Consorzio, si dava anche facoltà al Consorzio di sostituirsi alle cooperative, il giorno in cui queste non adempissero al loro dovere.

Una disposizione quasi analoga, migliorata nel contenuto e nella forma, fu adottata per il Consorzio di Venezia. Con la istituzione del provveditorato restò a questo affidata la disciplina del porto di Venezia, e sono lieto di constatare che durante questa agitazione Venezia è rimasta fedele al lavoro e nessuno sciopero si è verificato; il che torna ad onore sia di quelle maestranze, sia del provveditore al porto (*Bene*). Oggi la situazione è questa: noi abbiamo in due porti il regime di monopolio del lavoro, in tutti gli altri porti il regime di libertà; libertà abbandonata a se stessa, poichè a nessuna autorità è affidato il compito di disciplinarla effettivamente e di contenerla nei giusti limiti, tanto che un ameno spirito diceva: « i porti sono di chi primo li prende ».

A regolare tale stato di cose nominai, quando ero ministro dei trasporti, una commissione la quale doveva provvedere allo studio di un progetto per l'ordinamento del lavoro nei porti. La Commissione subì varie vicende di ricostituzione, di completamento, e presentò da ultimo al passato Governo le sue proposte le quali furono anche rivedute e modificate dal ministero del lavoro; ma, come vennero a conoscenza del pubblico, sollevarono gravi discussioni (*Commenti*): il cessato Governo non presentò il progetto e lo ha lasciato in eredità a noi; noi abbiamo avuto molte premure, specialmente in questi giorni, perchè venisse provveduto per decreto-legge all'ordinamento del lavoro dei porti; noi ci siamo rifiutati perchè crediamo che soltanto il Parlamento possa pronunciarsi in una questione così grave e decidere quale sia l'indirizzo da seguire. (*Benissimo*).

Intanto per i lavori del porto di Napoli, essendosi formate due cooperative, una di dissi-

genti e l'altra di ex-combattenti, in cui partecipano pure antichi lavoratori del porto, è sorta questione tra i vecchi e i nuovi lavoratori, organizzati tutti in cooperative.

Prima che lo sciopero avvenisse abbiamo tentato di mettere d'accordo le quattro cooperative contendenti, con un'opera di conciliazione la quale si basava su questi principi:

Riconoscimento di tutte e quattro le cooperative, riconoscimento dei contratti di lavoro fatti da ciascuno; equo accordo per la difesa e ripartizione del lavoro.

E qui, per essere preciso, prego il Senato di volermi consentire di leggere le dichiarazioni che rispondono ad uno indirizzo di governo, indirizzo nel quale siamo tutti concordi e che è stato deliberato dal Consiglio dei Ministri:

Prima che lo sciopero venisse pronunciato si cercò di mettere d'accordo le parti. E furono esaminate varie proposte le quali, partendo dal riconoscimento delle cooperative che attualmente lavorano nel porto di Napoli, dei rispettivi contratti e della chiusura dei ruoli al momento attuale, criterii questi accettati esplicitamente da tutte le parti contendenti, stabilivano misure equitative per tener conto delle varie esigenze. Ma tutte le proposte furono rifiutate, e rimase senza determinazione anche quella di affidare all'ente portuale di Napoli la disciplina del lavoro nel porto, demandando ad una commissione paritetica, presieduta dal presidente dell'ente, la soluzione delle relative vertenze. In tali condizioni lo sciopero fu proclamato e non solo in Napoli, ma anche a Genova ed in alcuni altri porti per solidarietà verso gli scioperanti di Napoli.

Il Consiglio dei ministri fu unanime nel ritenere che non si dovesse decampare dalla proposta fatta della commissione, che convenisse mantenere l'ordine, e non intervenire nel conflitto finchè il perdurare di esso non costituisse danno diretto ed effettivo nei riguardi di pubblico interesse.

Così sono passati questi giorni nei quali il governo ha provveduto ad assicurare le esigenze più immediate e specialmente le comunicazioni postali marittime ed il carbone fossile ai gazometri. Sembrava che ieri sera la proposta della commissione venisse accettata dagli scioperanti di Napoli, come sembrava

accetta a quelli di Genova. Ma nonostante le assicurazioni ricevute, solo una piccola parte di scioperanti ha ripreso il lavoro a Napoli e lo sciopero continua in altri porti.

Può essere che ciò sia dipeso da ultimi tentennamenti o da disposizioni non pervenute in tempo. E vivamente mi auguro che ciò sia, perchè il governo non potrebbe tollerare il protrarsi di tale condizione di cose. La stasi non solo danneggia gravemente interessi privati, ma costituisce oramai una vera minaccia per il pubblico interesse. Quindi il governo mentre con la costituzione della commissione dà modo legale agli scioperanti di far dirimere le loro vertenze, confida che il lavoro sia immediatamente ripreso (*commenti vivissimi*). In caso contrario il governo provvederà perchè sieno assicurate con altri mezzi le operazioni di scarico nei porti. Ed ha già dato istruzioni ai prefetti perchè la legge sia rigorosamente e prontamente applicata contro chiunque attentanti all'ordine ed al lavoro. Il governo ha voluto dar prova del suo vivo desiderio di corrispondere a quella invocazione di pace che è venuta dalle opposte parti della Camera; ma una maggiore attesa è incompatibile col pubblico interesse e con l'autorità stessa dello Stato.

Deplorando che simili agitazioni sorgano sempre nei momenti in cui sarebbe maggiormente necessaria la calma, la serenità e l'ordine per la trattazione dei più vitali nostri problemi nei convegni internazionali, il governo manda da questo banco agli scioperanti un ultimo invito per il ritorno immediato al lavoro.

Se rimarrà inascoltato, il governo farà tutto il suo dovere (*approvazioni, commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mosca per dichiarare se sia o non soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

MOSCA. Con mio dispiacere, non posso dichiararmi del tutto soddisfatto di quanto ha detto l'onorevole ministro della marina. Non già che io non possa approvare quasi tutto quello che ha detto, ma avrei desiderato dichiarazioni più precise sopra un punto importantissimo della nostra politica interna. Gli egregi colleghi sanno benissimo in quali condizioni siamo: ci troviamo oggi davanti ad una levata di scudi del movimento sindacale, che vuole profittare di certi momenti un po' difficili che attraversiamo, per

imporsi al Governo ed ottenere che in tutti i porti sia applicato il regime, che purtroppo è già in vigore a Genova, del sindacato obbligatorio. È quasi superfluo spiegare che cosa sia questo sindacato obbligatorio ad una assemblea così intelligente come il Senato, che segue lo svolgersi delle quistioni più importanti, anche quando esse riguardano le altre nazioni.

Il sindacato obbligatorio, istituito di fatto in Italia nel porto di Genova, non è stato finora accettato da nessun'altra nazione civile: tutte vi si sono opposte recisamente, perchè esso sarebbe la fine assoluta di ogni libertà di lavoro. Il sindacato obbligatorio farebbe risorgere la corporazione medioevale in tutto quello che aveva di più esclusivo e di meno liberale, perchè in sostanza consiste nel fatto che può lavorare soltanto chi è iscritto ad una associazione di mestiere. Esso è quindi un'associazione coattiva, che impone ai singoli lavoratori di entrare a farne parte, sotto pena di perdere il pane, di subire cioè la pena maggiore che si possa dare ad un padre di famiglia, il quale non ha che le sue braccia per sostentare la vita.

È ammissibile, anzi ammissibilissimo, che nella lotta tra capitale e lavoro, i lavoratori si possano associare, che possano costituire una associazione volontaria. Questo nessuno lo nega. Io credo, a dire il vero, che i vantaggi, per i lavoratori, delle associazioni volontarie siano stati un po' esagerati, perchè gli aumenti di salari che si attribuiscono agli scioperi imposti spesso dalle associazioni, si sono quasi sempre ottenuti, quando le condizioni erano tali che essi dovevano avvenire; poichè quando è soverchio il costo di produzione, lo sciopero per l'aumento dei salari riesce inefficace, e l'opera dell'associazione sindacale resta senza effetto. Ad ogni modo, ammettiamo pure l'associazione volontaria, ma non l'associazione coattiva, perchè questa spegnerebbe ogni libertà di lavoro. E tengano presente gli egregi colleghi, che, se il sistema dell'associazione coattiva dovesse prevalere, esso porterebbe alla trasformazione fondamentale delle nostre istituzioni.

Ed ora spero, con poche parole, di provare la mia affermazione. Prima di tutto queste cooperative che si vogliono costituire e che dovrebbero avere l'esclusivo monopolio del lavoro, sono composte di individui che hanno tutti lo stesso colore politico, che appartengono o al

partito socialista o a quello popolare. Si preparerebbe dunque il trionfo di questi partiti, che avrebbero in mano un'arma potentissima per reclutare i loro seguaci e costringere tutti a diventare tali. Dal modo come sono costituite queste cooperative, voi potete capire quale importanza ha il poter entrare a far parte di una di esse; ed il colore politico sarebbe un'argomento decisivo per l'ammissione alla cooperativa socialista od a quella popolare.

Ma c'è di più. Quando il procacciarsi il lavoro dipenderà dai capi della cooperativa, dai direttori delle associazioni cooperative, naturalmente essi avranno un mezzo di coercizione potentissimo nelle loro mani, più potente di quelli di cui dispone lo Stato; perchè lo Stato ha i carabinieri e riscuote, purtroppo, le imposte, mentre la cooperativa, che ha il monopolio di un dato lavoro, può scacciare l'operaio e togliergli così il pane per lui e per la sua famiglia. Quindi una disciplina di ferro si stabilirebbe in queste cooperative e farebbe sì che gli operai verrebbero ad obbedire, non alle leggi dello Stato, ma agli ordini dei capi delle cooperative. E ne abbiamo avuto le prove. Infatti, uno di questi capi ebbe il coraggio di confessare in piena Camera (era allora deputato) che aveva dato l'ordine ad alcuni vapori di seguire una rotta diversa da quella stata patteggiata col Governo, e ciò perchè egli non approvava la politica del Governo. Ne consegue che questo individuo era superiore al Governo, era superiore al Parlamento. (*Benissimo*). Non occorre far nomi, perchè tutti sanno a chi io intendo riferirmi.

Inoltre, data l'organizzazione della società moderna basata sulla specializzazione del lavoro, che è una conseguenza del progresso industriale, l'azione di queste cooperative finirebbe per essere tanto potente da non poter venire efficacemente controbattuta e produrrebbe conseguenze dannosissime e pericolosissime. La società moderna, così com'è costituita, è un orologio, il cui movimento dipende da tante molle; se una di queste molle si ferma, si ferma tutta la macchina sociale. Se si fermano le ferrovie, se si fermano le navi mercantili, è tutto il Paese che ne soffre, è tutta la vita economica della nazione che viene ad esserne danneggiata. Sicchè quando noi avremo stabilito e riconosciuto la sovranità dei capi delle cooperative sui loro seguaci,

ognuno di noi si rende conto di quale arma sarebbero possessori questi signori. Essi potranno ad ogni momento minacciare e ricattare il Governo, e le minoranze organizzate, che essi dirigono, diventeranno le padrone dell'intera società. E questo è un pericolo che minaccia non soltanto il così detto stato borghese, ma anche lo stato socialista. Se lo Stato fosse organizzato secondo i principi del comunismo, questo pericolo rimarrebbe immutato. Tanto è vero che Lenin, il quale non è uno sciocco, ha sciolto i sindacati e dichiarato reato lo sciopero, perchè ha capito che altrimenti i sindacati, e non lui, sarebbero stati i padroni della Russia.

Ed oggi in Italia il pericolo è grande, perchè questi sindacati si sono coalizzati fra loro: c'è un'intesa tra il sindacato dei ferrovieri, quello degli scaricatori di porto e quello della gente di mare. Si tratta dunque di un assalto in piena regola che questa coalizione può fare allo Stato e contro il quale lo Stato ha il dovere di difendersi.

E bisogna che tanto il Governo, quanto il Parlamento, quanto infine il Paese si rendano conto della gravità del pericolo che ci sovrasta e del difficile momento che attraversiamo, e che sappiano difendersi, affrontando il cimento con coraggio e con risolutezza. Il Governo ne è persuaso? Dico la verità: le dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina sono forse meno peggiori di quelle che io mi aspettavo; ma esse non mi sembrano tali da rassicurarci interamente. Il ministro mi ha citato più volte il porto di Genova; ma ha avuto mai il Governo il coraggio di pubblicare l'inchiesta fatta dall'ammiraglio Bonino sull'andamento del porto di Genova? Il Governo precedente anzi aveva manipolato un disegno di legge, preparato dall'on. Beneduce, il quale introduceva il regime del sindacato obbligatorio, quello cioè che ha dato la prova che tutti sanno a Genova, come risulta chiaramente dall'inchiesta dell'ammiraglio Bonino, a tutti i porti d'Italia.

E appunto perchè questo disegno di legge non è stato applicato per decreto-legge, oggi è scoppiato lo sciopero. Ecco la vera ragione della presente agitazione. (*Benissimo*). Noi, dunque, ci troviamo in presenza ad un movimento gravissimo, ed è necessario che il Par-

lamento ed il Paese siano sicuri di avere alla loro testa un Governo conscio della gravità del problema, e che lo sappia affrontare decisamente. Non è un momento nel quale è tollerabile una condotta equivoca. Il Governo deve dire chiaramente se sosterrà in tutto o in parte la politica del sindacato obbligatorio o se la combatterà a viso aperto. Il Paese non può più vivere nell'incertezza, davanti ad una questione così grave. (*Approvazioni vivissime e generali, vivi applausi, molte congratulazioni*).

Saluto ai Sovrani del Belgio.

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano i senatori e i ministri*). Credo di interpretare il pensiero unanime del Senato, rivolgendo un deferente saluto ai Sovrani del Belgio, ospiti graditi del Re e della Nazione italiana. (*Vivi applausi*).

All'eroico Belgio, esempio preclaro della grandezza morale alla quale può assurgere un popolo, vada l'espressione della nostra fratellanza e della nostra simpatia. (*Vivi applausi*).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella giornata di ieri.

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

DE NOVELLIS, segretario, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Presentazione di relazioni.

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

DIENA, relatore. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome dell'Ufficio centrale, la relazione sul seguente disegno di legge: « Riattivazione dei termini normali e provvedimenti di favore in materia di tasse di successione, di registro, e di manomorta nelle terre della Venezia già invase dal nemico e nella zona di operazione ».

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

Invito l'onorevole senatore Garofalo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

GAROFALO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione della Commissione per le petizioni, sulle petizioni dal n. 16 al n. 27.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Garofalo della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Invito il senatore Marescalchi a recarsi alla tribuna per la presentazione di una relazione.

MARESCALCHI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Concessione di pensione alla vedova di Napoleone Colaianni ».

Do atto all'onorevole senatore Marescalchi della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Prego il senatore Di Stefano di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI STEFANO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 22 novembre 1919, n. 2440, e 7 novembre 1920, n. 1724, concernenti la moratoria delle obbligazioni di aziende esercenti servizi pubblici di trasporto ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Di Stefano della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Presentazione di un disegno di legge.

ROSSI TEOFILO, ministro dell'industria e del commercio. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI TEOFILO, ministro dell'industria e del commercio. Mi onoro di presentare al Senato il disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 13 marzo 1922 n. 872 che modifica quello 28 luglio 1921 numero 1072 relativo ai fitti dei negozi ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro per l'industria ed il Commercio della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso allo stesso Ufficio centrale che già ebbe ad esaminare decreti analoghi.

Svolgimento di interpellanza e di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interpellanza e della seguente mozione:

Interpellanza del senatore Tommasi al ministro della marina. « Per conoscere quali siano gli intendimenti del governo su quella che conviene debba essere la sorte definitiva della corazzata « Leonardo da Vinci » in armonia al voto del Senato del 7 febbraio 1921 e degli accertamenti tecnici disposti ed eseguiti in conformità di esso ».

Mozione dei senatori Millo, Gualterio, Grandi, Brandolin, Vitelli, Di Frasso, Giunti, Wollemborg, Triangi, Fano, Valvassori-Peroni, Apolloni, Battaglieri, Badoglio, Figoli, Mazzoni, De Cupis, Campello, Cefalo, Lanciani, Bocconi, Rattone, Zupelli, Romanin Jacur, Arlotta, Brusati Roberto, Thaon Di Revel, Bonazzi, Gallina, Sormani, Spirito, Pecori Giraldi, Petitti Di Roreto, Amero d'Aste, Cusani Visconti, Borsarelli, Ferrero di Cambiano, Dallolio Alfredo, Giardino, Pavia, Presbitero, Biscaretti, Rossi Giovanni, Bergamini, Barbieri, Dallolio Alberto, Ferraris Dante, Paternò, Torrigiani Luigi, Cagni, Leonardi Cattolica, Mengarini, Ferraris Carlo, Mortara, Brusati Ugo, Diena, Pincherle, De Amicis Mansueto, Cencelli, Valli, Del Bono, Santucci, Torrigiani Filippo, Pigorini, Grosoli, Zippel, Di Brazzà, Agnetti, d'Ovidio Francesco, Torraca, Filomusi Guelfi, Giusti Del Giardino, Pianigiani, Piccoli, Passerini Angelo, Fratellini, Gioppi, Greppi, Melodia, Frascara, Beria D'Argentina, Beltrami, Martinez, Del Carretto e Tamassia;

« Considerato l'impegno assunto dal Ministro della marina nella seduta del Senato del giorno 7 febbraio 1921;

« Considerato il risultato della Commissione tecnica sullo stato della *Leonardo da Vinci* pienamente favorevole alla sua riparazione;

« Considerate le decisioni del Congresso di Washington nei riguardi dell'assegnazione di tonnellaggio di navi corazzate in 175.000 tonnellate, mentre l'Italia ora ne possiede solamente 110.000 e per un decennio almeno non sarà prevedibilmente possibile aumentare questo suo tonnellaggio;

« Visto che il ritardo della riparazione importa un maggiore deperimento del materiale

e renderà sempre più costosa la riparazione della nave;

« invitano il Governo a voler attuare il parere della Commissione tecnica riparando al più presto la *Leonardo da Vinci*.

Ha facoltà di parlare il senatore Tommasi per svolgere la sua interpellanza.

TOMMASI. L'onorevole ministro De Vito, al quale mi è gradito porgere un deferente saluto augurale, fatto di stima e di personale simpatia, accennando nella discussione sulle comunicazioni del Governo alla *Leonardo da Vinci*, si riservò di parlarne nello svolgimento di questa interpellanza ed in maniera, siccome disse, da sperare ne rimanessi soddisfatto. Ciò mi affida possa la mia iniziativa avere, e presto, l'attesa e dovutale fortuna. E perchè questa riesca completa, e piena abbia ad essere la soddisfazione mia e dei molti autorevoli colleghi che condividono il mio pensiero, tratterò l'argomento siccome era nei miei propositi.

Dirò dunque che, recuperata per virtù di scienza e d'arte italiana la sommersa corazzata *Leonardo da Vinci*, sorse subitaneo nell'universale il voto, fosse senza indugio restituita alla flotta nella primiera efficienza, intuendosi che si potesse anche migliorarla a seconda dei progrediti sistemi nelle costruzioni navali.

Volle il caso toccasse a me l'iniziativa di rendermi interprete in questa Assemblea, non pure della conclamante opinione pubblica, ma del consenso di competenti autorevolissimi. Fu così che nella tornata del Senato del 7 febbraio 1921 il tema ebbe largo svolgimento in una discussione che fu chiusa con l'approvazione di un ordine del giorno a firma, oltre che mia, di molti onorevoli colleghi. Esso diceva: « Il Senato esprime il voto che la recuperata corazzata *Leonardo da Vinci* venga ripristinata come nave da battaglia quando a giudizio dei tecnici sia riconosciuto che lo scafo abbia le adatte condizioni ». Il ministro della marina del tempo, l'on. Sechi, propose completarsi l'ordine del giorno aggiungendovi: « e che la spesa sia proporzionata all'aumento dell'efficienza militare che ne risulterà ». Cotesta aggiunta, la quale evidentemente mirava a subordinare il ripristino della nave all'entità della spesa, cioè ad una spesa che non risultasse eccessiva, fu respinta dal Senato.

Onde rimase il voto che la nave fosse da ripristinarsi, colla sola riserva di riconoscersene adatte le condizioni a giudizio di tecnici.

Ossequente alle determinazioni del Senato l'on. ministro Sechi, con foglio d'ordini del 10 dello stesso mese di febbraio 1921, comunicato al Senato, costituì una Commissione di tecnici eminenti, con a capo l'illustre vice ammiraglio Millo. Il compito fu questo: « Per accertare le condizioni della Regia nave *Leonardo da Vinci*, e proporre, in base agli accertamenti, quale ulteriore impiego meglio convenga di farne; e qualora risultasse, in massima, la convenienza militare ed economica di ripristinare la *Leonardo da Vinci* per servizio di nave da battaglia, la Commissione esaminerà pure se e quali modifiche convenga portare allo scafo, all'armamento e all'allestimento per ottenere che essa meglio risponda alle attuali esigenze belliche ».

Sono note le conclusioni della Commissione, prese all'unanimità, favorevoli all'immediato ripristino della nave, con le modifiche consigliate dai risultati della battaglia del Jutland, preventivando una spesa di circa 60 milioni. L'onorevole ministro Bergamasco, cui nel luglio venne presentata la relativa relazione, stimò che di essa la parte preventiva fosse verificata dal Comitato dei disegni delle navi, il quale Comitato ha speciale competenza in materia. Il risultato della verifica fu di completa approvazione del preventivato. Indi a che lo stesso ministro Bergamasco convocò il Comitato degli ammiragli, al quale sottopose la questione della convenienza del ripristino, facendo presente che la spesa non avrebbe potuto, in ogni caso, gravare sul bilancio ordinario. Quell'alto consesso, riunitosi sotto la presidenza del ministro, concluse, votando anch'esso a unanimità « la grande - parole testuali - importanza » del ripristino della *Leonardo da Vinci* come nave da battaglia e di conseguenza faceva voti perchè il Governo assegnasse al bilancio della marina, in via straordinaria, i preventivati 60 milioni.

Mai, o signori, proposta più giusta e più coerente ai rilevati precedenti; chè se non attesa, la nave, prodigiosamente recuperata, sarebbe necessariamente destinata all'abbandono, perchè, a giudizio di eminenti marinari e ingegneri, ogni altra soluzione non sarebbe conveniente,

neppure quella del disfacimento, il quale non compenserebbe, coi materiali recuperati, le spese di mano d'opera per la demolizione della nave. Donde questa mia nuova interpellanza, diretta a provocare dall'onorevole ministro della marina quella assicurazione che in primo tempo non potetti avere, vale a dire che la *Leonardo*, carissima quanto mai al cuore degli italiani, sarà presto restituita alla pristina sua efficienza militare di nave da battaglia di primo ordine, che sarebbe la sesta delle nostre grandi unità e come tale, lo noti il Senato, tuttavia inquadrata tra esse. Dovere di coerenza e di convenienza non ammette altra e diversa soluzione, affatto inconcepibile e assurda essendo, dopo tutto, ogni altra. Dico incoerente, inconcepibile e assurda ogni soluzione che non fosse quella del ripristino della nave, essendosi verificata la tassativa condizione voluta, se non vogliamo dire imposta, dal Senato con l'ordine del giorno del 7 febbraio 1921, cui, per verità, fece sollecito omaggio l'onorevole ministro Sechi.

Statui il Senato, senza riguardo a spesa, dovesse la *Leonardo* ridivenire nave da battaglia qualora se ne riscontrassero adatte le condizioni. Ebbene, queste sono emerse eccellenti per unanime giudizio della Commissione di tecnici all'uopo deputata e per il consenso del Comitato degli ammiragli, consultato testè ancora una volta dall'onorevole ministro De Vito. E che si vuole di più perchè sia dato immediato e indilazionabile esecuzione al voto del Senato? La convenienza forse della spesa? Ma quel voto fu pronunziato con esplicita esclusione di siffatta limitazione, la quale, per emendamento, era voluta dal ministro Sechi, e fu respinta dal Senato. Tuttavia la convenienza economica ha formato oggetto di esame accurato da parte delle Commissioni di tecnici e del Comitato degli ammiragli, ed ammessa all'unanimità, imperocchè, o signori, vale la spesa di 60 milioni per restituire alla flotta, e per giunta notevolmente migliorata, una nave indispensabile alla conservazione della nostra potenza navale nel Mediterraneo, e quando, siccome è notorio, la grande nave moderna da battaglia costa attualmente quasi mezzo miliardo e quando non è meno risaputo che l'eventuale perdita di una di tali navi, potendo aversene poche, rappresenterebbe un disastro per molti anni non riparabile.

Noi, o signori, come i francesi, dobbiamo pretendere nel Mediterraneo l'equilibrio delle forze per la sicurezza reciproca; ed altrettanto desiderano gl'inglesi. Sicchè nessuna delle tre flotte mediterranee dovrà o dovrebbe essere prevalente.

La situazione dell'Italia è, per la sua posizione geografica, per i suoi commerci e per la necessità dei suoi rifornimenti, talmente eccezionale che la Conferenza di Washington non ha potuto, per quanto se ne sa, non tener conto di tali specialissime condizioni. Bisogna che l'Italia, perchè la pace nel Mediterraneo sia veramente assicurata, possa conservare un'efficienza navale non inferiore a quella delle nazioni che nel Mediterraneo abbiano interessi politici, commerciali ed economici. Pertanto a Washington è stato riconosciuto all'Italia, come alla Francia, il principio della rispettiva parità di tonnellaggio delle grandi navi, posciachè venne svolto con grande competenza e fermezza dal presidente della Delegazione italiana, l'onorevole senatore Schanzer, e col pieno appoggio degli ammiragli inglesi e americani.

Ebbene, opera di pratica attuazione di questo giusto principio è di renderlo realtà; non oso dire mercè nuove costruzioni di navi (questo essendoci consentito dalla Conferenza di Washington soltanto nel 1927 e nel 1929), ma riparando almeno quella che ne appassiona e che deve integrare la nostra flotta, la nostra potenza navale.

La Conferenza di Washington ci ha a questo esplicitamente autorizzati e il non farlo ci menomerebbe di fronte agli alleati per flagrante incoerenza politica.

L'Italia ora possiede cinque grandi corazzate in efficienza tipo « dreadnought », quali *Duilio*, *Doria*, *Cesare*, *Cavour*, *Dante*, con un complessivo tonnellaggio di centodiecimila tonnellate.

Premesso che la Conferenza di Washington ha ammesso l'Italia, alla pari della Francia, ad avere grandi navi per 175 mila tonnellate e paragonando la nostra marina alla francese, si ha che questa oggi possiede sette grandi corazzate in completa efficienza per complessive tonnellate 168.000. Senza dire che ha, almeno per ora, interrotta la costruzione, già avanzata, di altre quattro navi, tipo *Normandie* per un totale di 101.000 tonnellate. E senza altresì

dire che la Francia ha 200.000 tonnellate di vecchio tipo, coetanee alle sette nostre tipo *Elena* e *Pisa*, le quali hanno un totale di 85.000 tonnellate; e così 85.000 nostre in confronto di 200.000 della Francia. Ma a parte cotest'ultimo non trascurabile raffronto, volendosi e dovendosi tradurre in realtà il principio, fissato a Washington, delle due forze equivalenti, si ha al presente a nostro svantaggio una differenza in meno di 58.000 tonnellate: 168.000 — 110.000 = 58.000.

Ripristinando la *Leonardo*, questa differenza verrebbe diminuita di 21.500 tonnellate; sarebbe, cioè, ridotta da 58.000 a 36.500 tonnellate. Per diminuire ancor più tale sensibile differenza, vi sarebbe, giusta l'autorevole avviso testè espresso in Senato dall'onorevole senatore Orlando, da ottenere dalle nazioni dell'Intesa, l'autorizzazione di utilizzare la già *Tegetthof* austriaca, che ci darebbe altre 21.000 tonnellate ed una settimana discreta nave, con una spesa relativamente minima, e tale da potersi includere nel bilancio ordinario della Marina. In questo caso rimarrebbero altre 15,500 tonnellate di differenza a nostro svantaggio.

A Washington ci è stato riconosciuto il fine nostro, quello di avere al pari della Francia 175.000 tonnellate e logicamente ora non ci si potranno negare i mezzi, di raggiungere cioè prima del 1927 la concessaci uguaglianza colla Francia, alla quale ci approssimeremo con la utilizzazione della *Leonardo* e della *Tegetthof*.

Nè questo è tutto: lo svantaggio dell'inferiorità nostra in tonnellaggio, malgrado gli sforzi dell'Italia a Washington per l'affermazione del rilevato principio della parità di forze nel Mediterraneo, si mantiene per di più nel numero e nella portata delle artiglierie, poichè la flotta francese possiede un assieme di 78 pezzi di grosso calibro, dei quali 30 da 340 mm. e 48 da 305 mm.; mentre da parte nostra si hanno invece soltanto 64 cannoni da 305 e quindi una inferiorità in numero di cannoni, e per 30 pezzi, anche in calibro, perchè da 340 anzichè da 305, come sono tutti i nostri cannoni.

Queste notevoli e sensibili differenze, che sono per noi gravi deficienze, debbono sparire, debbono essere colmate. Sarebbe colpa non farlo e meschina ragione la parsimonia nelle spese, perchè inopportuna e condannabile tale

ragione, là dove si trova in giuoco la suprema e inderogabile necessità, quale è quella di garantire la difesa e la sicurezza dello Stato, mentre esiziale potrebbe riuscire una malintesa economia in proposito sia nel campo economico — perchè con la spesa di 60 milioni si pone in valore una nave del costo di mezzo miliardo circa — che nel campo militare e di prestigio ad un tempo della dignità dell'Italia nei rapporti internazionali, specie ora che la Conferenza di Washington ce ne autorizza.

Non saprei comprendere quindi un *no* al riguardo della spesa per la *Leonardo da Vinci*, e quel *no* non ci verrà certamente opposto dall'alto intelletto dell'onorevole De Vito.

La politica dell'Italia alla conferenza di Washington si infrangerebbe di fatto per relativa poca cosa: solo 60 milioni per rimettere in efficienza una nave di primissimo ordine, la quale, come or ora ho detto, verrà a valere circa mezzo miliardo; e, quel che più monta, che porrà la potenza navale d'Italia nel posto assegnatole nei concerti dei maggiori Stati del mondo.

Ogni esitazione in proposito, e peggio un diniego, non sarebbe possibile nè concepibile; il paese, o signori, in un dato momento, *quod Deus avertat*, si ergerebbe a giudice severo verso gli oppositori! Che se per cosa di tanto momento fosse consentito ispirarsi ad economie, quasi sul piede di casa, direi: Ma i 60 milioni si hanno di già, o si dovrebbero avere a disposizione, senza d'uopo di apposito stanziamento.

Il Ministro Del Bono, fece accantonare, dagli stanziamenti a disposizione, 125 milioni proprio per il ricupero e il successivo ripristino della *Leonardo da Vinci*. Si hanno inoltre al presente fondi per mano d'opera destinati precisamente alle riparazioni di navi danneggiate dalla guerra, e dei quali fondi il ministro della marina può da sè e liberamente disporre a totale sua discrezione.

Ma vi ha di più: l'onorevole ministro della marina manifestava nella tornata del Senato del 22 corrente che « per poter provvedere alla disoccupazione (sono parole del Ministro) in modo proficuo, il Governo deve fare un piano organico di lavoro, comprendendovi le opere necessarie alla marina mercantile e a

quella militare, e distribuendole opportunamente tra i vari cantieri navali ».

Nè basta. Se quanto precede non concorresse, vi sarebbe da destinare per la *Leonardo* il ricavato dalla vendita di navi non aventi più efficienza bellica, di cui il Parlamento è stato chiamato ad occuparsi per la conversione in legge di relativi decreti reali, degli 11 marzo 1920, n. 348 e 20 gennaio 1921, n. 85, il primo dei quali decreti dà espressamente la facoltà al ministro della marina di fare del ricavato « quel qualsiasi reimpiego che giudichi più conveniente ». E nulla di più conveniente, o signori, che la *Leonardo* risorga potente e presto.

Ma sia quel che si voglia dell'uso o meno possibile dei fondi enunciati, la *Leonardo* non può e non deve rimanere condannata all'abbandono come un rudero inservibile, lasciando disperdere la gloria del faticoso e ingegnoso ricupero ed i molti milioni che ne costò la spesa.

La *Leonardo*, l'ho già detto, è tuttora nei quadri della flotta; il Senato, nel 7 febbraio scorso anno, virtualmente ne decretò la risurrezione; e un decreto, non diverso, di esecuzione, non potrà mancare dal patriottismo del Governo, cui fu fatto formale invito da questa Assemblea, e non mancherà dalla saggezza dell'onorevole ministro della marina.

Leghi, onorevole De Vito, il suo autorevole nome alla resurrezione della *Leonardo* e sarà benemerito della marina italiana che la guarda con fede, e del Paese: impazienti la marina italiana ed il Paese di riavere la flotta potente quanto nell'anteguerra, e insofferenti di vedere al fine riparato il raccapricciante e sacrilego affondamento che sottrasse la grande nave alla difesa della patria, e per cui la *Leonardo*, levandosi meravigliosamente dal fondo del mare con la ferma volontà impressale di vivere potente siccome nacque, pensatamente ebbe segnato nella sua nuova coperta, e non certo invano, il motto fatidico del Grande da cui si intitola: « ogni torto si drizza ».

Dopo la Conferenza di Washington e alla vigilia dell'altra di Genova, l'Italia non deve smentire sè stessa e tanto meno deve menomarsi e rimpicciolirsi al cospetto del mondo, che pur la vede assisa tra le grandi potenze.

E veramente grande facciamo in tutti i modi che sia, ricordandoci sempre che si è grandi

tanto per quanto si è forti e potenti. (*Applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Millo.

MILLO. Dopo quanto ha così ben detto l'onorevole Tommasi, ben poco mi rimane a dire per appoggiare la mozione firmata da molti onorevoli colleghi e da me.

Riassumo lo stato della questione. Io sono stato il presidente della Commissione nominata dal ministro del tempo, onorevole Sechi, per giudicare il da farsi della *Leonardo da Vinci*. La Commissione ha lavorato intensamente per ben cinque mesi, ha visitato ripetutamente la nave mano mano che i locali erano accessibili, ha sentito il parere di eminenti persone anche estranee alla marina, tecniche in architettura navale (tra le quali cito a titolo di onore l'onorevole Salvatore Orlando), direttori di stabilimenti industriali, altri ingegneri, ecc. Le varie soluzioni che si presentavano erano: ripristino della nave come era o con qualche modifica dedotta dagli insegnamenti della guerra; la trasformazione della nave in piroscalo da passeggeri; la trasformazione in piroscalo da passeggeri e da carico; la trasformazione della nave per il trasporto della nafta; la trasformazione in cisterna per la nafta nei porti; ed infine la demolizione.

Per non tediare il Senato, dirò che la soluzione che appariva a prima vista come più conveniente, quella della trasformazione della nave in piroscalo da passeggeri, fu dovuta scartare in base alle notizie avute su quanto era avvenuto per la *Caracciolo*. La *Caracciolo* era in costruzione durante la guerra nell'arsenale di Castellammare e sarebbe stata, quando ultimata, potentissima, forse la nave più potente al mondo; ma non fu ritenuto di poter ultimarla, perchè mancavano i mezzi e sarebbe stato necessario molto tempo. Fu venduta per 6 milioni e mezzo ad una Società di navigazione. Il direttore di questa Società ha dichiarato alla Commissione che si spendevano circa 75 milioni per ridurre quella nave a nave di trasporto per passeggeri; dopo di che si avrebbe avuto una nave che forse non sarebbe convenuto nel momento attuale far navigare. (*Commenti*).

Tutte le varie soluzioni dunque furono accuratamente esaminate e controllate e la miglior

soluzione apparve quella del ripristino della nave come nave da guerra. Furono fatti accurati preventivi, che raggiunsero la cifra di 60 milioni circa.

La Commissione avendo così ultimato i suoi lavori ai primi di luglio, presentò le sue conclusioni al Ministro, che era allora l'onorevole Bergamasco.

L'onorevole Bergamasco suppose, forse, che la Commissione avesse fatto preventivi, come si dice, troppo rosei, e li sottopose ad una nuova revisione da parte del Comitato dei disegni delle navi. Caso veramente strano negli annali della storia, i due preventivi si trovarono d'accordo! Allora l'onorevole Bergamasco portò la questione avanti al Comitato degli ammiragli, il quale ad unanimità, come ha detto il senatore Tommasi, si pronunciò per il ripristino della nave come nave da guerra, facendo voti che il Governo accordasse i fondi necessari.

BERGAMASCO. Domando la parola.

MILLO. Dopo ciò vi è un periodo di tempo nel quale notizie ufficiali sulla sorte della *Leonardo* non se ne sono avute; mentre giaceva sempre innanzi al Senato l'interpellanza del senatore Tommasi.

Salito al potere l'onorevole De Vito egli - mi permetta che lo dica - pose la questione agli ammiragli nei suoi veri termini: dicano gli ammiragli se è conveniente, utile, necessario il ripristino della nave, dal punto di vista tecnico e militare, poichè la questione finanziaria è di mia competenza. Non furono proprio queste le parole, ma la sostanza è la stessa.

Gli ammiragli risposero in senso favorevole al ripristino e così, essendo ora venuta in discussione l'interpellanza Tommasi, ne sorse la mozione attuale. Bisogna che la questione sia ora assolutamente decisa e sia adottata una di queste due soluzioni: o si comincia subito il ripristino o si inizia senz'altro la demolizione. La demolizione renderà ben poco, perchè il costo della mano d'opera assorbirà quasi totalmente il ricavato dalla demolizione stessa; ma ad ogni modo la nave non può rimanere più lungamente in attesa di soluzione, perchè deperisce di giorno in giorno. E ripeto: o si ripristina come nave da guerra, come è stato progettato, dividendo la spesa in tre anni; oppure se ne inizi senz'altro la demolizione.

Quasi per fatto personale mi riferisco per un istante all'emendamento presentato dall'onorevole Sechi alla mozione in parola. In questo emendamento si propone che - suppongo - una Commissione esamini debitamente la questione: mi pare che di Commissioni e Comitati ve ne siano stati troppi!

Nell'emendamento è detto che si dovrebbe debitamente verificare ecc.: vuol dire che la Commissione da me presieduta non ha lavorato debitamente. Orbene io non sento di meritare questo appunto, nè sentono di meritarlo i componenti della Commissione che fu da me presieduta.

Dal lato tecnico io non capisco poi che cosa voglia dire l'emendamento. Sono 60 milioni: occorre spenderli bene. Io ricorderò che nella battaglia del Mare del Nord che è stata la più grande battaglia navale, combattuta da che esiste il mondo, le unità leggere, quando sono entrate in azione le grandi navi, sono state immediatamente obbligate ad allontanarsi e molte distrutte in brevissimo tempo. Tra l'altro un incrociatore inglese incappato per sua disgrazia di notte nella squadra tedesca è stato distrutto in meno di due minuti. Perciò, queste navi sottili cui allude evidentemente l'onorevole Sechi, quale impiego avranno? Mi permettano gli illustri generali che seggono in quest'Aula, un paragone: avranno l'impiego della cavalleria nei casi disgraziati. Bisogna avere allo incirca parità di forze con l'avversario: in tempo di pace non è bene fare assegnamento soltanto sulle forze morali.

Il senatore Tommasi ha ricordato il motto scritto sulla coperta della *Leonardo da Vinci* che ha riveduto il sole per merito del Genio navale italiano: « Ogni torto si drizza ». Mi auguro che questo motto porti fortuna alla bella nave, alla nostra marina, all'Italia. (*Approvazioni vivissime, applausi, congratulazioni*).

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

ORLANDO. Allorchè nel gennaio dello scorso anno, dietro invito cortese dell'allora ministro ammiraglio Sechi, parecchi di noi senatori potemmo assistere al recupero della *Leonardo* e quando corse per l'Italia la notizia che, dopo un lungo lavoro ed una spesa grave, e a studi che fanno grande onore al nostro genio navale, quella nave era stata sottratta alla sua triste

sorte, io credo che nessun italiano avrebbe mai supposto che a quella brillante operazione non avesse fatto seguito la riparazione della nave, per renderla ancora utile al servizio della Patria. (*Benissimo*).

Ma così non avvenne e quel che poteva considerarsi come un semplice fatto amministrativo, la riparazione cioè di una nave, divenne una questione, la questione della *Leonardo*, della quale ancor oggi, a più di un anno di distanza, si parla.

L'ammiraglio Sechi, allora ministro della marina, fu apertamente contrario a quel ripristino. (*Segni di denegazione del senatore Sechi*).

Onorevole Sechi, ella fa segno di no; ma io ho qui il resoconto della tornata del Senato in cui si parlò di questa questione e nella quale ella spiegò la sua opposizione al ripristino della *Leonardo* asserendo l'insufficienza tecnica nei riguardi della difesa sottomarina.

« Si tratta - ella diceva - della struttura fondamentale dello scafo e nessuna modifica potrà ovviare all'inconveniente che la *Leonardo* presenta per la sua antiquata struttura; mentre non è praticamente possibile attuare sulla *Leonardo* quellà struttura che oggi è riconosciuta la più indicata e la migliore per capacità di rendere minimi i danni delle armi subacquee ».

Mi permetta, onorevole senatore Sechi, di dirle che io non sono affatto del suo parere. Circa l'insufficienza di difesa sottomarina della *Leonardo*, non entrerei certamente qui in particolari essenzialmente tecnici, ma citerò dei fatti e dei nomi, che mi sembrano di natura esuberantemente convincente a dimostrare che il suo assunto non ha fondamento.

La *Leonardo da Vinci* fu progettata, intorno al 1908 o 1909, dal defunto ing. Masdea, al quale forse il paese nostro non ha reso quelle onoranze che veramente avrebbe meritato...

Voci: È vero!

ORLANDO. ... L'ing. Masdea, che ebbe ingegno misurato ed equilibrato, fu autore di quelle navi tipo *Garibaldi*, *Varese*, ecc. che furono riprodotte otto volte per diverse nazioni estere e per la nostra, e fu autore altresì dei progetti della *Leonardo da Vinci* e delle cinque navi sorelle. Forse la considerazione del rispetto dovuto a quel nome, avrebbe dovuto fre-

nare il senatore Sechi dal fare questa critica all'opera svolta nel campo navale da quell'ingegnere. Non una critica ma una lode noi dobbiamo rivolgere alla memoria dell'ingegnere Masdea, perchè egli introdusse in quelle sei navi la triplice divisione longitudinale della carena, che ne costituisce la grande prerogativa. L'on. Sechi mi fa dei segni negativi...

PRESIDENTE. Non ne tenga conto, onorevole Orlando, altrimenti la discussione si riduce ad un dialogo (*ilarità*).

ORLANDO. Dunque quella sistemazione della carena nessuna delle navi che presero parte alla battaglia dello Jutland la possedeva, ad eccezione delle ultime navi tedesche tipo *Bayern*, che erano state impostate nel 1913, una delle quali fu potuta finire poco prima di quella battaglia, ed erano state progettate circa nel 1912, posteriormente cioè a quelle del *Masdea*. Ebbene, quelle navi contengono una riproduzione della divisione della carena adottata nella costruzione della *Leonardo da Vinci*. Chiunque può verificare quello che io dico, perchè dopo la resa della flotta tedesca a Scapa-Flow, gli inglesi non distrussero (e non so se ancora l'abbiano distrutta) la *Bayern*, ma la misero in bacino appunto per studiarne meticolosamente i particolari, tanta era la riputazione che questa nave aveva conquistata nel mondo tecnico inglese; e i disegni, scrupolosamente eseguiti sono stati in seguito pubblicati. Orbene, ripeto, quelle navi come ho detto riproducono la triplice divisione delle stive della *Leonardo da Vinci*, ed è risaputo dai tecnici che, per quello che riguarda la difesa sottomarina, i tedeschi erano più innanzi degli inglesi e si sa che le navi germaniche diedero prova di poter sopportare lo scoppio di mine e di siluri, in varie occasioni, restando sempre a galla.

Perciò, se il senatore Sechi dice che i progetti dell'ingegnere Masdea del 1909 sono oramai antiquati, quando pensiamo che le sistemazioni da questo esimio ingegnere proposte ed attuate sono copiate ed ammirate da altre potenze marittime più innanzi di noi nello sviluppo navale e industriale, noi possiamo dire che l'ingegnere Masdea fu allora un precursore di queste sistemazioni e le navi da lui progettate non sono davvero un'anticaglia. E non basta. L'America ha seguito anch'essa questo sistema. Anche i disegni delle navi americane che ora dovranno

essere distrutte sono stati pubblicati in questi ultimi giorni; chiunque potrà verificare che la tripla divisione della carena è ripetuta anche dalle navi americane e resterà nelle tre tipo *Tennessee* che quella nazione ha ottenuto, a Washington, di conservare.

Or dunque, come si può accusare questo tipo di navi d'insufficiente difesa sottomarina? Io questa insufficiente difesa non so vederla e non so come si possa fondatamente e con dati tecnici precisi affermarla. Sentiremo dall'onorevole Sechi come egli conforterà le sue critiche.

Di più ancora i grandi transatlantici moderni hanno oggi anch'essi nei locali delle macchine la tripla divisione, adottata dall'ingegnere Masdea fino dal 1909.

Perciò io credo che si possa invocare a questo riguardo quello spirito di previdenza e d'intuizione dei bisogni militari delle nostre navi, che ha sempre onorato il Genio Navale fino dai tempi che propose i monocalibri per le grandi navi, fino dai tempi in cui voleva sostituire la velocità alla corazzatura o ideò le torri con triplo armamento. Su questo punto non ho altro da dire, perchè come ha detto l'onorevole ammiraglio Millo, una Commissione, la cui competenza è ben altra che la mia, ha già deliberato in proposito, e ha riconosciuto che la nave può essere ripristinata.

Oggi noi abbiamo dalla Conferenza di Washington l'autorizzazione a mantenere la *Leonardo*. Per la vacanza navale stabilita, salvo per due nuove corazzate inglesi autorizzate, nessuno potrà dunque ormai adottare questo sistema che è quello riconosciuto da tutti, come il più efficiente per la difesa sottomarina. Escludo i giapponesi perchè il Giappone è un paese assai misterioso e non si hanno esatte notizie sulle loro navi.

Ogni ingegnere navale autorizzato che tracci una nave da guerra sopra il suo tavolo, ha un occhio giapponese sopra la sua spalla, ma noi non sappiamo esattamente che cosa fa il Giappone.

Io non potrei perciò dire che cosa hanno fatto i giapponesi in questo campo, ma avendo citato la Germania, l'Inghilterra e l'America, mi pare di aver date sufficienti prove della idoneità assoluta della *Leonardo*. Aggiungo questo: che essendo la *Leonardo* una delle navi autorizzate dalla conferenza di Washington, noi

avremo in essa e nelle navi sorelle il maggior numero di navi, fra le varie potenze contraenti, che fruiranno di questo sistema, e che sono per l'Inghilterra probabilmente due quando le avrà costruite, tre per l'America, *Colorado*, *Washington*, *Maryland* e le nostre sei. Non ve ne saranno altre, salvo le giapponesi di cui non saprei dire; sarebbe quindi un errore abbandonare una di queste navi che hanno prerogative speciali di difesa sottomarina.

Io, l'onorevole presidente me lo consentirà, non posso continuare se non nel campo polemico.

PRESIDENTE. Io non le vieto la polemica, ma la conversazione, il dialogo (*ilarità*).

ORLANDO. Io sono pronto a rendere omaggio al tecnicismo ed all'ingegno dell'ammiraglio Sechi, che è, del resto, da tutti riconosciuto, e per questa ragione mi permetto di difenderlo contro se stesso. Io non credo che una ragione tecnica costituisca il pensiero fondamentale, per il quale il governo di allora era contrario al ripristino della *Leonardo*: vi sono certamente altre ragioni. Io ho sempre pensato che coll'abbandono della *Leonardo* si volesse dare alla Francia, all'Inghilterra, all'America e anche ai partiti estremi nostri (*approvazioni*) una prova del nostro sincero attaccamento al disarmo. Se non fosse così, io non comprenderei davvero che si potesse rinunciare ad una nave quando questa rinuncia non ci veniva richiesta da nessuno.

Con assai più accorgimento il governo inglese ha agito in questo campo. Alla vigilia della conferenza di Washington, cioè alla fine di ottobre 1921, quando già essa era stata indetta e poi prorogata e si sapeva che si sarebbe inaugurata il 10 novembre, il governo inglese, lungi dal voler distruggere le sue navi, ordinava alle ditte (e cito i nomi dei cantieri perchè ognuno possa fare le ricerche e verificare se è esatto quanto affermo) John Brown, Fairfield, Beardmore sulla Clyde e Swan Hunter Wigham Richardson sulla Tyne quattro navi di 48.000 tonnellate, cioè del tipo *Hood* ingrandito e migliorato. Questo ripeto alla vigilia di andare alla conferenza del disarmo! Quando la conferenza aprì i suoi lavori e venne la proposta Hughes il governo, comprendendone subito la grande portata nei riguardi degli interessi della propria nazione,

rinunziò a quelle navi, che non erano cominciate per mostrare la sua sincera adesione a quella proposta.

E questa rinuncia, che fece grande impressione nel mondo, trascinava la conferenza, vinceva l'opposizione del Giappone e faceva venire alle conclusioni che noi conosciamo, di vitale importanza per l'Inghilterra.

Ed è qui opportuno ricordare l'abbandono della *Caracciolo*. L'ammiraglio Millo ha detto: noi abbiamo fatto un piccolo affare di 5 o 6 milioni, mentre chi comprò la nave ne ha fatto uno disastroso.

Quale buon affare per tutti si sarebbe potuto compiere se avessimo conservata quella nave e l'avessimo solo rinunciata alla conferenza di Washington, come gli inglesi, invece di affrettarci a disfarcene?

Permetta il Senato che io mi intrattenga un po' su questi particolari, per dimostrare che la conferenza di Washington non fu che la soddisfazione degli interessi internazionali di tre grandi potenze, inquadrati però e rispondenti ad un grande ideale umanitario.

L'Inghilterra stava per diventare la terza potenza marittima; L'America aveva già sullo scalo 12 navi da 42-43,000 tonnellate ciascuna, con motori di 180,000 cavalli e cannoni da 406 millimetri ed altre in allestimento; il Giappone ne aveva in allestimento, o in progetto, e già autorizzate col programma del 1920, 14, ed anche queste erano navi superiori alle 40,000 tonnellate. Ciascuna potenza aumentava dunque altre 500,000 tonnellate circa alla flotta, che già aveva; si trattava di due paesi carichi d'oro, che la guerra aveva arricchito enormemente e che facilmente potevano provvedere alla necessaria spesa.

Come mai l'Inghilterra avrebbe potuto sostenere la lotta, essa che non aveva nulla sullo scalo, che non aveva alcun programma navale autorizzato dal Parlamento, all'infuori dei nuovi quattro tipi *Hood*, e non aveva nemmeno forse la possibilità di provvedere, in questo difficile momento, al problema finanziario relativo?

Essa sarebbe passata al terzo posto come potenza navale ed ognuno comprende cosa voglia dire per l'Inghilterra perdere la supremazia navale. Ed ecco perchè, quando è venuta la proposta di Hughes che la metteva in pari condizioni coll'America, il Governo inglese vi ha

immediatamente aderito, e, per vincere la riluttanza degli altri, rinunciò alle navi di cui ho già parlato e poté anche rinunciare ad una parte della sua flotta, cioè a 20 navi in totale. Ma, sempre per studiare i moventi speciali che dirigevano l'azione diplomatica dei vari paesi, è bene ricordare che nel bilancio inglese, che chiude al 31 marzo di quest'anno, erano già considerate otto navi del tipo *Colossus* che dovevano essere alienate; e di più si annunciava che altre quattro navi, e cioè i tipi *Orion*, sarebbero fra breve divenute inutili; in totale così 12 navi per le quali, all'infuori della conferenza era già stabilito l'abbandono. Poteva dunque il Governo inglese rinunciare facilmente a queste navi, oltre quattro, tipo *King George*, e altre quattro non cominciate, di fronte al vantaggio che otteneva di non cadere al terzo posto. E la Conferenza di Washington le ha riservato ancora, sebbene per non lungo tempo, il primo posto; di più ha ottenuto — di fronte alla resistenza giapponese relativa alla corazzata *Mutsu* che stava per essere completata e che, avendo incorporato tutti i dettami della battaglia dell'*Jutland*, il Governo giapponese non voleva abbandonare, — di costruire due delle quattro navi tipo *Hood*, che aveva rinunciato, con spostamento però limitato a 35,000 tonnellate, non solo, ma poté ancora trattenere le quattro navi *King George* fino a che le nuove fossero costruite. Ed è evidente così che con la possibilità di mantenere ancora il primato o la parità navale, il Governo inglese aveva tutto l'interesse ad accettare i deliberati di Washington, anche per la ottenuta limitazione dell'azione dei sommergibili contro le navi mercantili ivi deliberata, che offriva il grandissimo vantaggio di assicurare la vita alle sue navi mercantili.

Così pure l'America che rinuncia a una trentina di navi; e, fa veramente, dobbiamo riconoscerlo, un reale abbandono, perchè di queste 30 navi, 12 sono sullo scalo in uno stadio di costruzione che va da un decimo a quattro decimi.

Queste costruzioni colossali si dovranno distruggere sullo scalo e ciò sarà realmente un fatto grandioso, che avrà certamente una forte ripercussione in tutto il mondo. Ma anche l'America raggiungeva così i suoi fini nazionali sui quali io appunto richiamo l'attenzione del Senato;

raggiungeva i suoi fini, in quanto che era evidente che l'alleanza anglo-giapponese la minacciava gravemente. Il Giappone aveva risposto ai suoi doveri risultanti dal trattato di alleanza con l'Inghilterra nella guerra recente; l'Inghilterra quindi non avrebbe mai potuto sottrarsi ai suoi obblighi verso il Giappone, nel caso di un conflitto con l'America, che si sarebbe così trovata minacciata su due fronti e contro due flotte preponderanti. La rinuncia a 30 navi costituiva per gli Stati Uniti un grande atto umanitario e soddisfaceva contemporaneamente un grande interesse nazionale.

E l'America manteneva anch'essa la sicurezza alla propria navigazione mercantile, che per quel paese vuol dire molto, dato l'attuale sviluppo di quel ramo di attività. Ed anche l'America poté riprendere quattro navi di quelle rinunciate in seguito al dissidio col Giappone, il *Colorado* e il *Washington* di 23 mila tonnellate, che con il *Maryland* formeranno il nucleo della futura flotta, oltre il *Lexington* ed il *Saratoga* di 43 mila tonnellate, sembra, per farne due trasporti di aerei.

Ora, grandi navi potentemente difese per trasporti di aerei, io le considero come navi di linea, nelle quali si sono sostituite le artiglierie e cioè i mezzi per lanciare proiettili con mezzi atti a trasportarli sul bersaglio prefisso.

Certo questa rinuncia ha recato un colpo grave all'industria di quel paese, ma ha arrecato anche dei grandi vantaggi e l'opinione pubblica vi era preparata, perchè era impressionata, a torto o a ragione, dalle esperienze di lancio di bombe da velivoli contro l'*Iowa*, *Alabama*, *Ostfriesland*, navi corazzate, ferme o a piccolo moto e che erano affondate per esplosione di bombe cadute vicino al loro fianco, e poi perchè le grandi navi sullo scalo dovevano essere munite di motori di 180 mila cavalli elettrici, che non si consideravano sicuri, perchè non preceduti che da motori navali di solo 30 mila cavalli di forza, i quali non sembravano rappresentare un'esperienza sufficiente.

Per questo stato dell'opinione pubblica, il Governo americano poté accettare l'abbandono delle trenta navi, avendo per contropartita la garanzia della pace per dieci anni.

Anche il Giappone realizza dei grandi vantaggi navali contro la rinuncia di quattordici navi, delle quali nove non ancora cominciate.

Il Giappone ottiene, con la non fortificazione delle isole del Pacifico, la sicurezza di non poter essere attaccato dalla flotta americana, e quindi tutta l'influenza sulla Cina e sulla Siberia resterà quasi indiscutibilmente nelle mani di quella nazione. Di fronte a questi grandi interessi, era evidente che si poteva rinunciare a quelle navi a rischio anche di dare un colpo forse mortale alla propria industria navale.

Questo è il trattato di Washington, il quale nelle sue grandi linee stabilisce: fissazione del tonnellaggio di navi di linea a 525,000 tonnellate per l'America e l'Inghilterra e 315,000 per il Giappone e 175,000 per la Francia e l'Italia; vacanza navale per 10 anni e abbandono di navi in costruzione ed in progetto, ad eccezione di due tipi *Hood*, con spostamento limitato e ultimazione del *Renown* per l'Inghilterra, ultimazione del *Washington* e *Colorado* per l'America e *Mutsu* per il Giappone; rinuncia, per parte dell'America e degli altri contraenti, di fortificare qualsiasi isola del Pacifico, all'infuori del gruppo delle Hawaii; concessione di 135,000 tonnellate di grandi navi porta-aerei all'Inghilterra ed all'America; di 81,000 per il Giappone e 60,000 ciascuna per la Francia e per l'Italia; limitazione del calibro dei pezzi a 406 millimetri per le navi di linea e 203 millimetri per gli incrociatori, che non dovranno superare le 10,000 tonnellate.

Limitazione del tonnellaggio porta-aerei a 27,000 e 33,000 tonnellate (per potervi includere navi esistenti dell'America e della Francia).

Nessuna limitazione è stabilita per il tonnellaggio ausiliario, ma è stabilita una limitazione all'azione dei sommergibili onde la guerra non degeneri in distruzione di naviglio mercantile.

L'Italia potrà solo iniziare una nuova costruzione di nave di linea nel 1927 e, questa ultimata, dovrà distruggersi quella delle nostre grandi navi, che avrà raggiunto i venti anni di età e cioè la *Dante*, e così via per le altre.

Similmente per le altre nazioni contraenti, il tutto regolato da precise tabelle.

Questo trattato condanna complessivamente 65 navi per un complesso di 1,800,000 tonnellate circa, le quali rappresentano un valore ideale da circa 400 milioni di sterline.

È un grande risultato che non si può riconoscere; è un grandioso olocausto all'idea della

pace fra gli uomini, che dobbiamo accettare senza diffidenza, quantunque restino a galla ancora 2,216,000 tonnellate e 637 cannoni da 305 a 406 - solo fra le cinque potenze contraenti - e perciò in fatto di armi navali non possa ancora dirsi di essere proprio all'elemosina.

In questo grande ideale raggiunto dalla conferenza di Washington, che segna una data luminosa nella storia dell'umanità, vi è inquadrata la sodisfazione di grandi interessi nazionali, specialmente per il Pacifico per tre grandi potenze navali: Inghilterra, America e Giappone. È la pace del Pacifico, che abbiamo firmata a Washington, ma non è pur troppo la pace per il Mediterraneo.

Questa pace si firmerà forse a Genova? La risposta non può darsi con sicurezza, poiché mentre noi siamo andati a Washington, l'America non verrà a Genova. Sembra quasi che l'interesse del mondo si trasporti verso l'Oceano Pacifico, trascurando il Mediterraneo e le vecchie terre da esso bagnate.

Nessuna garanzia per le nostre coste, neppure l'uguaglianza effettiva fra noi e la Francia.

Si è detto a gran voce che noi avevamo come la Francia 175 mila tonnellate di grandi navi, ma gli oratori che mi hanno preceduto hanno dimostrato che questa eguaglianza non c'è, perchè abbiamo oggi 110 mila tonnellate contro 175 mila della Francia, oltre le navi tipo *Voltaire* alle quali poco possiamo opporre.

Il Mediterraneo è tutt'altro che pacifico, e mentre a noi è proibito di costruire per noi, non è proibito dal trattato, per esempio, alla Francia di costruire per la Turchia, o di riordinare le navi che sono là, e ricordiamo che c'è ancora il *Goeben*.

Non è proibito alla Germania di riordinare le navi russe nel Mar Nero, una diecina, certo in cattivo stato in questo momento, ma che coll'aiuto dei grandi cantieri di Nikolayeff e di Sebastopoli, anch'essi riorganizzati, possono essere messe in stato di servizio dai tecnici tedeschi rapidamente.

Noi non sappiamo quali saranno i prossimi aggruppamenti delle potenze mediterranee, e siamo tutti persuasi che, qualunque sia la propaganda comunista, che si fa in Russia e altrove, nessuna nuova teoria riuscirà a spegnere nel sangue della razza slava la spinta secolare

verso i Dardanelli, alla quale forse è dovuta l'entente, che si vorrebbe stabilire fra Turchia e Russia; questa spinta che può essere acuita oggi dal fatto che la Russia si è vista togliere quasi tutti i suoi porti del Baltico.

In un'Europa divisa e piena d'armi, non ancora assestata, con non poche delle nuove nazionalità, senza sbocchi marittimi, ai quali aspirano, mentre il nostro Paese è chiuso al confine terrestre, ma aperto assolutamente ed esposto lungo le sue coste marittime, come si può venire a dirci di rinunciare per una ragione qualsiasi alla *Leonardo da Vinci* che potrebbe aumentare di una unità le nostre forze navali?

La questione finanziaria fu sollevata dall'onorevole Bergamasco, non so se quella questione fu considerata da lui come un'ultima difesa, perchè l'onorevole Bergamasco ebbe l'aria di andare in appello al Comitato dei disegni, dopo il responso della prima Commissione, e di andare in Cassazione al Comitato degli Ammiragli. E poichè tutte le sentenze furono la conferma della precedente deliberazione, io mi auguro che quest'ultima resistenza possa esser vinta.

La questione finanziaria mi pare potrebbe essere esposta così: poichè si deve portare la nostra flotta allo stesso livello della flotta francese, se non si vuole che l'uguaglianza resti una lustra, noi proponiamo il mezzo più economico, cioè il mantenimento della *Leonardo* e della *Tegetthoff*. Quale altra proposta si può fare per raggiungere questo intento, così necessario al nostro paese, per non perdere, nei prossimi dieci anni e forse per sempre, ogni influenza nel Mediterraneo, in questo momento nel quale l'assetto europeo richiede che l'Italia mantenga il posto che le è derivato dalla vittoria delle sue armi? Quale sistema più economico possono offrire i contraddittori che non sia quello del ripristino della *Leonardo* e del mantenimento della *Tegetthoff*? Chi si oppone per una questione di cuore, una questione generale di umanità, e non vuole più armi sul mare come in terra e non vuole quindi il ripristino della *Leonardo*, dovrebbe, invece che col cuore solamente, giudicare anche con la mente; e questo è un dovere di chi anche in minima parte ha la responsabilità dell'avvenire del paese. Giudicando con la mente, io

ricordo quale taccia di insincerità verrebbe a tutta la nostra azione diplomatica: poichè, mentre i nostri rappresentanti a Washington chiedono la *Leonardo*, il Parlamento e il Governo italiano vi rinunciano. Questa insincerità graverebbe fortemente su tutte le nostre future negoziazioni internazionali, ed aggraverebbe il concetto, che a torto si è sempre avuto di noi italiani, quello di essere sempre machiavellici.

A chi poi giudica che non si debba riarmare la *Leonardo*, unicamente per uno spirito di partito, credendo di fare opera di pacificazione verso le classi o i partiti estremi, che non vogliono nè eserciti, nè marine, nè confini, io dico, lo spirito della razza non si distrugge e che potrebbero sorgere situazioni tali per l'Italia, per cui i partiti estremi potrebbero diventare propulsori della guerra. Se tale contingenza si verificasse, sarebbe vano per parte di coloro che non vogliono il ripristino della *Leonardo* sperare la gratitudine dei partiti estremi, poichè questi sarebbero i primi ad incolparli della deficienza, nella quale si sarebbe fatta trovare l'Italia e dalla quale non sappiamo quando potrebbe uscire.

Se una tale guerra scoppiasse sarebbe una guerra su due fronti. Io domando: chi vuole assumersi oggi la responsabilità verso tutti i partiti politici di diminuire la nostra flotta di una sola unità navale, quando non abbiamo la possibilità di ricostruirla?

Noi ci troviamo oggi a questo bivio: o rinunciare a qualsiasi influenza italiana sul Mediterraneo, o dare il più possibilmente alla nostra flotta la forza, che la conferenza di Washington le ha consentita.

Io credo che nessuno di noi possa avere il minimo dubbio o la minima incertezza sulla via, che dobbiamo scegliere, che è quella di mantenere anche nelle ore della grave crisi del nostro Paese (non vorrei dire al nostro povero Paese) quella sicurezza e quella fede nell'avvenire, che noi legislatori dobbiamo mostrare di avere, a tutto il popolo italiano. (*Vive approvazioni, applausi*).

DEL CARRETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL CARRETTO. Mi consenta il Senato qualche brevissima considerazione su questo importantissimo argomento, sul quale altri onorevoli colleghi hanno già parlato.

Noi non siamo in presenza della scelta di un tipo di nave e del prezzo della nave di prima classe, prezzo che oscillerebbe intorno ai 400 milioni. Se si dovesse decidere della scelta di un tipo di nave certo la tesi del naviglio sottile o sommergibile, che è stata sostenuta anche modestissimamente da me e confermata dalla guerra, avrebbe certamente elementi molto seri a suo vantaggio, specialmente per noi ed anche dal punto di vista della difesa delle nostre coste, senza arrivare all'esagerazione, come da alcuni si sostiene, con l'ostracismo alle grandi navi.

Io ho sempre sostenuto in proposito che nella determinazione della spesa e del tipo della nave doveva entrare il coefficiente politico, economico, importante più che mai in questo momento. Ma invece ben diversa è la questione. Noi ci troviamo in presenza del ripristino della nave, ripristino che costerà 60 milioni. Questi 60 milioni io ritengo che saranno spesi nel modo più utile e benefico per la nostra nazione, giacchè per le considerazioni di politica navale, e per quanto è stato ricordato relativamente agli accordi presi a Washington, noi avremo così appena la 6ª delle grandi navi, mentre, in sostituzione dei 60 milioni che il ripristino della *Leonardo* costerà, non avremmo che appena due unità di naviglio sottile, medio, che resterebbe sempre di gran lunga inferiore al fabbisogno, poichè quello più modesto, che occorrerebbe alla nostra nazione, dovrebbe essere più che quadruplo dell'attuale.

Ciò stante, io domando: ci può essere un impiego che dal punto di vista tecnico-militare e politico e nei riguardi dei concetti altissimi dell'equilibrio del Mediterraneo e dell'efficienza bellica del nostro Paese sul mare, possa essere corrispondente a quello che ci offre la riproduzione di una nave, la quale per altro non rappresenta niente antiquato, rispetto a quelle delle altre nazioni, sempre per quanto fu deciso a Washington?

E noti il Senato che, nella ricostituzione della *Leonardo*, si curerà di modernizzarla in modo da migliorarne la velocità, nonchè la protezione contro aerei.

Le mie considerazioni concludono perciò col voto più completo e fidente che questa Assemblea venga a confermare quanto ha sempre mostrato di volere per l'interesse militare e politico del nostro paese.

Se tutto ciò è, come io credo, largamente dimostrato, il Senato comprende quale importanza avrebbe, anche dal punto di vista sentimentale l'aver potuto affermare il ritorno della *Leonardo* alla luce, dopo che era stata sommersa in quella notte tragica a Taranto! Sarebbe questo un altissimo cimelio del valore, della costanza, della tenacia e dell'ingegno italiano, cimelio d'altissima importanza morale, che si riaffermerebbe ancora una volta nel nome del grande italiano di cui la bella nave porta il nome! (*Approvazioni vivissime, applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Cagni.

CAGNI. La *Leonardo da Vinci* non era che una nave avariata dalla guerra, sia pure fortemente avariata, ma che doveva essere regolarmente riparata coi fondi che a questo scopo erano stati iscritti in bilancio. Però in quel tempo, e cioè quando la nave fu tratta a salvamento, regnava un disfattismo peggiore di quello ante Caporetto (*commenti, rumori*) ed imperava la svalutazione di tutti i valori morali o materiali, civili e militari, politici e sociali della compagine nazionale (*commenti in vario senso*). E questa svalutazione colpì anche quella nave.

Essa non fu riparata, ed anzi la sua riparazione, che doveva essere un atto di ordinaria amministrazione, fu artificiosamente involuta in una questione politica. Ma come mai, quando si vendeva e si alienavano materiali e navi mercantili e da guerra, prima ancora che in proposito fosse approvata una legge, sorgevano questi scrupoli così delicati da voler chiedere al Parlamento il suo giudizio sopra un fatto di ordinaria amministrazione?

E tanto si lavorò in questo senso che la *Leonardo*, dopo esser risorta, giacque abbandonata per oltre un anno.

Quand'io ero bambino mi dicevano che il diavolo la fa e poi mostra la coda.

Sopravvenne la conferenza di Washington, e in essa fu stabilita uguaglianza di tonnellaggio fra l'Italia e la Francia. includendo esplicitamente nel tonnellaggio italiano la *Leonardo da Vinci*, come se fosse una nave in piena efficienza. Il nostro governo si vantò di questo come di una vittoria diplomatica, e la Francia

vantò in questo il suo spirito di conciliazione e di simpatia per l'Italia.

Ma di fatto che cosa è avvenuto? È avvenuto che la Francia ha le sue 175.000 tonnellate effettive e l'Italia ne ha appena 110.000. Ed è in queste disastrose condizioni di squilibrio politico navale del Mediterraneo che si dovrà rimanere fino al 1932, poichè prima del 1927 a noi non è concesso di mettere in cantiere alcuna nave da battaglia; calcolando bene i quattro o cinque anni che occorrono per avere effettivamente pronta una corazzata, si giunge al 1932. Per dieci anni, adunque, la politica marinara d'Italia dovrà rimanere sotto questa spada di Damocle, che paralizzierà tutte le esplicazioni della sua forza.

In questo argomento io devo lamentare con rincrescimento che l'onorevole Corbino, alcuni giorni or sono, in difesa della sua opera di ministro delle scuole, disse incidentalmente che le navi corazzate durante la guerra stavano in porto per timore dei siluri, e che durante la pace esse stanno in porto per economia.

CORBINO. Io non ho detto questo! Non è che una vecchia celia che si dice....

PRESIDENTE. Ad ogni modo onorevole Cagni, non è stata che una figura retorica! (*ilarità*)

CAGNI. È una figura retorica che ripete una frase troppo detta, ed è per questo che la rilevo con tutta la deferenza che ho per il mio collega....

CORBINO. Lei non vuole che io diventi mai ministro della marina! (*ilarità*).

CAGNI. Mi duole profondamente che un illustre uomo, come l'onorevole Corbino, abbia ripetuto in quest'aula una vecchia spiritosità, che in fondo getta un'ombra di ridicolo sulle nostre navi.

PRESIDENTE. Onorevole Cagni, in ogni caso la frase dell'onorevole Corbino non era diretta contro la flotta italiana, ma contro le flotte di tutto il mondo....

CAGNI. Se ella, onorevole Presidente, me lo permette, farò punto su questo non piacevole argomento, affermando che le nostre navi da battaglia non stanno in porto. Esse sono pronte e tengono il mare, salvo una che a maggio ultimerà il suo turno di manutenzione annuale. In giugno tutte e cinque le nostre navi da battaglia, in piena efficienza, inizie-

ranno in mare aperto l'allenamento a quei grandi tiri che nessun'altra marina ha ancora raggiunto. Tutte le nostre navi da battaglia saranno adunque pronte e in piena efficienza, ed io, senza millanteria, posso affermare che nessuna nazione può dire altrettanto della propria marina da battaglia (*bene*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i senatori, segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Amero D'Aste, Artom.

Bacelli, Badaloni, Badoglio, Barbieri, Battaglieri, Bava Beccaris, Bellini, Beltrami, Benini, Bergamasco, Bergamini, Beria D'Argentina, Berio, Bernardi, Bertetti, Berti, Bettoni, Biscaretti, Bocconi, Bollati, Bonazzi, Bonicelli, Borsarelli, Boselli, Bouvier, Brandolin, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Calleri, Campello, Campostrini, Cannavina, Capaldo, Capotorto, Carissimo, Cassis, Castiglioni, Cataldi, Cefalo, Cefaly, Chimienti, Cimati, Ciralo, Civelli, Cocchia, Contarini, Corbino, Cusani-Visconti.

Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, De Amicis Mansueto, De Blasio, De Cupis, Del Bono, Del Carretto, Del Giudice, Della Noce, De Novellis, De Riseis, Diaz, Di Bagno, Di Brazzà, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Saluzzo, Di Stefano, Di Terranova, Di Trabia, Di Vico, Dorigo, D'Ovidio Francesco.

Fadda, Faelli, Fano, Ferraris Carlo, Ferraris Dante, Ferraris Maggiorino, Ferrero Di Cambiano, Figoli, Fill Astolfone, Filomusi Guelfi, Foà, Fracassi, Fradeletto, Francica-Nava, Frascara, Fratellini.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garofalo, Giardino, Gioppi, Giordani, Giunti, Giusti Del Giardino, Golgi, Grandi, Grassi, Greppi, Grosoli, Gualterio, Guidi.

Indri, Inghilleri.

Lagasi, Lanciani, Leonardi-Cattolica, Libertini, Loria, Lusic.

Malagodi, Malaspina, Malvezzi, Manna, Marchiafava, Marescalchi Gravina, Mariotti, Martinez, Martino, Mattioli, Mayer, Mazzoni, Melodia, Mengarini, Millo, Montresor, Morpurgo, Morrone, Mortara, Mosca.

Niccolini Eugenio, Novaro.

Orlando.

Pagliano, Palunmo, Pansa, Pantano, Passerini Angelo, Paternò, Pavia, Pecori Giraldi, Pellerano, Perla, Persico, Piaggio, Pianigiani, Piccoli, Pigorini, Pincherle, Pipitone, Placido, Plutino, Podestà, Polacco, Pozzo, Presbitero, Pullè.

Rava, Ridola, Romanin Jacur, Rossi Giovanni, Rossi Teofilo, Rota.

Saladini, Salata, Sanarelli, Sandrelli, Scalori, Schiralli, Schupfer, Sechi, Sili, Sonnino, Squitti, Suardi,

Tamassia, Tassoni, Thaon Di Revel, Tittoni Romolo, Tivaroni, Tommasi, Torlonia, Torraca, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi, Triangi.

Valenzani, Valli, Vanni, Venosta, Viganò, Vighiani, Volterra.

Wollemborg.

Zippel, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto 20 novembre 1919, n. 2610, che abroga il decreto luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1096, relativo al trattamento economico, durante le licenze ordinarie, ai sottufficiali, caporali e soldati profughi o irredenti (N. 288):

Senatori votanti	203
Favorevoli	176
Contrari	27

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 29 aprile 1915, n. 584, per modificazioni all'ordinamento del Regio esercito (formazione di un nuovo reggimento di cavalleria (N. 290):

Senatori votanti	203
Favorevoli	180
Contrari	23

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 4 maggio 1920, n. 660, che fissa i prezzi massimi dei cereali di produzione nazionale per l'anno agrario 1920-21 (raccolto 1921) e del Regio decreto 8 luglio 1920, n. 1039, che modifica l'articolo 1 del Regio decreto 29 maggio 1920, n. 682, concernente i prezzi massimi dei grani teneri, semiduri e duri del raccolto 1920 (N. 230):

Senatori votanti	203
Favorevoli	178
Contrari	25

Il Senato approva.

Maggiore stanziamento per la costruzione di una caserma per la Regia guardia di finanza in Roma (N. 272):

Senatori votanti	203
Favorevoli	167
Contrari	36

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 22 febbraio 1920; n. 548, che esenta dalla tassa di fabbricazione gli esplosivi residuati dalla guerra da impiegarsi per l'agricoltura (N. 285):

Senatori votanti	203
Favorevoli	173
Contrari	30

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 28 marzo 1915, n. 355, riguardante deroga ai limiti d'età per talune categorie di ufficiali in congedo ed altri provvedimenti di richiamo in servizio (N. 286):

Senatori votanti	203
Favorevoli	175
Contrari	28

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 25 novembre 1919, n. 2212, che abroga i decreti luogotenenziali 7 febbraio, 3 settembre e 9 novembre 1916, rispettivamente nn. 123, 1108 e 1646, relativi alla distribuzione dei dividendi delle società commerciali, stabilendo

norme per la devoluzione e denuncia della riserva speciale e le penalità pei contravventori (N. 215):

Senatori votanti	203
Favorevoli	170
Contrari	33

Il Senato approva.

Conversione in legge del decreto-legge 6 ottobre 1918, n. 1623, relativo ai concorsi e rimborsi scolastici dovuti dallo Stato ai comuni, che conservano la diretta Amministrazione delle proprie scuole elementari (N. 225):

Senatori votanti	203
Favorevoli	173
Contrari	30

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto in data 29 aprile 1915, n. 595, che concede una indennità di lire 200 agli ufficiali nella riserva navale richiamati in servizio di autorità (N. 238):

Senatori votanti	203
Favorevoli	174
Contrari	29

Il Senato approva.

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 1° ottobre 1917, n. 1678, che aumenta di 20 posti di sottotenente il ruolo organico degli ufficiali del Corpo Reale equipaggi (N. 245):

Senatori votanti	203
Favorevoli	174
Contrari	29

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto in data 10 agosto 1919, n. 1471, recante provvedimenti per l'avanzamento dei sottufficiali del Corpo Reale equipaggi (N. 314):

Senatori votanti	203
Favorevoli	179
Contrari	24

Il Senato approva.

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1921, relativo all'indennità dovuta agli ufficiali della Regia marina in servizio ausiliario (N. 315):

Senatori votanti	203
Favorevoli	177
Contrari	26

Il Senato approva.

Annuncio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili, di dar lettura di una interrogazione presentata alla Presidenza.

SILI, *segretario*, legge:

Interrogazione:

Al ministro della giustizia e degli affari di culto per sapere se abbiano avuto termine gli studi promessi nella seduta del Senato del 10 febbraio 1921 per disciplinare l'affrancazione dei canoni, censi, livelli ed altre annue prestazioni e dichiarare cessata l'efficacia del decreto luogotenenziale 18 maggio 1916, n. 638, e del decreto Regio 29 gennaio 1920, n. 118, con i quali i debitori vennero autorizzati all'affrancazione con obbligazioni del prestito nazionale al 5 per cento.

D'Andrea.

Presentazioni di relazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore Del Giudice a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

DEL GIUDICE. A nome della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui decreti:

Decreto 13 gennaio 1921 riguardante il trasferimento del professore Ciacesi;

Decreto Reale 1° maggio 1921 che mantiene in vigore il Regio decreto 10 giugno 1920, n. 883, per gli esami degli scrutini delle scuole elementari e popolari nel corrente anno scolastico 1920-21;

Decreto Reale 12 giugno 1921 che proroga al 1° maggio 1922 le disposizioni del decreto luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 765, riguar-

danti la sospensione del conseguimento della libera docenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Del Giudice della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

**Per lo svolgimento delle interpellanze
dei senatori Malagodi e Libertini.**

PRESIDENTE. Avverto che per accordi intervenuti fra i ministri di agricoltura e delle colonie e dei senatori interpellanti, l'interpellanza del senatore Malagodi sarà discussa nella seduta di venerdì, e quella del senatore Libertini nella seduta di sabato.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Seguito dello svolgimento dell'interpellanza del senatore Tommasi al ministro della marina e della mozione dei senatori Millo, Gualterio, Grandi ed altri.

II. Svolgimento dell'interpellanza del senatore Romanin-Jacur al Presidente del Consiglio e i ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, dell'agricoltura e del tesoro.

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 1917, n. 746, concernente l'organico dei depositi cavalli stalloni: sostituzione di un posto da direttore di seconda classe (maggiore) ad uno da direttore di terza classe (capitano) (N. 289);

Conversione in legge del Regio decreto 20 novembre 1919, n. 2276, riguardante il reclutamento degli ufficiali subalterni effettivi dell'arma dei carabinieri Reali (N. 292);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1950, riguardante l'Associazione Italiana dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta. Obblighi disciplinari. Riconoscimenti di gradi e aggiunta di cariche al personale dell'Associazione (numero 296);

Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1920, n. 468, che concede una proroga della moratoria accordata con decreto luogotenenziale 1° febbraio 1918, n. 102, per le obbli-

gazioni contratte prima del 1° novembre 1917, nelle provincie Venete invase o sgombrate per ragioni militari (N. 256);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 871, col quale sono prorogati i termini stabiliti dalla legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali (N. 299);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 dicembre 1918, n. 2001, portante provvedimenti a favore dell'istruzione professionale (N. 300);

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 326, che autorizza una maggiore assegnazione annua di lire 30.000 per funzionamento della stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema (N. 305);

Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505, che sopprime la Regia scuola pratica di agricoltura di Grumello del Monte (Bergamo) ed approva la convenzione con l'ente Scuole Industriali di Bergamo per la fondazione e il funzionamento di una scuola agraria (N. 339);

Autorizzazione della spesa di lire 7 milioni per la costruzione di ponti lungo la strada interprovinciale litoranea Adriatica, nei territori delle provincie di Teramo e Chieti (N. 328);

Conversione in legge del Regio decreto 24 marzo 1921, n. 431, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato (N. 196);

Conversione in legge dei Regi decreti 27 novembre 1919, n. 2355, 7 marzo 1920, n. 243 e 18 aprile 1920, n. 629, concernenti norme circa il pagamento delle obbligazioni pagabili in oro (N. 214);

Conversione in legge dei Regi decreti 10 agosto 1919, n. 1468 e 1475, e 20 febbraio 1921, n. 222, circa riammissione o trasferimento in servizio attivo permanente di ufficiali di vascello appartenenti ai ruoli di complemento e della riserva navale (N. 274);

Conversione in legge dei Regi decreti 9 ottobre 1919, n. 1848, e 20 febbraio 1921, n. 223, riguardanti i ruoli organici della carriera amministrativa del Ministero della marina, nonché

quello delle ragionerie dei Regi arsenali militari marittimi (n. 275);

Conversione in legge del Regio decreto 11 marzo 1920, n. 349, recante provvedimenti economici a favore degli insegnanti della Regia accademia navale (N. 277);

Conversione in legge del Regio decreto in data 26 settembre 1920, n. 1464, relativo a concorsi per fanalisti di ruolo (N. 278);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 ottobre 1918, n. 1729, che abroga l'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 23 giugno 1912, n. 637, concernente il numero dei professori ordinari del Corpo civile insegnante della Regia accademia navale (N. 279);

Ratifica da parte del Parlamento del Regio decreto 5 giugno 1921, n. 755, relativo agli arsenali della Regia marina ed ai servizi a terra (N. 276);

Conversione in legge del Regio decreto in data 8 gennaio 1920, n. 54, che stabilisce gli assegni di vitto al personale navigante aereo della Regia marina (N. 316);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 aprile 1919, n. 664, che apporta modificazioni al testo unico delle leggi sulla leva marittima, approvato con Regio decreto 16 dicembre 1888, n. 5860 (N. 249);

Conversione in legge del Regio decreto in data 2 maggio 1920, n. 621, che porta modifiche alla legge sulla leva marittima (N. 250);

Conversione in legge del Regio decreto in data 22 luglio 1920, n. 1060, che apporta varianti a quello 2 maggio 1920, n. 621, contenente disposizioni per la leva marittima (Numero 251).

IV. Relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva (N. XIX-Documenti).

La seduta è tolta (ore 19).

Licenziato per la stampa il 12 aprile 1922 (ore 18).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.

