

LXVIII^a TORNATA

MERCOLEDÌ 29 MARZO 1922

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Interrogazione (Risposta scritta ad): . . . pag.	1985
Mozione e interpellanza (Seguito e fine dello svolgimento di)	
« Sul ripristino della <i>Leonardo da Vinci</i> come nave da battaglia »	1961
Oratori:	
ARLOTTA	1978
BERGAMASCO	1961
DE CUPIS	1976
DE VITO, <i>ministro della marina</i>	1979, 1983
FERRARIS CARLO	1973, 1983
GIARDINO	1974
MARTINEZ	1974
MILLO	1967
ORLANDO	1973, 1975
SECHI	1967, 1977, 1983
THAON DI REVEL	1983
TOMMASI	1982
Approvasi la mozione	1983
Relazioni (Presentazione di)	1961, 1972

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri del tesoro, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, per la ricostituzione delle terre liberate e i sottosegretari di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra e per l'industria e commercio.

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

Presentazione di una relazione.

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

MORPURGO. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 25 maggio 1919, n. 1009, che porta provvedimenti a favore delle piccole industrie ».

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

Seguito dello svolgimento dell'interpellanza del senatore Tommasi e della mozione del senatore Millo e altri sul ripristino dello « *Leonardo da Vinci* ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento dell'interpellanza del senatore Tommasi e della mozione del senatore Millo ed altri sul ripristino della *Leonardo da Vinci*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Bergamasco.

BERGAMASCO. Onorevoli colleghi, alcuni oratori ieri nello svolgere i loro discorsi sopra questa importante discussione, del ripristino o meno della *Leonardo da Vinci*, hanno citato il mio nome quale quello del ministro del tempo. Qualcuno espresse anche qualche parola di critica al mio operato. Di qui la ragione delle brevi dichiarazioni, che io mi accingo a farvi in questo momento, dichiarazioni che spero serviranno a chiarire al Senato quale fu la parte sostenuta dal ministro della marina del tempo in questa *vexata quaestio* della *Leonardo da Vinci*, e a togliere dal campo

della discussione anche qualche impressione, che a mio avviso, potrebbe considerarsi meno serena.

Io devo premettere due dichiarazioni. Prima quella che, pur essendo io ingegnere, non lo sono di ingegneria navale e tale non mi sono mai quindi ritenuto, per modo che in tutte le questioni tecniche ho sempre chiesto il consiglio dei corpi competenti e responsabili del Ministero della marina. (*Benissimo*).

Quindi io non entrerò affatto nel dibattito tecnico, che con tanta dottrina qui si svolge tra uomini preclari e competentissimi sulla questione del valore della nave e dell'opportunità del suo ripristino.

Seconda dichiarazione. Qualche oratore (e mi pare, se non erro, l'onorevole senatore Orlando) ha creduto di formulare una specie di accusa in questo senso, che nella questione del ripristino della *Leonardo*, sia per avventura prevalso un concetto politico pregiudiziale di disarmo per seguire certe tendenze estreme, che sono largamente rappresentate nell'altro ramo del Parlamento. Ora io prego il Senato di voler credermi sulla parola in questo delicato argomento. Mai furono fatte pressioni al ministro della marina del tempo circa questioni di disarmo ed il ministro della marina del tempo non avrebbe subito nessuna pressione in proposito (*benissimo*); giacchè, onorevoli colleghi, io ho sempre considerato l'alto ufficio di amministratore della Regia marina come una posizione implicante necessariamente altissimi, imprescindibili doveri rispetto alla funzione della difesa nazionale (*bravo*) e con questa massima dominante nella mia mente mi sono sempre sforzato di attirare più fondi che potevo al bilancio della marina e di fare in modo che questi fondi affluissero all'efficienza vera della forza, che viene amministrata con quel bilancio (*benissimo*). Mai nessuno ebbe a parlarmi di questioni di disarmo e mai, neanche nel Consiglio dei ministri, del quale ebbi l'onore di far parte, questioni di simile natura furono agitate.

Sgombrato così il campo da queste due pregiudiziali, io narrerò al Senato nel modo più obiettivo e sereno, che mi sarà possibile, come si sono effettivamente passate le cose.

Quando io ebbi l'onore di assumere il Ministero della marina, il 4 o 5 luglio dell'anno

scorso, ho ricevuto una gradita visita dall'ammiraglio Millo, che amichevolmente mi preannunziò che fra qualche giorno mi avrebbe portata la relazione sulla *Leonardo da Vinci*. Infatti pochi giorni dopo io ho ricevuto la relazione in parola. La esaminai subito ed a fondo per conto mio, e constatai prima di tutto che la autorevolissima Commissione pur concludendo favorevolmente al ripristino, ad unanimità di voti, non veniva ad una conclusione unica, ma prospettava due soluzioni diverse.

Notate, onorevoli colleghi, che io parlo senza avere alcun documento. I documenti gentilmente me li ha consegnati, pochi minuti or sono, in vista della discussione del Senato l'onorevole ministro della marina, ma io non ho avuto il tempo di riesaminarli. Se occorrerà leggerne qualcuno lo farò, frattanto ringrazio l'onorevole ministro di avermeli dati. Riferisco a memoria.

Questo premetto perchè, se durante il mio discorso incappassi in qualche leggiera inesattezza, il Senato non se ne abbia a male.

Dal canto mio sarò pronto ad accogliere quelle eventuali correzioni di fatto, che mi venissero dalle autorevoli persone, che sono qua dentro e che ebbero parte con me nella trattazione di questa pratica. Ma io sono ben sicuro che divergenze sostanziali non vi possono essere, perchè ho seguito lo svolgimento di questa grave materia nelle sue diverse fasi con grande cura e diligenza ed anche (perchè non dirlo?) con una certa passione.

Adunque la relazione della Commissione Millo era favorevole ad unanimità al ripristino della *Leonardo da Vinci*. Però prospettava due soluzioni. Una prima soluzione era il ripristino con leggerissime varianti della nave, come era prima del disastro. La seconda soluzione invece implicava modificazioni importanti all'armamento della nave ed alla sua struttura. Non credo sia il caso di entrare in particolari tecnici dinanzi ad una assemblea politica come la nostra; mi basti citare sommariamente le principali innovazioni, che venivano suggerite.

Si proponeva di togliere la torre trinata centrale, di cambiare l'artiglieria di medio calibro sostituendo ai cannoni da 120 quelli da 152, di aumentare la protezione del ponte corazzato per proteggere la nave contro i proiettili, che vengono lasciati cadere dall'alto ed

anche perchè le maggiori distanze adottate nei tiri moderni fanno sì che i proiettili colpiscono il bersaglio con un angolo di incidenza maggiore, e quindi con più alta forza di penetrazione sul ponte corazzato, si proponeva di sopprimere i tubi di lancio dei siluri, ecc.

Basta la semplice enunciazione di queste innovazioni all'armamento e alla struttura della nave perchè ognuno sia convinto che qui si trattava di una vera trasformazione della nave. E chi doveva dare il giudizio tra il ripristino *sic et simpliciter* o il ripristino con queste importantissime innovazioni? Certo non il ministro, che non era tecnico, che non si professava tecnico, ma semplice amministratore. Quindi il ministro affidò al Comitato dei progetti delle navi, che è il vero organo competente e responsabile dell'Amministrazione della marina per tutto quanto riguarda la costruzione delle nuove navi ed i rifacimenti delle vecchie, la relazione della Commissione Millo e glie la affidò, non per un semplice dubbio sul preventivo come ebbe a dire il senatore Millo, ma con un triplice quesito da risolvere. Le questioni poste erano le seguenti: prima, se le modifiche proposte alla struttura e all'armamento della nave erano compatibili con la solidità della stessa, con le sue qualità essenziali ecc.; seconda, se nulla vi fosse da eccepire circa i calcoli della spesa preventivata; terza quanto tempo sarebbe necessario per il compimento dei progettati lavori fino a rimettere in squadra la *Leonardo*.

Valgano queste tre proposizioni a dimostrare che io non avevo soltanto un così detto piccolo dubbio sul preventivo, ma che era mio fermo e preciso proposito quello di entrare nel vivo della questione.

Si trattava di trasformare o di non trasformare la nave; e nel primo caso di assicurarsi che le importantissime innovazioni fossero attuabili senza inconvenienti. Nessuna Commissione speciale per quanto autorevole poteva coprire la responsabilità del ministro della marina. Era indispensabile sentire il parere del Comitato dei progetti delle navi e ciò io feci.

Ma io non mi limitai a sottoporre a questa Commissione tecnica la relazione Millo; volli presentarla pure all'egregio Capo di Stato Maggiore della marina, perchè mi desse il suo parere in linea militare. E l'egregio vice ammiraglio De Lorenzi presentò una elaborata

relazione, nella quale non credo sia il caso di addentrarci, ma la cui conclusione riassuntiva era precisamente questa: riconoscere utile il ripristino della *Leonardo da Vinci*, ma ritenere necessario ed indispensabile spendere le somme del bilancio in costruzioni più urgenti, quali sarebbero i cacciatorpediniere, i sommergibili e gli esploratori. Questa la conclusione dell'organo responsabile dal punto di vista militare. Dinanzi a così gravi dubbi e divergenze che cosa fece il ministro della marina?

Il ministro adunò il comitato degli ammiragli, rinforzandolo col chiamare a farne parte tutti i vice-ammiragli della nostra marina, nonchè il tenente generale del genio navale Agostino Carpi, presidente del comitato per i progetti delle navi. Sottopose a tutti i componenti di questo altissimo consesso i predetti documenti; vale a dire la relazione Millo, la relazione del comitato per i progetti delle navi e la relazione del capo dello stato maggiore, aggiungendo anche una relazione del ragioniere capo del Ministero, la quale precisava quali fossero le somme disponibili nel bilancio in corso e nei due successivi, partendo dal supposto che gli stanziamenti per le costruzioni di nuove navi e per i rifacimenti di vecchie rimanessero costanti nei tre esercizi successivi.

Perchè feci aggiungere questa ultima relazione finanziaria?

Perchè consideravo come necessario, data la gravità della questione, che il comitato degli ammiragli non fosse investito della questione solo dal lato tecnico e militare ma lo fosse pure da quello finanziario. Infatti, dato il rapporto del capo di stato maggiore che riconosceva utile il ripristino della *Leonardo*, ma necessarie ed urgenti altre costruzioni a cui, nel suo intendimento, dovevano essere riservati gli stanziamenti del bilancio, alla questione tecnica e militare venivano ad intrecciarsi elementi finanziari.

Il comitato degli ammiragli discusse, in due lunghe ed importanti sedute, questo argomento. Io ebbi l'onore di presiederlo in entrambe le sedute: dichiarai che lo presiedevo come ministro per sentire le ragioni di tutte le parti, che lo presiedevo senza entrare da parte mia nel merito della discussione, ed astenendomi dal dare il mio voto. Il primo giorno fu discussa la questione dal punto di vista tecnico

ed i pareri non erano concordi. Ma mi consenta il Senato che io mi astenga dall'accennare all'intrinseco del dibattito.

Sono discussioni riservate e di natura delicatissima, che interessano la difesa nazionale. È bene che non se ne parli pubblicamente. Nel primo giorno non si venne a conclusione. Nel secondo giorno i nove adunati vennero ad una conclusione unanime fissata in un ordine del giorno, del quale do lettura:

« Il Comitato degli ammiragli sottoscritti, riunito in sedute straordinarie nei giorni 21 e 22 settembre 1921 sotto la presidenza di S. E. il Ministro, che non prese parte al voto, unanimemente riconosce la grande importanza, sia morale che militare, di rimettere la *Leonardo da Vinci* nella migliore efficienza, constatata però l'impossibilità di prelevare dal bilancio ordinario della marina la occorrente somma di 60 milioni suddivisa in tre esercizi, e, tenendo conto delle ingenti somme già versate dalla marina all'Erario per la vendita di navi e di molto materiale degli arsenali con menomazione dell'efficienza della marina stessa, fa caldi voti perchè in ognuno dei bilanci 1921-22, 1922-22 e 1923-24 sia stanziata in più la somma di 20 milioni ».

Questa è la conclusione unanime dei nove membri più competenti, più elevati che siano nella Amministrazione della marina.

MILLO. Domando la parola per un fatto personale.

BERGAMASCO. Qual'era il compito del ministro dopo quest'ordine del giorno? Il compito del ministro era uno solo: portare quest'ordine del giorno in Consiglio dei ministri e sostenerlo con tutte le sue forze. Questo io feci. Non fui secondato dal successo. I miei colleghi, dopo una discussione interessante, nella quale alcuni si manifestarono favorevoli, in maggioranza conclusero approvando un breve ordine del giorno, che nella sostanza suona così: « Il Consiglio dei ministri tenuto conto delle attuali condizioni finanziarie non crede opportuno di assegnare alla marina i chiesti 60 milioni in tre esercizi fuori bilancio ». Dopo questo voto, avrei potuto destinare diversamente la nave: ma me ne astenni per un doveroso riguardo al voto del Senato, il quale oltre al voto predetto aveva nel suo ordine del giorno la interpellanza dell'onorevole collega Tom-

masi. Orbene per ben due volte io qui portai il fascicolo di documenti, che mi sta dinanzi, pronto ad esporre al Senato francamente e serenamente il nuovo stato delle cose. Ambo le volte la interpellanza del senatore Tommasi fu rinviata e non per mia richiesta.

Ora conviene eliminare un altro dubbio e ciò per chiarire sempre più quale sia stata la mia condotta. Quando esposi al senatore Millo che avevo sottoposto la sua relazione al Comitato dei disegni delle navi ed al capo dello S. M. egli mi disse: guarda che così perderai del tempo. Io risposi: ho disposto le cose in modo che finchè il Comitato degli ammiragli si sia pronunciato definitivamente al riguardo non un giorno andrà perduto. Ed io penso che l'onorevole senatore Millo, nella sua nota lealtà, vorrà riconoscere la verità di quanto affermo.

Io chiamai subito a Roma l'allora comandante del dipartimento di Taranto, il vice-ammiraglio Acton. Gli domandai notizie sullo stato della nave: essa era ancora sottoposta alla ripulitura dal fango, nel quale era rimasta giacente per tanti mesi. Io gli domandai che cosa occorreva alla nave per metterla in grado di essere rimorchiata in aperto mare.

La ragione della domanda sta in ciò che pel complesso dei lavori a farsi occorrerà il rimorchio in altro arsenale.

Concordammo d'accordo col direttore generale delle costruzioni che la nave venisse munita del suo timone e delle sue ancore, che erano stati recuperati separatamente dal corpo della nave stessa e che inoltre fosse rinforzata in modo rassicurante per qualsiasi stato del mare tutta la struttura che serviva all'otturazione della falla prodotta dallo scoppio della Santa Barbara.

Mi chiesero 45 giorni per l'esecuzione di tutto quanto sopra. Ed io entro 45 giorni avevo sentito lo stato maggiore, il Comitato dei progetti delle navi ed il Comitato degli ammiragli!

Ma non avendo ottenuto dal Consiglio dei ministri i fondi extra bilancio nulla più potevo fare per la *Leonardo*.

Credo così di aver esaurientemente dimostrato che per parte mia non si sono ritardate in nulla le riparazioni eventuali a quella nave.

Passiamo ora alla questione finanziaria. Si tratta di trovare 60 milioni.

Ma prima ancora di trattare la questione finanziaria consenta il Senato che io brevemente riesamini la questione della *Leonardo* sotto il riflesso nuovo delle conclusioni della recente Conferenza di Washington. In base alle medesime abbiamo diritto di conservare un tonnellaggio di naviglio da battaglia di prima linea (*capital ship*) uguale a quello che è stato stabilito per la Francia, e cioè 175,000 tonnellate. Dal senatore Tommasi e da altri già fu detto che con cinque *dreadnoughts*, attualmente in servizio, non disponiamo che di 110,000 tonnellate...

Qui permettete che io mi associ di cuore agli oratori precedenti nel riconoscere e lodare la abilità e le benemerienze dei nostri negoziatori a Washington estendendo la lode anche ai nostri bravi esperti ed al loro valoroso capo, il viceammiraglio Acton, che fu un attivissimo sostenitore dei nostri diritti, e degli interessi della nostra marina.

Noi abbiamo adunque il diritto di conservare 175,000 tonnellate di navi da battaglia di prima linea, come la Francia, ma non abbiamo il diritto di costruirne di nuove per il lungo periodo di dieci anni.

In questa condizione di cose il ripristinare la *Leonardo*, che fu sempre dopo il suo ricupero considerata come una nave in riparazione e come tale riconosciuta ed ammessa nella Conferenza, acquista un nuovo singolare valore.

È d'uopo pertanto francamente riconoscere che le predette conclusioni vengono a rinforzare in modo speciale la tesi del ripristino della *Leonardo da Vinci*. (*Bravo*).

E veniamo finalmente alla questione dei fondi. A questo proposito io ignoro completamente che cosa risponderà l'onorevole ministro; non ho avuto modo, nè occasione di conoscere il suo pensiero in merito a questa interpellanza. Debbo quindi formulare delle ipotesi e comincio dalla migliore.

Se egli ha ottenuto o otterrà dai suoi colleghi lo stanziamento dei 60 milioni extrabilancio, egli renderà un alto e segnalato servizio alla nostra marina. (*Benissimo, applausi*).

Se invece egli pensa, come si va dicendo, che i fondi si possono trovare nel bilancio ordinario della marina, allora la questione cambia completamente aspetto.

Prima però di entrare in questo campo sgomberiamo il terreno da una affermazione dell'onorevole senatore Tommasi, che disse essersi accantonato da un passato ministro della marina un fondo di 126 milioni per il ripristino della *Leonardo da Vinci*. Onorevole Tommasi, non ho mai trovato in nessun bilancio della marina, nè in altri documenti, un accenno a questo fondo.

TOMMASI. Saranno stati sottratti!

BERGAMASCO. Non ho mai sentito parlare, nel tempo in cui ebbi l'onore di reggere l'Amministrazione della marina, da nessun funzionario di questo fondo.

Se io avessi trovato anche solo la metà della citata somma accantonata e destinata al ripristino della nave dopo il parere del Comitato dei progetti delle navi non avrei avuto bisogno d'altro ed a quest'ora i lavori della *Leonardo* sarebbero già sensibilmente avanzati.

Non bisogna illudersi in fatto di fondi, perchè i milioni sono ben contati nei bilanci, ed hanno la loro destinazione precisa; ciò è tanto più vero dopo la guerra poichè, mentre, fino a poco tempo addietro i bilanci ordinari portavano anche uno stanziamento speciale per le spese di guerra, il quale stanziamento rappresentava, in certo qual modo, diciamolo tecnicamente, il volano del bilancio ordinario. Le somme erano stanziare per la guerra, ma siccome tutti i capitoli del bilancio ordinario, poco o tanto, avevano a che fare con le conseguenze della guerra, era possibile di attingere a quei fondi per colmare le deficienze degli stanziamenti ordinari.

Ora le cose sono completamente cambiate e si sente tutta la insufficienza delle impostazioni di fronte agli aumentati costi. Di ciò edotto pel nuovo bilancio 1922-23 ho dovuto fare assegnare, dopo la relativa lotta con il Tesoro, che gli onorevoli colleghi possono ben immaginare, ho dovuto fare assegnare, 66 milioni in più del bilancio in corso. Per dare un'idea della distribuzione di questi 66 milioni citerò alcuni dei capitoli aumentati. Furono stanziati 20 milioni in più per i combustibili, per l'aumento di prezzo del carbone, (prima si attingeva ai fondi di guerra); nove milioni e duecentomila per i viveri del Corpo Reale equipaggi; un milione per il vestiario del Corpo Reale equipaggi; un milione e 500 mila per indennità e spese per viaggi collettivi ed individuali per militari;

quattro milioni per armamenti navali (competenze di bordo); 500 mila lire per servizi ospedalieri; quattro milioni per manutenzione di fabbricati e fortificazioni; due milioni per materiali di consumo per gli apparati motori; tre milioni per le spese generali di funzionamento dei Regi Arsenali; sei milioni per l'aumento di mercedi al personale lavorante nei Regi Arsenali; nove milioni per indennità speciali agli ufficiali e militari del Corpo Reali equipaggi in base al decreto 23 dicembre 1920, n. 1944, ecc. E anche con questi aumenti che non sono quelli che ho chiesto, ma che furono ridotti dal ministro del tesoro del tempo, anche con questi aumenti la gestione del bilancio della marina dovrà essere parsimoniosa quanto più possibile se si vorrà contenere la spesa nel limite degli stanziamenti.

Ritengo pertanto assolutamente impossibile di cavare fuori 20 milioni raschiando alcuni capitoli; ciò equivarrebbe a disorganizzare qualcuno dei servizi importanti della marina.

Passiamo ad esaminare gli stanziamenti destinati alla manutenzione del naviglio.

C'è nel bilancio in corso della marina, iscritto in diversi capitoli, un totale di circa 100 milioni per la manutenzione del naviglio; manutenzione ordinaria. Ho sentito dire, non so con quanto fondamento, che da questi 100 milioni si possono prelevare i 20 milioni per la *Leonardo*. Anzitutto la *Leonardo* è un rifacimento; è la rimessa a nuovo di una nave, che è stata alcuni anni in fondo al mare, stampata nel fango. Qui non si tratta nè punto nè poco di manutenzione ordinaria.

In secondo luogo è d'uopo considerare che tutta la flotta grava su quei 100 milioni per l'ordinaria manutenzione; sottraendone venti, non sarà più possibile di mantenere nella dovuta efficienza il complesso del naviglio.

D'altra parte si accennò alle spese di guerra; ma, di disponibile non c'è più nulla; i residui degli stanziamenti di guerra sono impegnati fino all'ultimo centesimo.

Havvi di più! Sta innanzi all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge, presentato appunto dal Ministero, del quale ebbi l'onore di far parte, un disegno di legge per lo stanziamento di 880 milioni per saldare tutti i debiti residui e gli impegni di lavori intrapresi durante la guerra. Non si meravigli il Senato per

la grandezza della cifra. Di questi 880 milioni 680 rappresentano per il bilancio della marina una specie di partita di giro; servono a saldare il debito che la Marina ha verso il contabile del Portafoglio del Ministero del tesoro per tutte le forniture che il Tesoro acquistava all'estero durante la guerra per conto del Ministero della marina, quali carbone, metalli, ecc.

Rimangono 200 milioni. Di questi 200 milioni, che io ebbi ad esaminare parecchie volte con la lente dell'avaro, di questi 200 milioni, 92 sono impegnati dal Genio militare della marina per finire lavori intrapresi durante la guerra e non ancora ultimati, ma lavori di assoluta necessità militare. Si tratta di dighe nelle piazze militari, di fortificazioni e di lavori, dai quali non si può prescindere. Questi lavori importavano primitivamente la spesa di 200 milioni, ho dovuto risecare più volte per stare nei 92 milioni, non potendo disporre di un numero maggiore.

Il Senato può ritenere che questi 92 milioni sono assolutamente impegnati, perchè nei lavori tralasciati nelle successive riduzioni ve n'erano di quelli, che fu veramente dolore di tralasciare. Rimangono 108 milioni, i quali sono tutti impegnati per le navi attualmente in costruzione coi fondi di guerra: accenno agli otto cacciatorpediniere tipo Palestro in costruzione avanzata presso il cantiere fratelli Orlando a Livorno; ai sei cacciatorpediniere tipo Cantore, in avanzata costruzione presso il cantiere Odero; ai tre esploratori leggeri tipo Leone, in costruzione presso il cantiere Ansaldo.

Per condurre a termine queste costruzioni, e per qualche altra fornitura di artiglieria già commessa ed indispensabile, sono necessari i 108 milioni, quindi non solo i fondi di guerra sono stati tutti impegnati, ma anche questo disegno di legge, che sta davanti alla Camera dei deputati, non presenta verun margine di disponibilità.

Giunto alla fine del mio discorso io non vorrei dire nessuna parola grossa; sono gratissimo al Senato per la benevolenza, con la quale ha ascoltato le mie parole e non vorrei assolutamente turbare tale benevolenza con parole, che non riescano gradite a tutti. Tuttavia non posso a meno di concludere che il prelevare i fondi dai capitoli ordinari del bilancio della marina per la *Leonardo da Vinci*, allo stato delle cose, io non potrei considerarlo che come

un atto di insincerità amministrativa, di insincerità di gestione di bilancio.

Io non credo di dovere entrare nei dettagli della discussione. Ho sentito delle affermazioni molto ardite...

Voci: ... ma è meglio che non ci entri.

BERGAMASCO. Onorevoli colleghi, ho detto esattamente e sinceramente quello che ho fatto, durante la mia vita ministeriale in riguardo alla *Leonardo da Vinci*, tutto vi esposi con quella stessa serenità d'animo, colla quale ho agito; se vi piacerà di esprimere un giudizio sull'opera mia, io sarò ben lieto di sottopormi all'alta Assemblea. (*Applausi vivissimi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Millo per fatto personale.

MILLO. Poche parole in risposta a quanto ha detto l'onorevole senatore Bergamasco. La Commissione, nominata dall'allora ministro della marina Sechi, era composta tutta di tecnici: aggiungerò anzi che alcuni di questi tecnici facevano ed hanno continuato a far parte del Comitato per i disegni delle navi. Annunciata in quel modo come fu annunciata, quando ne assunsi la presidenza, mai più mi aspettavo che i risultati della Commissione sarebbero stati sottoposti a nuove revisioni. L'onorevole Bergamasco, il quale ha confessato di parlare a memoria, credo non ricordi bene il compito affidato al Comitato dei disegni per le navi: per quanto risulta a me, il principale compito ad esso affidato fu soltanto quello di rivedere i preventivi...

BERGAMASCO. Furono tre i compiti affidatigli.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Millo: crede ella proprio necessario di entrare in questi particolari?

MILLO. Taglio corto al mio discorso. Dirò soltanto, circa gli enti consultivi, che io spero che l'attuale ministro della marina vorrà riprendere in esame tutta la questione, perchè non si verifichi il fatto che l'unico ente consultivo con competenza amministrativa sia chiamato, ad esempio, ad esaminare i contratti per 100,000 lire, ma non i contratti di 40 milioni!

Riconosco esatto quanto l'onorevole Bergamasco ha detto nei riguardi della conservazione

della nave; però il tempo e gli elementi atmosferici sono più forti di tutti noi, compreso l'onorevole Bergamasco; e quindi la nave deperisce. Se oggi si trattasse di rimorchiarla ove dovrebbero essere eseguiti i lavori di riparazione, si richiederebbero più di due mesi perchè fosse pronta; e così in totale si sono perduti circa sei mesi dal febbraio dall'anno scorso ad oggi.

Attualmente non ho competenza per la parte finanziaria, perchè il nuovo bilancio 1922-23 non è stato ancora distribuito; ma io penso che l'onorevole ministro De Vito, il quale si è dimostrato così buon navigatore, saprà trovare la strada per ridare questa nave alla marina italiana. Ho finito.

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

SECHI. Onorevoli colleghi; mentre procurerò di svolgere il più brevemente possibile l'aggiunta alla mozione che ha per primo firmatario l'onorevole Millo, consentitemi di rispondere pure alle osservazioni che nella discussione di ieri furono mosse al mio operato, quando ero a capo del Ministero della marina.

Si è detto, che la *Leonardo* non fu ripristinata subito con atto di ordinaria amministrazione, perchè i Governi del tempo erano poco favorevoli a spese militari, volevano dar prova di attaccamento al disarmo, volevano blandire i partiti estremi. Io potrei osservare, che se questi Governi si resero colpevoli di malefatte tanto gravi, si sarebbe reso al Paese un miglior servizio rilevando subito queste malefatte; anzichè rilevandole dopo che, essendo essi caduti, il rilievo ha solo un valore storico; ma ciò poco importa. Per quanto riguarda i Governi cui ebbi l'onore di partecipare, nego che si siano resi colpevoli di queste malefatte: in ogni modo applicarono la politica che il Parlamento approvava; e questo era il loro dovere, e in pari tempo il loro diritto, perchè quando la politica di un Governo non è più approvata dal Parlamento, è questo che deve pensare a ricondurlo sulla retta via o rovesciarlo.

Quanto alla colpa di pacifismo, che si è voluto fare ai Governi di cui feci parte, io esprimo francamente il pensiero, che la manifestazione e l'attuazione di sentimenti di pace e di lavoro, nei limiti consentiti dalle supreme esigenze della difesa nazionale, siano conformi allo spirito dei tempi ed alle aspirazioni dei

popoli, e possano giovare, anzichè nuocere, alla nostra situazione internazionale.

Se poi, come indice di eccessivo pacifismo e di rinunzia si vuol considerare la decisione della marina italiana di non proseguire la costruzione di grandi navi da guerra già progettate, e il criterio di subordinare il ripristino della *Leonardo da Vinci*, alla riconosciuta utilità di esso, io vorrei far presente al Senato che la Francia, in questi riguardi, ha fatto delle rinuncie molto notevoli. Infatti, l'Italia in un primo tempo ha rinunciato a proseguire la costruzione di tre grandi navi tipo *Colonna*; poi ha rinunciato all'allestimento della *Caracciolo*, ed infine ha subordinato il ripristino della *Leonardo* alla convenienza o meno di farlo. Dei tre *Colonna* fu deciso prima del mio Ministero; della *Caracciolo* e della *Leonardo* rispondendo io.

Nel frattempo che cosa ha fatto la Francia? L'onorevole senatore Tommasi ci ha detto ieri che la Francia ha rinunciato a costruire quattro *Super-Dreadnoughts*, tipo *Duguesne*, ma si è dimenticato di aggiungere che ha pure rinunciato a costruire cinque *Dreadnoughts* tipo *Bearn*. Complessivamente, quindi, noi abbiamo rinunciato a quattro o cinque unità secondo le decisioni che si prenderanno per la *Leonardo*: la Francia a nove unità. (*Commenti*).

TOMMASI. Questi confronti con quanto ha fatto la Francia non servono a niente.

SECHI. Ma fu proprio lei, onorevole senatore Tommasi, a parlarci ieri di quanto aveva fatto la Francia.

Dicevo dunque, che se la nostra rinunzia, compresa la *Leonardo*, vale cinque, quella francese vale nove.

Si è pure detto che, appunto per debolezza ed eccesso di pacifismo, i Governi del tempo vollero sottoporre il ripristino della *Leonardo* al giudizio del Parlamento. Ora basta ricordare come si svolsero le cose, per convincersi che avvenne proprio il contrario. I Governi cui ebbi l'onore di appartenere mai pensarono a chiedere un giudizio del Parlamento sopra tale questione: per conto mio ne avrei fatto molto volentieri a meno; invece fu proprio il Parlamento, e più precisamente il Senato, che si investì di sua esclusiva iniziativa della questione, con la nota interpellanza presentata lo scorso anno dall'onorevole senatore Tommasi. (*Commenti in vario senso*).

Nè può dirsi che quando l'interpellanza dell'onorevole Tommasi fu presentata, il Governo potesse considerarsi in difetto, perchè tardava a prendere una decisione nei riguardi della *Leonardo da Vinci*. Si consideri che la *Leonardo* fu molto brillantemente raddrizzata e rimessa a galla alla fine di dicembre. Orbene, il 7 febbraio, e cioè poco più di un mese dopo, era impossibile conoscere le condizioni in cui essa si trovava; e finchè queste condizioni non si conoscevano esattamente, era impossibile prendere una qualsiasi decisione neppure di massima. È bene ricordare, a conferma, che la Commissione incaricata di riferire sulle condizioni della *Leonardo* e di presentare proposte circa l'ulteriore utilizzazione ha potuto presentare la sua relazione soltanto cinque mesi dopo lo svolgimento dell'interpellanza Tommasi, e cioè ai primi di luglio.

Ad ogni modo io tengo a dichiarare, che i gabinetti di cui ebbi l'onore di far parte ed i relativi presidenti del Consiglio, mai si occuparono della questione della *Leonardo* (*commenti animatissimi*); se ne occuparono soltanto quando il Senato credette d'intervenire nella questione, perchè ne ebbero notizia dai resoconti (*commenti*). Io assumo sopra di me tutta la responsabilità: del resto io non ho fatto nè male nè bene, perchè era prematuro prendere qualsiasi decisione prima di conoscere bene le condizioni della nave, e questo avvenne solo nel luglio, quando già avevo lasciato il ministero (*commenti vivacissimi*).

Voci. Ed è qui la colpa.

SECHI. Mi si è voluto fare l'addebito di essere sempre stato contrario al ripristino della *Leonardo*, quasi per partito preso. Io fui sempre, e sono tuttora, nè contrario, nè favorevole: anzi ebbi ed ho la migliore disposizione a dichiararmi pienamente favorevole al ripristino, non appena mi convinca che esso sia la cosa oggi più utile alla Marina, fra le tante che potrebbero farsi a suo vantaggio.

Si è detto che *a priori* ho fatto questione della entità della spesa, e che ero contrario al ripristino perchè esso costava troppo.

Ciò non risponde al vero.

Allorquando la questione fu discussa in Senato, all'ordine del giorno presentato dall'onorevole senatore Tommasi, io proposi una aggiunta nella quale non si parlava affatto di entità della spesa, bensì di utilità della spesa

stessa: utilità è cosa molto diversa da entità. La mia aggiunta, che il Senato peraltro non approvò, era così formulata: « e la spesa sia proporzionata all'aumento dell'efficienza militare che ne risulterà ». Proporzionata, mi pare corrisponda al criterio di utilità, non di entità.

Si è infine affermato, che io ero contrario al ripristino perchè ritenevo che la struttura di scafo della *Leonardo* non sia abbastanza resistente contro le armi subacquee; e si è voluto dimostrare, che invece tale struttura dà al riguardo eccellente affidamento, all'incirca uguale a quello delle migliori navi che oggi battono il mare.

Orbene, io ho sempre pensato, e penso, che lo scafo della *Leonardo da Vinci* fu a suo tempo egregiamente disegnato: allora nessuna marina del mondo aveva fatto niente di meglio, anzi noi con la *Leonardo* superammo tutte le altre: posso pure ammettere, che con le dimensioni della *Leonardo*, sarebbe, anche oggi, probabilmente impossibile disegnare uno scafo di resistenza notevolmente superiore. Ma insomma, secondo me, lo scafo della *Leonardo* nei riguardi delle offese subacquee non dà tutte le garanzie che sembrano oggi desiderabili, ove si voglia tenere debito conto degli insegnamenti della recente guerra, nella quale le armi subacquee sono state impiegate in misura e con successo di gran lunga superiori a tutte le previsioni.

Non farò una discussione tecnica, in relazione a quanto ha affermato ieri, con competenza altissima, che io pienamente gli riconosco, l'onorevole Orlando. Ricorderò soltanto, che nella discussione dello scorso anno esposi un dato di fatto; e cioè che, mentre ferveva la guerra, a un certo momento la marina italiana e tutte le altre riconobbero la necessità di fare agli scafi delle navi da battaglia lavori di importanza, e di impegno non lievi, appunto per migliorarne le condizioni nei riguardi della difesa subacquea. Ed aggiunsi: se la *Leonardo da Vinci* avesse dato affidamento soddisfacente, questi lavori non si sarebbero fatti. Mi pare che il ragionamento corra.

Non desidero, ripeto, tediare il Senato con una discussione tecnica al riguardo. Dirò solo, che le cose dette ieri a questo proposito dall'onorevole Orlando son tutte verità indiscuti-

bili: ma non sono tutta la verità: ora dovrei dirla io; me ne astengo perchè non voglio abusare della vostra pazienza...

Voci: Parli parli!

TAMASSIA. Sentiamo la contro verità!

SECHI. No: soltanto tutta la verità. Dirò a memoria, perchè non ho qui documenti, nè appunti.

Cosa ha detto ieri l'onorevole Orlando? che sulla *Leonardo da Vinci* per la prima volta si è attuato il triplo fondo o divisione longitudinale ternaria che dir si voglia: genialissima idea dell'ingegnere del nostro Genio navale Masdea, alla cui sapiente genialità io mi inchino, e non da oggi, perchè l'ho sempre altamente riconosciuta ed apprezzata. Questa idea, in seguito, è stata attuata dagli inglesi e dagli americani...

Voci. Dai tedeschi prima che dagli inglesi!

SECHI. Senonchè sulla *Leonardo da Vinci* il triplo fondo fu applicato in uno scafo di 22.000 tonnellate, mentre all'estero fu applicato a scafi più grandi, quindi più larghi; ed allora (come si è fatto nelle navi estere che l'onorevole Orlando ha citato) i vari fondi si possono allargare di più, e si può porre la paratia principale di resistenza più distante dal fasciame esterno. Questo sulla *Leonardo* non si è potuto fare, perchè lo scafo della *Leonardo* è più stretto, e occorre avere nelle zone centrali della nave locali di considerevole larghezza. Per conseguenza sulla *Leonardo* la paratia alla quale spetta sostenere principalmente lo sforzo dello scoppio è più vicina al punto dove questo avviene, di quel che non sia sulle navi più grandi. Quindi i gas espandendosi in un volume più piccolo, esercitano sulla paratia di resistenza uno sforzo maggiore, e si hanno maggiori probabilità che la paratia ceda; mentre sulle navi dove la paratia è più lontana dal fianco esterno, le probabilità che essa resista sono maggiori (*commenti, rumori*).

Ho già detto che non rispondo alle interruzioni: mi sarebbe facile ribatterle, ma andrei troppo per le lunghe.

Si è detto, che la *Leonardo* si sarebbe dovuta ripristinare con un atto di ordinaria amministrazione, quasi che si trattasse di una riparazione normale, e che avrei dovuto senz'altro prelevare i fondi sulle così dette spese di guerra. Si è aggiunto, che il ministro mio

predecessore aveva già all'uopo impegnato un fondo abbastanza rilevante.

Io non so, se l'onorevole Del Bono vorrà prendere la parola su questo punto... (*Cenni di diniego del senatore Del Bono*). Allora, per conto mio dichiaro che, allorquando ebbi l'onore di prendere da Lui la consegna, se la mia memoria non falla, non ebbi alcuna esplicita informazione su questo argomento; dichiaro che gli uffici competenti del ministero non hanno mai richiamato la mia attenzione su di esso.

Se poi si vuol considerare la questione nei riguardi costituzionali ed amministrativi, osservo che la guerra era già finita da un anno e mezzo: come si poteva dire che fosse una spesa derivante dalla guerra quella relativa al ripristino della *Leonardo* e che comunque si potesse attribuire alle spese di guerra un lavoro del tutto nuovo da iniziarsi un anno e mezzo dopo che la guerra era finita? La giurisprudenza amministrativa che io trovai nell'assumere il ministero, ed attuai durante lo stesso, era di imputare ai fondi di guerra le spese per cose che non solo fossero state ordinate durante la guerra, ma che fossero già ultimate.

Per le molte cose in corso di lavoro e non compiute, si esaminava, caso per caso, se in relazione all'avanzamento del lavoro e all'utilità di esso convenisse portarlo a compimento, e pagare il lavoro ancora necessario sulle spese di guerra: evidentemente sarebbe stato un non senso lasciare, per esempio, un grande fabbricato senza porte e finestre: si sarebbe mandato a male tutto il fabbricato per risparmiare una spesa ben piccola rispetto al suo valore.

Invece, lavori fatti in piccola parte rispetto alla totalità, e il cui compimento non risultava di eccezionale utilità si abbandonavano.

Come si poteva pensare a iniziare un lavoro nuovo di tanta entità? Io son certo che la Corte dei Conti avrebbe respinto i decreti concernenti i relativi mandati di pagamento se imputati alle spese di guerra.

Quando qualche lavoro poco avanzato ritenni molto utile portarlo a compimento pagandolo sui fondi di guerra, i relativi mandati di pagamento furono registrati con riserva previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Veniamo ora al mio emendamento, che più precisamente è un'aggiunta.

Io credo che la questione della *Leonardo da Vinci* si debba considerare anche in rapporto agli altri fattori di efficienza della flotta: perchè la corazzata è un elemento importantissimo, ma non è tutto. L'onorevole Millo ha dichiarato che ritiene superflua l'aggiunta da me proposta: invece io credo che proprio la discussione di ieri, e soprattutto le dichiarazioni tanto lucidamente fatte oggi dall'onorevole senatore Bergamasco, ne avvalorino l'opportunità.

Infatti, da quanto è stato detto finora, risulta - a mio avviso - che mai la questione della *Leonardo da Vinci* fu posta, come indica il mio emendamento aggiuntivo, e cioè: si hanno *x* milioni da spendere per la marina in più del suo bilancio ordinario; conviene impiegarli per ripristinare la *Leonardo* o in altro modo?

Voce. Così non si fa mai niente.

SECHI. Non rispondo alle interruzioni. (*ilarità*).

Se la Marina disponesse di molti denari, sarebbe inutile porsi la questione; perchè allora si potrebbe ripristinare la *Leonardo*, e in pari tempo provvedere alle altre cose utili non meno di tale ripristino: ma purtroppo così non è. Il bilancio ordinario non consente assolutamente di ripristinare la *Leonardo da Vinci*; e porta assegni modestissimi per elementi essenziali della nostra forza marittima: se il Governo si decide a dare alla Marina altri denari, nessuno più di me può esserne lieto; ma allora credo molto utile domandarsi se con questi denari sia meglio ripristinare la *Leonardo* oppure fare altre cose. Così io metto la questione: e vado ad esporne il più brevemente possibile le ragioni.

All'uopo, dovrò riferirmi alla marina francese, e considerarla in contrapposto alla nostra. Questo non mi impedisce di confidare ed augurare con animo latino che giammai sorgerranno motivi di grave dissidio, e peggio di conflitto, con la nostra grande vicina d'occidente.

Penso pure che nessuno potrà dolersi di questo confronto, tanto più che confronto analogo fu fatto nel Senato francese discutendo un disegno di legge per nuove costruzioni navali: il relatore di tale legge già approvata dalla Camera dei Deputati, senatore Lemery, si è

riferito appunto alla Marina italiana; e bontà sua, le ha attribuito efficienza notevolmente superiore a quella effettiva. (*Commenti, illarità*).

Certo è, che pure ripristinando la *Leonardo*, noi non uguaglieremo la potenza della squadra da battaglia francese; e neppure la uguaglieremo utilizzando anche la *Tegetthoff*.

Uguaglieremo bensì con *Leonardo* e *Tegetthoff* il numero e il tonnellaggio delle *Dreadnoughts* francesi.

Ma alla Francia resterebbe una rilevante superiorità nel numero e nel tonnellaggio delle *pre-Dreadnoughts* già rilevata ieri dall'onorevole Tommasi; io aggiungo che le 200,000 tonnellate francesi *pre-Dreadnoughts* valgono in proporzione meno delle nostre 85,000 tonnellate di naviglio analogo, perchè le nostre unità sono singolarmente più poderose di quelle francesi; ma non sono, ed evidentemente non possono essere, tanto più poderose, da rendere un tonnellaggio complessivo 85,000 equivalente al tonnellaggio complessivo 200,000 che supera il doppio di 85,000.

Dunque resteremmo sempre inferiori anche nella squadra corazzata.

Consideriamo ora altri importantissimi elementi di efficienza militare marittima.

Il bilancio della Marina francese assegna all'aviazione 50 milioni, il nostro, esercizio 1922-23, di recente distribuito alla Camera dei Deputati, e quindi di pubblica ragione, assegna all'aviazione 7 milioni circa, escluse paghe e viveri del personale. Io non so se nei 50 milioni della marina francese siano compresi i viveri e le paghe, ma se anche fosse così, penso che il rapporto 50 a 7 sia cosa molto grave.

La Camera francese ha già approvato, ed il Senato ha in esame e forse già approvato, il programma di nuove costruzioni navali cui ho accennato: esso prevede la spesa complessiva di 765 milioni, divisa in quattro esercizi. Nello esercizio 1922, 160 milioni; in quello del 1923, 345 milioni; e via dicendo. Di questi 765 milioni non ne viene impiegato nemmeno uno per costruire navi corazzate.

È vero che la Conferenza di Washington lo vieta; ma il programma francese era in elaborazione nei circoli marinari da due anni, cioè molto prima della Conferenza di Washington.

Orbene in tale elaborazione, mai si pensò in Francia a costruire corazzate.

Il programma francese considera complessivamente la costruzione di: sei incrociatori di 8 o 9.000 tonnellate, 12 esploratori leggeri di circa 2500 tonnellate; 24 unità che denominano cacciatorpediniere, del dislocamento di 1500 tonnellate, equivalenti quindi, con il vantaggio di essere nuove e più moderne, ai nostri attuali esploratori leggeri; trentasei sommergibili, una parte di 1000 e l'altra di 600 tonnellate: si sta già parlando di portare il numero dei sommergibili da 36 a 60. Coi 765 milioni di cui ho parlato, si dovranno costruire al più presto: 3 incrociatori, 6 esploratori leggeri, 12 cacciatorpediniere e 12 sommergibili; il resto verrà in seguito.

Come stiamo noi di fronte a tale programma? Oggi siamo alquanto superiori alla Francia per esploratori leggeri, cacciatorpediniere ed in genere per il piccolo naviglio; ma il nostro attuale programma di nuove costruzioni è così modesto rispetto al programma francese, che se non rinforziamo il nostro, non dico nel prossimo esercizio, per risparmiarne un dolore troppo grave al ministro del tesoro, ma almeno nell'esercizio successivo, perderemo presto il vantaggio, secondo me rilevante, della lieve superiorità che oggi abbiamo nei riguardi del naviglio leggero, e ci verremo poi a trovare in condizioni di inferiorità sempre crescenti.

Vorrei richiamare particolarmente l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla questione degli incrociatori.

La Francia ne costruirà sei da 8 o 9.000 tonnellate: unità di questo genere noi non ne abbiamo alcuna neppure in costruzione; credo ne sia tuttora in istudio il piano. Nella legge del bilancio 1921-22 era prevista la costruzione di uno o due incrociatori di 5.000 tonnellate, perchè quando quel bilancio fu da me preparato si riteneva, considerando ciò che le altre marine avevano allora fatto o si accingevano a fare, che navi di 5.000 tonnellate avrebbero corrisposto abbastanza bene ai nostri bisogni. Ma nel frattempo le altre marine hanno aumentato rapidamente il tonnellaggio, e si sono spinte a 8 e 9.000 tonnellate (ormai la conferenza di Washington ha tagliato le gambe fissando a 10.000 il tonnellaggio massimo); io ritenni, mentre ero ancora al ministero, che

5.000 tonnellate non bastavano più, e pregai i competenti di esaminare la questione: in lingua povera bisognava rassegnarsi a fare incrociatori più grandi di 5.000 tonnellate oppure rinunciare a questo tipo di navi.

Orbene, io credo che, se alla nostra attuale assoluta mancanza di incrociatori non si provvede abbastanza presto, ci troveremo in gravissime condizioni di inferiorità.

CAGNI. Ma un incrociatore oggi costa 150 milioni.

SECHI. Risponderò solo a questa interruzione, per osservare che dagli studi fatti risulterebbero sufficienti da 100 a 110 milioni.

CAGNI. A meno di lire 15 al chilogramma non si possono costruire.

SECHI. Io penso che sarebbe indubbiamente utile, anzi necessario, che noi disponessimo di una squadra corazzata di battaglia equivalente a quella francese; ma penso sia assai più utile, anzi più necessario, avere almeno l'equivalenza nei riguardi degli incrociatori e del naviglio leggero.

Per i sommergibili la questione va imposta un po' diversamente: non si può dire che se una marina estera ne fa 50, ne occorrono 50 anche a noi. Il numero dei sommergibili dipende principalmente dalla estensione dello scacchiere, in cui una marina vuole esercitare con essi efficace azione di dominio. Non dirò, dunque, che a noi occorra costruire 36 sommergibili, perchè tanti ne costruisce la marina francese; ma è certo, che a noi ne occorre un numero considerevole, perchè dobbiamo agire efficacemente con essi in scacchieri di notevole estensione; orbene, secondo me, la nostra attuale disponibilità è notevolmente inferiore al numero che può ragionevolmente ritenersi necessario.

Io so benissimo che gli incrociatori e che il naviglio leggero vanno a fondo, se incappano soltanto per due minuti sotto il tiro di una *dreadnought*; ma non è il loro mestiere combattere contro le *dreadnoughts*, e possono agevolmente tenersi fuori del loro tiro, perchè le superano notevolmente in velocità.

Certo si è che proprio gli incrociatori e il piccolo naviglio austriaco ci hanno dato in Adriatico tutte le noie avute durante la guerra: in Adriatico erano noie, nel Tirreno possono essere grossi guai. Certo si è che gli incrocia-

tori, e le unità leggiere, costituiscono il solo naviglio utile per agire contro il commercio marittimo nemico, per troncane tale commercio o quanto meno ostacolarlo e ridurlo. Il nostro avversario, chiunque esso sia, impiegherà all'uopo, ripeto, soltanto incrociatori e naviglio leggero, non già corazzate; e se non avremo incrociatori e naviglio leggero, vuoi per contrastare l'azione avversaria, vuoi per tagliare a nostra volta il commercio marittimo nemico, obbiettivi entrambi di grande importanza, il primo anzi di vitale importanza, ci troveremo in gravissime condizioni di inferiorità.

Osservo ancora, che il piccolo naviglio è indispensabile per poter impiegare efficacemente le *dreadnoughts*, che abbisognano di poderose scorte per navigare senza eccessivi rischi. Infine, il piccolo naviglio può in circostanze opportune assalire con successo le *dreadnoughts* e rinnovare la gesta di Premuda.

Onorevoli colleghi, io vi ho esposto un sommario riassunto di meditazioni antiche e recenti, di studi assidui rivolti alla nostra difesa marittima, che è problema assai grave per tutti i mari che ne circondano, più grave e più assillante per il Mar Tirreno: problema ben più vasto e complesso di quanto possa apparire, a chi non l'abbia profondamente considerato in tutti i suoi aspetti.

Ho parlato con grande franchezza, e vi ringrazio della benignità con la quale mi avete consentito di esporre idee contrapposte ad altre nobilissime e rispettabilissime, che probabilmente meglio rispondevano al sentimento della grande maggioranza. Io posso errare nel ritenere che il ripristino della *Leonardo da Vinci* debba discutersi seguendo soltanto la ragione e lasciando da parte il sentimento; posso errare nel ritenere che debba discutersi secondo il criterio che risulta dalla proposta aggiunta alla mozione Millo: consentitemi di affermare che, se errore è, esso sorge soltanto dall'amore che ho sempre nutrito e nutro per la marina italiana, amore che molti possono eguagliare, nessuno può superare. (*Applausi*).

Presentazione di relazioni.

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

MORRONE. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 22 agosto 1920, n. 1263, modificante il decreto luogotenenziale 24 giugno 1915, n. 903, ed il Regio decreto 11 settembre 1919, n. 1736, contenente disposizioni relative al matrimonio dei militari del Regio esercito e della Regia marina.

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

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione. Ha facoltà di parlare il senatore Ferraris Carlo.

ORLANDO. Ma io avevo chiesto di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Orlando, nelle parole del senatore Sechi non vi è stato un attacco personale a lei, perchè confutare le opinioni di un collega non costituisce un fatto personale.

ORLANDO. Il senatore Sechi ha detto che io avrei detto la verità, ma non tutta la verità. (*Commenti, rumori*).

PRESIDENTE. Ella parlerà a suo turno, altrimenti in questo modo tutti potrebbero, domandando la parola per fatto personale, parlare prima dei colleghi che si sono precedentemente iscritti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Ferraris Carlo.

FERRARIS CARLO. Io, ignorando tutti i particolari che oggi ci furono nel suo lucidissimo discorso narrati dal senatore Bergamasco, avevo ieri presentato un emendamento alla mozione, cioè di sostituire all'ultimo comma queste parole: « invitano il Governo a presentare un disegno di legge per lo stanziamento della spesa occorrente per attuare il parere della Commissione tecnica relativo alle riparazioni della nave *Leonardo da Vinci* ». Questo emendamento mi era stato ispirato dal fatto che, esaminando i bilanci 1921-22 e 1922-23 del Ministero della marina, non vi avevo potuto trovare degli stanziamenti nè speciali per la *Leonardo*, nè altri da cui si sarebbero potuto prendere le somme per questa riparazione, tanto più che una spesa di 60 milioni per una sola

nave non può considerarsi come una spesa ordinaria di riparazione e manutenzione. Oggi il senatore Bergamasco ha fatto una splendida motivazione del mio ordine del giorno: egli ha dimostrato, con analisi minuta degli attuali e già pubblicati bilanci del Ministero della marina, quelli per gli esercizi 1921-22 e 1922-23, che non è possibile trovare sopra a quei bilanci, dati gli stanziamenti quali oggi sono, i 20 milioni che occorrerebbero per ciascuno dei tre esercizi, quello in corso e i due prossimi (cioè i 60 milioni in totale di cui parlò ieri il senatore Millo) per le riparazioni della *Leonardo*.

Data questa circostanza, che cioè non si trova attualmente uno stanziamento nei bilanci del Ministero della marina per questa riparazione, data la circostanza che, anche a prescindere dalla ristrettezza degli stanziamenti, non si può con correttezza finanziaria prelevare alcuna somma a questo scopo da altre destinazioni segnate nel bilancio, non resta che un solo metodo costituzionalmente legale. Pochi giorni fa l'Ufficio centrale, di cui fu relatore il collega Arlotta, trattandosi di forniture alla Regia marina, ha invocato il rispetto alla legge di contabilità ed il Senato su sua proposta ha votato un ordine del giorno pel ritorno all'osservanza di questa legge. Orbene, la legge di contabilità ha un articolo, il quale dice che non si possono fare stanziamenti in bilancio superiori alle 30 mila lire se non interviene una legge speciale: quindi qualunque spesa superiore alle 30 mila lire non si può stanziare in bilancio se non ordinata da una legge speciale. Dato questo rispetto alla legge di contabilità, invocato dal Senato con un suo ordine del giorno, noi dobbiamo rispettarla anche in questo caso e quindi il solo mezzo, con cui si può provvedere correttamente a questa spesa di 60 milioni, è quello di un disegno di legge speciale che stanzi questi 60 milioni in due o tre esercizi, secondo le possibilità finanziarie.

Io credo che noi daremo un esempio di ritorno alle corrette norme costituzionali e contabili in materia di bilancio, quando voi onorate del vostro voto l'emendamento che ho presentato: e credo di aver compiuto anche il dovere, che mi spetta come presidente della Commissione di finanze, di avvertire sempre sul modo di rispettare i nostri ordinamenti

costituzionali e contabili nelle deliberazioni del Senato. (*Approvazioni*).

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

MARTINEZ. Il Senato vorrà consentirmi che quale antico Capo del Corpo del Genio navale, al quale ebbi l'onore di appartenere per ben 43 anni, io aggiunga poche parole a quante autorevoli colleghi, che mi hanno preceduto, hanno pronunziate, per affermare la convenienza di ripristinare la *Leonardo da Vinci* nel numero delle navi da battaglia. Essa oltre tutte le qualità di cui è dotata, sulle quali non mi sembra possa nutrirsi più alcun dubbio, dovrà rappresentare un triste ricordo del delittuoso suo affondamento, ed un glorioso ricordo del suo felice salvamento dovuto agli studi ed alla perseveranza dei nostri ingegneri navali, ai quali rivolgo un caldo ed affettuoso saluto. (*Vive approvazioni*).

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

GIARDINO. (*Segni di attenzione*). La questione, che è oggetto della nostra mozione al Senato, mi pare che sia andata alquanto deviando dalla sua linea, per invadere troppo largamente un campo tecnico e un campo finanziario, che non erano esattamente nella mozione stessa.

In sostanza, molti colleghi, ed io ultimo tra essi, dicevamo al Senato: i giudizi tecnici sulla *Leonardo da Vinci* e sul suo ripristino sono stati regolarmente emanati; noi chiediamo dunque che siano attuati, per le considerazioni esposte nella mozione.

Ora, a tutto ciò che è stato detto nel campo tecnico, io non aggiungerò parola, perchè non sono tecnico in materia di marina, ed anche perchè, lasciatemelo dire francamente, io credo che si sia detto troppo in proposito in questa aula. (*Benissimo*). Io credo che in Senato non si possano portare certi dettagli; io credo che non si debbano portar qui certi paragoni che sono nocivi alla nostra difesa e pericolosi nel campo dei rapporti internazionali. (*Approvazioni vivissime*).

Non aggiungerò dunque parola; ma prendo atto di questo fatto: che al ripristino della *Leonardo da Vinci* non sono state fatte mai opposizioni nette e concrete nel campo tecnico. Sono state fatte invece delle opposizioni dila-

torie; ed è precisamente di queste che io credo noi dobbiamo occuparci per capire bene come sia impostata la questione e per risolverla col nostro voto.

Leggendo l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Sechi alla mozione, io sono stato a tutta prima sedotto dalla purezza dell'intendimento, che l'emendamento stesso esprime e che in sostanza è questo: trattandosi di spendere 60 milioni, vedete di spenderli, non solo bene, ma il meglio che potete; e badate anche di accertare debitamente quale sia questo meglio. Tuttociò è giustissimo ed a tuttociò tutti potrebbero sottoscrivere.

Senonchè, guardando addentro a queste sette od otto righe, a me è venuto il dubbio se esse abbiano un contenuto reale e pratico e mi sono domandato: come si fa a risolvere un problema di questa natura? In parole povere, l'emendamento Sechi dice: noi abbiamo una marina che complessivamente ha un'efficienza (dico un numero qualsiasi) sette; se spendiamo questi 60 milioni, o in navi sottili, o in mezzi aerei, o in mezzi subacquei, noi possiamo raggiungere l'efficienza di dieci. Dimostratemi che, ripristinando la *Leonardo da Vinci*, raggiungeremo almeno questa efficienza di dieci, e allora io non ho più niente in contrario; e questo accertatelo debitamente. Ed io mi sono domandato: come si fa a fare, prima la somma delle efficienze belliche varie, e poi a fare la somma delle due diverse efficienze belliche con il ripristino e senza il ripristino della *Leonardo*, per potere istituire questo paragone?

Su questo punto, io leggo nel libro, che ho sottocchio, che questa questione della valutazione complessiva dell'efficienza di una marina da guerra è « una questione molto complessa, ed i tecnici sanno bene che, sempre quando si è parlato di coefficienti navali, non si è mai riusciti, neanche al tempo dell'ammiraglio Bettolo, a mettere insieme qualche cosa di pratico e di utile per stabilire il valore relativo dei vari tipi delle navi e determinare con numeri la efficienza singola e complessiva di una forza navale; ed ora poi occorre tener conto anche dei mezzi aerei ».

Ora, questo libro, nel quale io leggo, non è un trattato di arte militare navale di un autore di competenza più o meno discutibile; questo è un volume delle discussioni del Senato; e

queste parole, che ho citate, sono di un parlamentare del quale il senatore Sechi non metterà certamente in dubbio la competenza, perchè sono parole sue!

E allora io domando come egli venga adesso a proporre un emendamento condizionale, che si fonda proprio su quella condizione, la quale non contiene nulla nè di reale, nè di pratico, nè di utile, come egli stesso dichiara e riconosce.

Vuotato così di un qualsiasi contenuto pratico, questo emendamento viene a non contenere più nulla, perchè anche il « debito accertamento », mancando la base del giudizio, diventa impossibile...

SECHI. Domando la parola per fatto personale.

GIARDINO. Cосicchè io spero che la discussione nel campo tecnico sia arrestata a quei limiti, già eccessivi, che essa ha raggiunto, per quanto anch'io riconosca che molti degli argomenti ultimamente adottati dovrebbero essere ribattuti. E spero anche che il Senato, con il suo voto, voglia sbarazzare il campo da questo emendamento, il quale non ha contenuto positivo, come il suo autore stesso ha riconosciuto da tempo, e che non servirebbe ad altro che a mandare ancora in lungo la questione.

Dopo ciò, voglio dire una parola sull'altro emendamento proposto dal collega Carlo Ferraris. Io riconosco tutta la giustezza che sta nel criterio di tornare ai sani provvedimenti legislativi per l'impiego del pubblico denaro; ma lo pregherei di considerare questo fatto: il presidente della Commissione che ha studiato le condizioni della *Leonardo da Vinci* ha detto che ogni giorno che passa la nave deperisce e che bisogna decidersi o a ripararla o a disfarla. Ripeto, io non entro in questioni tecniche; mi riferisco invece al concetto superiore della difesa nazionale, il quale, in questo caso di una questione trascinata per 13 o 14 mesi sempre con deperimento della nave, esige evidentemente che a questa questione si dia una sollecita soluzione, anche nell'interesse del bilancio, perchè, se noi aspetteremo ancora, potremo approvare bensì regolarmente e per legge la spesa, ma, per ogni giorno che passa saranno dieci o venti mila lire di spesa che vengono ad accrescersi e che noi lasciamo gravare sul bilancio per il deperimento progressivo

della nave. E quindi, se è possibile avere i fondi (e questo ce lo dirà l'onorevole ministro della marina) senza attendere il lungo decesso di una legge, io credo che sarà assai meglio affrontare la soluzione anche con un mezzo finanziario, forse meno perfettamente legale, ma più utile al pubblico erario.

Dichiaro quindi che io voterò la mozione, alla quale ho sottoscritto, respingendo però qualsiasi emendamento.

ORLANDO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO. Dirò brevissime parole su alcune affermazioni fatte durante il suo discorso dall'onorevole senatore Sechi, e che mi pare richiedano una rettifica.

Le navi rinunciate dalla Francia, prima della conferenza sono quattro del tipo *Bearn*; ma questa rinuncia ha subito una modificazione a Washington quando sono state ammesse a poter trasformarsi in navi porta-aerei; una è stata già destinata a questo servizio, cioè il *Bearn*, il che non è avvenuto nei riguardi dell'Italia, specialmente per la *Caracciolo*, la quale avrebbe potuto ora essere un'eccellente nave porta-aerei.

Non si tratta oggi di discutere un programma navale intorno a navi grandi o piccole: il programma è stato già fatto a Washington. Ormai in fatto di navi di linea non ci resta che conservare quello che ci è stato lasciato; e del resto, il programma navale potrebbero tracciarlo a preferenza di me, e con maggior competenza gli uomini, che hanno fatto la guerra nell'Adriatico e che siedono in quest'aula.

Però se il Senato crede, io entrerei ancora, malgrado quello che ha detto il generale Giardino, nei particolari tecnici. Mi limiterò a dare le prove di quello, che ho detto circa la tripla divisione della carena della *Leonardo da Vinci*. Quello che ha detto il senatore Sechi circa la tripla difesa della *Leonardo* non corrisponde a quello che realmente è, forse per equivoco ch'egli ha potuto prendere. Le paratie della tripla divisione si prolungano per tutta la lunghezza possibile della nave.

Io debbo anche, se il Senato me lo consente, (*voci: forte!*) parlare per quello che riguarda la distanza delle paratie di difesa dalle murate. Non è colpa della *Leonardo* se essa è più piccola del *Bayern* e del *Baden*, sebbene si tratti di una

differenza non grande, cioè da 22.000 a 28.000 tonnellate e se perciò, sulla nave più piccola, la tripla difesa offre una difesa minore, che sulla nave più grande rispetto al siluro: questo è naturale. La stessa offesa sottomarina in una nave più grande ferisce meno che in una nave piccola. Su questo siamo tutti d'accordo, ma questo non toglie che queste navi abbiano quella eccellente prerogativa di difesa a cui ho accennato.

Io finisco il mio dire, ma poichè l'onorevole Sechi mi ha detto che io ho detta la verità, ma non tutta la verità, e poichè di queste parole potrei offendermi, mi permetta l'onorevole Sechi, di non arrivare sino a questo punto, ma di dargli in contraccambio un consiglio. Io ormai sono vecchio, non aspiro a nulla, il senatore Sechi è giovane e aspira ancora: ebbene io gli do questo consiglio: dovendo discutere di cose navali e di qualità delle navi nazionali è sempre una via errata quella di menomarne le qualità e poichè, denigrando la *Leonardo*, si denigrano tutte le nostre altre navi, munite dello stesso sistema di difesa sottomarina, io lo prego di riflettere alle conseguenze che le sue parole possono avere sull'animo dei nostri ufficiali che su di esse navigano e possono un giorno essere nuovamente chiamati a difendere la patria. (*Approvazioni*).

Perciò l'opposizione al ripristino della *Leonardo* avrebbe potuto meglio essere portata in un altro campo.

Io mi associo, quindi, alla mozione presentata da altri onorevoli senatori e non voterò l'emendamento dell'onorevole Sechi.

Riguardo poi all'ordine del giorno del nostro amatissimo presidente della Commissione di finanza, rilevo anch'io che, votato quell'ordine del giorno, il ripristino della *Leonardo* è rimandato alle calende greche, in quanto non sappiamo quando questo nuovo disegno di legge verrà in discussione, non sappiamo quali difficoltà possano incontrarsi per la sua approvazione.

Quello che è urgente, intanto è che la nave resti a galla e non deperisca.

Ora la nave è a galla in un modo provvisorio, è tamponata e deperisce. Io credo che il Senato dovrebbe, intanto, in attesa della risoluzione e delle dichiarazioni del Governo circa la somministrazione dei fondi, deliberare che la nave sia messa in stato permanente di

galleggiabilità, e sia perciò subito riparata la sua partè subacquea. Questa riparazione richiederà una somma non rilevante, e può farsi sul bilancio usuale della marina. Se un cacciatorpediniere o altra nave è investita e riceve dei danni, non occorre certo una legge per poterla riparare, nè è occorsa una legge per i milioni impiegati nel ricupero, quindi non credo che occorra una legge per riparare le parti subacquee della *Leonardo*.

In quest'ordine d'idee mi permetto di presentare un ordine del giorno al Senato che suona così :....

PRESIDENTE. È diverso dalla mozione? Perchè, secondo il regolamento si deve votare sulla mozione Millo.

ORLANDO. Onorevole presidente, io il regolamento non l'ho letto mai!

PRESIDENTE. Non dico che sia una lettura divertente, ma è necessaria. (*Approvazioni*).

ORLANDO. Allora mi limito a fare una raccomandazione, che siano fatti questi lavori in modo urgente, senza richiedere assegnazioni speciali.

DE CUPIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CUPIS. Onorevoli senatori. Quelli che hanno parlato finora avevano diritto di chiedere a voi cortese e benevola attenzione: tecnici navali, tecnici militari: questa discussione era ben loro affare. Ma io?... Io son certo che quando ho chiesto la parola ben molti di voi avran detto fra se: e ora anche De Cupis? Che ci vuole egli dire?

E la vostra domanda sarebbe stata naturale. Ma io ho chiesto la parola quando l'onorevole Sechi si diffondeva in particolari di costruzione, dei quali i non tecnici nulla intendevano, e sui quali i tecnici non intieramente o punto consentivano; e ho dimandato la parola, perchè, a mio povero giudizio elementi già si avevano per venire ad una conclusione, che si era già formata nell'animo mio.

Onorevoli signori, noi abbiamo innanzi a noi un fatto che per me è di una grande virtù persuasiva: Tutti i tecnici che hanno preso la parola in quest'aula, tutti, tecnici navali e tecnici militari si son dichiarati per la ricostruzione della *Leonardo da Vinci*: i tecnici navali non pongono dubbio sulla possibilità di

una perfetta ricostruzione, ci si è fatto anzi intendere che potrà essere ricostruita con perfezionamenti, si da dare ad essa anche una maggiore efficienza di quella che essa aveva; e tecnici navali e tecnici militari si son tutti dichiarati per la convenienza della ricostruzione dal punto di vista della difesa militare. Nè solo i tecnici che presenti in quest'aula han preso parte alla discussione, ma, come abbiamo inteso dalla lucida e franca esposizione dell'opera sua nel Ministero della marina dall'onorevole amico Bergamasco, tutti i tecnici delle Commissioni di quel Ministero han dato parere concorde per la ricostruzione. Dissente, è vero, l'onorevole Sechi, che potrebbe essere tecnico navale e militare, ma non dispiaccia all'onorevole Sechi, se alla sua autorità io non mi piego, perchè io a lui non contrappongo il mio giudizio, ma quello di una quantità di altri tecnici. L'onorevole Bergamasco, mi piace di rammentarlo ancora, ha pure osservato che le richieste della nostra Delegazione a Washington e la deliberazione presa in quella Conferenza di accordare all'Italia lo stesso tonnello dato alla Francia danno anche argomento alla ricostruzione. E allora quale questione rimane? La questione della spesa.

Ebbene, o signori, si vuole una spesa di 60 milioni, ed io so bene quanta resistenza, ed a ragione, s'incontri ora nel Senato a nuove spese: lo dico anche io che a nuove spese conviene porre un freno; ma anche per questo lato abbiamo un fatto che ci aiuta a concludere nella questione: oggi stesso dal Governo ci si propone, una spesa di un miliardo e 750 milioni! Dunque è chiaro che nonostante la universale resistenza, alla quale do intiero il mio consenso, a nuove spese, se ne dovranno tuttavia fare e di ben maggiore entità che non è quella che vi si chiede ora per la difesa del paese in mare. E poichè tante volte è stato detto che un difetto della nostra Amministrazione è quella della mancanza di coordinazione fra le diverse Amministrazioni dello Stato; poichè secondo quanto ha affermato l'onorevole Bergamasco, il quale ora appunto mi dice che il bilancio della marina non va oltre 600 milioni, io mi permetto di domandare all'onorevole Ministro dei lavori pubblici che mi piace di vedere qui presente, se questi 60 milioni che occorrono per la rinnovazione della *Leonardo da Vinci* non si potrebbero

raschiare da quel bel miliardo e tre quarti che egli ha ottenuto dal Ministro del tesoro per materiale ferroviario. (*Rumori e commenti*). E se ciò non si può (veggo il Ministro dei lavori pubblici che fa cenni di diniego) io chieggo al Ministro della marina che dal suo collega dei lavori pubblici si faccia prestare il coraggio per chiedere la occorrente somma al Ministro del tesoro.

Rammentatevi, o colleghi, che l'onorevole Bergamasco, il quale dovrà notare l'attenzione con cui io l'ho seguito nel suo discorso, ha detto che se l'onorevole De Vito riuscirà ad ottenere dal Ministro del tesoro la somma occorrente avrà reso un grande servizio alla nostra marina. E l'onorevole Bergamasco ha pure detto, che non vi sono che due partiti da prendere, e da dover prendere, o l'uno o l'altro, subito: ricostruirla o distruggerla! e distruggerla significherebbe perdere tutto quello che questa nave è costata, compresa la somma spesa per il suo capovolgimento, per dovere spendere poi una somma assai maggiore per le barchette che tanto favore ottengono dall'onorevole Sechi. Distruggerla! Signori, non vi sentite correre il brivido nelle vostre fibre? Distruggere questa nave che due volte ha fatto ammirare alle altre genti il genio italiano! Questa nave, signori, non è solo circondata dall'onda del mare, ma anche dall'onda del sentimento popolare. Quando la prima volta si discusse sulla interpellanza Tommasi presi anche allora la parola *ex abrupto*, come ora, senza alcuna preparazione, e terminai con questa frase: veggo la nostra bella nave e su di essa il vessillo nostro che garrisce al vento dicendo: Il tradimento è vinto. Questa frase io qui rammento, aggiungendo che votando la sua distruzione il tradimento riceverebbe invece solenne consacrazione! No! il Senato italiano, non si macchierà di tanta ignominia! (*Approvazioni*).

SECHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Nei riguardi dei rilievi fatti dall'on. Giardino, in merito ad alcuni criteri che esposi lo scorso anno, quando si discusse della *Leonardo*, pregherei l'on. Giardino ed i colleghi di considerare che quei criteri non si riferivano alla valutazione numerica dei vari elementi che costituiscono l'efficienza marina militare; bensì alla valutazione numerica della

capacità bellica di ciascuna classe o tipo di navi.

GIARDINO. Ma dobbiamo anche considerare i mezzi aerei.

SECHI. Il mio riferimento di allora alla relazione dell'ammiraglio Bettolo del 1893, che appunto espone un metodo per tale valutazione numerica, elimina qualsiasi dubbio al riguardo.

Io non ho mai pensato che si dovesse fare a base di cifre la valutazione cui si riferisce l'emendamento o meglio l'aggiunta da me proposta.

GIARDINO. Ma se non ci sono cifre per il paragone come si può fare la valutazione?

SECHI. Si può fare con la semplice discussione, senza occuparsi di cifre: in lingua povera, il quesito da porre a chi di ragione è il seguente: i 60 milioni ci sono, conviene spendano per la *Leonardo*, o conviene spenderli per altri elementi dell'efficienza bellica marittima?

Io non credo, che finora il quesito sia stato mai posto così; se poi le cose stanno altrimenti, il ministro della marina potrà dirlo, ove lo creda.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arlotta. (*Interruzioni, rumori*).

ARLOTTA. Se il Senato è impaziente rinunciò alla parola.

Voci. Parli, parli!

ARLOTTA. Ringrazio anzitutto gli onorevoli colleghi per la cortesia usatemi. Il nostro benamato Presidente della Commissione di finanze ha testè ricordato un ordine del giorno, da me proposto l'altro giorno e votato dal Senato, nel quale si diceva che per quanto riguardava la vendita delle navi si dovesse stare strettamente alla legge. E siccome sono uno dei firmatari della mozione, potrebbe apparire una certa contraddizione tra la mozione e l'ordine del giorno. Ora questa contraddizione non esiste, perchè mi permettano di fare osservare al Presidente della nostra Commissione di finanze, che ha proposto un emendamento che per le spese necessarie alla *Leonardo da Vinci* non occorre una legge speciale, perchè esse devono gravare sui capitoli del bilancio relativi alle riparazioni e manutenzione del naviglio.

BERGAMASCO. No.

ARLOTTA. Mi perdoni, ella è in errore ed è un relatore per circa dieci anni del bilancio della marina che ha l'onore di dirglielo.

Cos'è la spesa per il ripristino della *Leonardo da Vinci* di fronte alla legge?

Questa nave era già regolarmente acquisita alla flotta italiana; un incidente funestissimo e scellerato l'ha precipitata in fondo al mare dove è rimasta per molti mesi, forse un paio di anni; con un miracolo d'ingegneria navale e con una ingente spesa, non ho qui dati precisi, ma ritengo di circa 10 milioni...

Voci. Di più, 18 milioni.

ARLOTTA La nave è rimessa a galla. Dunque è bene assodato che si tratta di una nave già precedentemente appartenente alla nostra flotta. La spesa per restituirla alla sua primitiva efficienza va imputata al Capitolo del bilancio « Manutenzione del Naviglio ». Dunque nessuna nuova legge è necessaria e tutta la questione consiste nel dare a quel Capitolo i fondi occorrenti.

Ora, onorevole ministro presente, ed onorevole ministro del passato, voi converrete pienamente che in questo esercizio più di una diecina di milioni al massimo, sarà impossibile tecnicamente di spendere intorno alla *Leonardo da Vinci*. Stando dunque alle spiegazioni intorno al bilancio, lucidamente dateci, e giunte assai opportune, perchè discussioni di bilancio della marina qui non si fanno più da un pezzo, i dieci milioni che in questo scorcio di esercizio si possono spendere intorno alla *Leonardo da Vinci* si trovano certamente. La questione finanziaria si riduce dunque a questo: vedere se pel venturo esercizio, cioè pel 1922-1923 si possa fare un aumento di impostazione sui capitoli « manutenzione e riproduzione del naviglio », per far fronte ad una ventina di milioni che nell'esercizio prossimo si potrebbero spendere intorno alla *Leonardo*.

Orbene, io ritengo fermamente che se il Senato esprime oggi un voto, che è poi nel sentimento del Paese, diciamolo questo a voce alta perchè così è...

Voci. È vero, è vero...

ARLOTTA ... che questa bella nave, che questa forte nave, la quale insieme alla *Cavour*, alla *Duilio*, alla *Giulio Cesare*, alla *Doria*, formavano l'orgoglio della marina italiana, che questa nave sia rimessa sulle acque e navighi nell'Oceano attestando due volte il valore dell'ingegneria navale italiana: una volta per averla costruita, una seconda per averla sal-

vata, questo voto non potrà non essere esaudito! Mi perdoni, on. Sechi, ma quelle piccole osservazioni, rispettabilissime sotto il punto di vista tecnico, che ella ha fatte, si possono fare, e io le sento ripetere da venti anni, per tutte le navi di tutte le marine del mondo; perchè le navi, ella l'insegna a me che sono un incompetente, tutte le navi rappresentano un compromesso fra molti e svariati fattori. Quando si vuole raggiungere il migliore compromesso possibile, è necessario che qualcuno dei fattori sia almeno in parte sacrificato alla bontà complessiva della nave.

E se questo è vero, io esorto il Senato a votare la mozione, lo esorto per un'altra ragione, anche d'indole finanziaria: troppo spesso avviene che noi mutiamo programmi strada facendo e buttiamo così via dei milioni. Ancora ultimamente il ministro Sechi ci diceva di avere deciso l'abbandono della nave *Caracciolo*, perchè era una nave sulla quale bisognava spendere troppi milioni; e alla domanda rivoltagli da chi aveva presentata una interpellanza, alla mia domanda, egli rispondeva: Sì, è vero, si sono spesi 55 milioni, ma è meglio non continuare nella costruzione della nave. Dovremo noi seguitare a camminare allegramente su questa via? fino a un certo punto spendere ingenti somme per dire poi: Questi denari sono stati buttati a mare, non se ne parli più? Ma nel caso presente, colla sessantina di milioni che costerà la *Leonardo*, si avrebbe sul mare una nave che se domani, in migliorate condizioni di bilancio, o in mutate condizioni politiche voi vorreste costrurre da capo, vi costerebbe per lo meno dai 350 ai 500 milioni. (*Benissimo*). Ed allora il bilancio di quest'anno vi dà i dieci milioni che potete spendere; per i bilanci futuri, dinanzi al voto del Senato, non ci sarà Governo che voglia negare quel relativamente lieve aumento di fondi, indispensabile a finire questa nave, senza negligere in pari tempo il naviglio leggero e le altre navi che sono già in corso di costruzione.

Permettetemi un breve ricordo personale. Circa dieci mesi or sono mi trovavo a Taranto per una mesta ricorrenza di famiglia, per le onoranze rese dalla marina ad un gruppo di ufficiali caduti eroicamente in guerra, e volli visitare la *Leonardo*.

La visitai nel bacino di Taranto, accompagnato da quegli stessi ingegneri navali, che

avevano operato il prodigioso salvataggio della nave. Essi mi dissero - è la loro affermazione, non la mia, che porto qui innanzi a voi - che la *Leonardo da Vinci* era in condizioni tali da poter essere ripristinata in tutta la sua efficienza bellica, solo che si fosse voluto.

Oggi questo ci è stato confermato dall'onorevole collega Bergamasco, il quale ci ha riferito l'ordine del giorno del Comitato degli ammiragli che dice esattamente la stessa cosa dettata da quei valorosi ingegneri navali. Dinanzi a tanta autorità di consensi, a me sembra che al Senato non rimanga che votare favorevolmente la mozione proposta. (*Applausi*).

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

DE VITO, *ministro della marina*. (*Segni di attenzione*). Onorevoli senatori, debbo cominciare col chiedere scusa al Senato se oggi ho tardato pochi minuti ad intervenire alla seduta: ma sono tali e tante le occupazioni di questi giorni che vi prego di concedermi per lo meno le attenuanti. (*Si ride*). Ringrazio il senatore Tommasi delle parole gentili dette a mio riguardo.

Il senatore Millo poc'anzi ha detto che sono un abile navigatore: purtroppo non lo sono, ma ad ogni modo questa volta mi dimostrerò un navigatore inesperto, perchè parlerò con brutale franchezza. Premetto subito che nelle mie parole nulla può essere di men che rispettoso o riguardoso verso gli uni o gli altri onorevoli senatori che hanno sostenuto opposte tesi, perchè gli uni e gli altri sono animati dallo stesso desiderio di fare il bene della nostra marina.

Quando assunsi la direzione del Ministero della marina, il senatore Bergamasco fu così cortese di darmi un'ampia consegna ed in quella consegna io ricordo perfettamente che egli mi parlò della *Leonardo* negli identici termini coi quali ha esposto la questione oggi qui in Senato.

Aggiungo che egli mi disse queste parole: « Il Consiglio dei ministri mi ha negato i fondi; vedi se puoi ottenerli tu e provvedere in qualche modo ». Proprio in quei giorni erano arrivati gli atti stampati della conferenza e del trattato di Washington ed a me parve che quel trattato ponesse la questione in termini molto diversi da quelli già esaminati dal Consiglio dei ministri. Se io avessi avuto dinnanzi un parere esplicito e non fossero giunte al mio

orecchio voci discordi, avrei senz'altro predisposti i provvedimenti necessari per la riparazione della nave. E li avrei predisposti credendo di seguire la linea di condotta adottata dai nostri rappresentanti alla conferenza e quasi di fare ossequio al trattato stesso. Ma la deliberazione del Comitato degli ammiragli, tanto autorevole, a me lasciava il dubbio che in quell'espressione, di subordinare ogni soluzione alla disponibilità dei fondi, fosse quasi una specie di compromesso fra le varie opinioni e quindi rimasi dubbioso sul valore intrinseco di quel deliberato. Di più a me pervenivano voci discordi poichè io sentiva da talune parti dirmi che la riparazione della *Leonardo* sarebbe stata una follia, e da altre che follia sarebbe stato l'abbandono: sentivo ripetere quelle stesse obiezioni e quegli stessi argomenti in favore che ho inteso qui ripetere. Allora affrontai la questione in pieno e ritenni mio dovere tornare al Comitato degli ammiragli e dire: prego per un voto esplicito. Mi si dica se questa nave occorre per la marina italiana o se non occorre: la questione dei fondi deve essere successiva alla decisione che sarà presa. (*Bene*).

Esposto ciò, io non starò qui a ripetere le ragioni svolte in favore nè quelle contro, poichè hanno avuto tanta larga illustrazione quest'oggi, che sarebbe un fuor d'opera ripeterle da parte mia. Io credo che la questione della riparazione o meno della *Leonardo da Vinci* si possa considerare da tre punti di vista: politico, economico e tecnico.

Dal punto di vista politico io non starò qui a ricordare che i nostri delegati ottennero il riconoscimento del principio della parità di tonnellaggio delle grandi navi per l'Italia e per la Francia. Ed in ciò furono tratti nemmeno lontanamente da un pensiero di possibile ostilità con la Francia nostra amica e sorella, ma soltanto dal desiderio di poter cooperare insieme ad essa ed in maniera eguale alla difesa dei mari. (*Benissimo*). Il trattato di Washington ammise la *Leonardo da Vinci* come una nave virtualmente efficiente, tanto è vero che nel trattato io trovo indicata la *Leonardo* con un dislocamento di 25,000 tonnellate. Ora sorge spontaneo il dubbio: rinunciando alla *Leonardo da Vinci*, non si darà la sensazione di avere avuta una erronea visione delle comuni esigenze nel momento in cui patrocineremo e so-

stenemmo nella conferenza di Washington la necessità di avere un tonnellaggio uguale a quello della Francia? E se questa sensazione non si darà, in quale posizione ci troviamo effettivamente? Noi oggi abbiamo cinque grosse navi del tipo della *Leonardo da Vinci*; ora, si dice, se si abbandona la *Leonardo da Vinci*, come alcuni vogliono, tanto sarebbe svalutare l'intera nostra flotta. (*Vivissime approvazioni*). Di fronte alle nostre cinque navi, la Francia ne ha sette, le quali come tipo su per giù equipalgono le nostre. Io posso a questo proposito dire al senatore Orlando che coerentemente all'impegno preso l'altra volta in cui ebbi l'onore di parlare qui in Senato, ho sospesa la stipulazione del contratto di demolizione della *Tegetthoff* (*benissimo*) ed esamineremo la possibilità di fare nuove pratiche per poterla conservare beninteso col pieno e leale rispetto del trattato.

Aggiungerò ancora: si è parlato della possibilità di impostare una nuova nave nel 1927 ed è vero: nel 1927 noi possiamo impostare una nuova nave; dato il tempo che occorre per la costruzione, soltanto nel 1931 potremo avere una nuova unità, ma a noi è fatto obbligo dal trattato di radiare contemporaneamente la *Dante Alighieri*.

Secondo lo stesso trattato la *Leonardo da Vinci* dovrebbe essere radiata dalla nostra flotta nel 1933; quindi soltanto nel 1933 potremo sostituirla effettivamente con un'altra unità. Il problema quindi si pone così: anche se le condizioni del bilancio consentiranno nel 1927 e nei tre anni successivi di fare lo stanziamento straordinario dei 400 milioni occorrenti per costruire una grande nave, noi avremo sì una nave migliore e moderna, ma non avremo spostato di molto la situazione attuale, perchè essa andrà in sostituzione di una unità già esistente e che si dovrà radiare. E per conservare la proporzione numerica e di tonnellaggio che oggi abbiamo e che il trattato ci ha riconosciuto considerando efficiente la *Leonardo da Vinci*, se questa non ripariamo, dovremo rimanere con una nave in meno sino al 1933.

Accennerò ora alla parte economica. Della parte economica hanno già parlato eloquentemente parecchi senatori, i quali hanno dimostrato come la spesa di 60 milioni è stata ammessa dal Comitato degli Ammiragli, valutata

dal Comitato delle navi e, posso aggiungere, a me personalmente confermata dai tecnici del Genio navale in questi giorni. Questa spesa di 60 milioni servirebbe per migliorare le condizioni della nostra flotta ed in questo giudizio di miglioramento lo stesso onorevole Sechi è stato consenziente.

Ed è pure da osservare che, se non si vuole riparare la *Leonardo da Vinci* come nave da battaglia, converrebbe pur sempre andare incontro ad una spesa non ancora determinata per la trasformazione in deposito naftetina o per altri usi. Quindi non sarebbe esatto credere che si risparmierebbe l'intera somma di sessanta milioni.

Allora sorge la domanda: Siamo noi sicuri di potere dal 1927 al 1931 affrontare una spesa di 400 milioni e dal 1929 al 1933 di altri 400 milioni, in modo da avere due nuove navi a reintegro della nostra flotta? Io mi auguro che ci sia data tale possibilità finanziaria e me l'auguro di cuore non solo come ministro, ma anche come italiano. Ma purtroppo le condizioni del nostro bilancio sono tali da non lasciarci la speranza di poter dedicare ottocento milioni alla costruzione di due sole grandi navi in un tempo relativamente breve. E allora sorge spontanea la domanda: ma se in qualche modo noi possiamo attendere tempi migliori, con una spesa relativamente limitata, non dobbiamo attenerci a questa seconda soluzione? Ecco quindi come dal lato economico la questione si presenti in forma alquanto diversa da quanto sembrava al primo istante.

Rimane la questione tecnica. In questa io sono completamente profano. Ebbi già l'onore di dirlo alcuni giorni or sono.

Io non posso decidere se si debbano avere grandi navi o naviglio sottile; io non ho competenza alcuna per stabilire se nei riguardi della marina militare convenga mantenere la *Leonardo da Vinci* e se sia in condizioni tali da poter essere riparata, o non lo sia.

E credo che se anche al mio posto fosse un ministro tecnico, egli si dovrebbe arrestare innanzi ad una responsabilità così grave, perchè ogni ministro non può che seguire il parere dei corpi tecnici ai quali è demandata ogni decisione nel merito di queste questioni. Il Comitato degli Ammiragli, organo essenzialmente tecnico, ha ritenuto che la nave sia ripara-

bile e possa riacquistare la stessa efficienza avuta al momento in cui fu costruita, anzi ha aggiunto che qualche lieve modifica può migliorarne ancora l'armamento e la velocità. Questo giudizio dato dai tecnici competenti io ho inteso ripetere qui concordemente da ogni parte del Senato, e mi ha confortato, poichè confesso ch'io male intendevo come potessero esservi divergenze in una questione tecnica, in una questione di fatto, di apprezzamento non subiettivo, ma d'apprezzamento riferito a condizioni che si osservano e a calcoli che si istituiscono.

E allora rimane la questione finanziaria. Il senatore Bergamasco ha fatto un quadro a tinte fosche della situazione del bilancio della Marina, e io da parte mia non posso che rendere quelle tinte ancora più scure, perchè nella formazione del bilancio per l'esercizio prossimo si è tenuto conto di economie le quale non si sono ancora verificate. Molti e molti milioni sono stati falciati e molti da capitoli cui ora risultano necessari sono stati portati a colmare deficienze di altri capitoli.

Oggi io mi trovo con un bilancio che ha bisogno di massimo studio e di massima cura per poter sopperire alle diverse esigenze.

Ecco perchè mi permisi di accennare al Senato che notavo uno squilibrio fra equipaggi, flotta, impianti a terra e risorse di bilancio.

Detto questo io debbo chiarimenti ad alcuni onorevoli senatori. Il senatore Ferraris, che mi è sempre maestro, ha accennato alla necessità di una legge che autorizzi la spesa e la ricostruzione della *Leonardo da Vinci*.

Premetto che nessuno più di me è ossequente ai principi costituzionali, e credo di averne dato prova sin dal primo giorno, dichiarando nel modo più assoluto che non avrei ricorso ad alcuno di quei ripieghi che servono soltanto per eludere la legge. Però io non posso rinunciare a ciò che è dovere di Governo.

Nessun dubbio che il Parlamento sia giudice del programma navale da seguire. Ma qui non si tratta di costruire o ricostruire una nave che non sia ancora entrata a far parte della flotta, ma di riparare una nave che non solo non è stata radiata, e per radiarla e dismetterla occorrerebbero il parere del comitato degli Ammiragli ed una legge, ma è stata con recente

trattato riconosciuta appartenente alla nostra flotta.

Nella parte ordinaria del bilancio della Marina sono due capitoli che permettono al Governo e danno al Governo la responsabilità di provvedere a lavori di questo genere. Vi è un solo limite: quello dei fondi. Commisurare le riparazioni ai fondi stanziati nei bilanci è compito esclusivo del Governo. Quando occorrono nuovi fondi, allora il Governo deve chiederne l'autorizzazione al Parlamento e, secondo i casi, può farlo con legge speciale o con la legge del bilancio o con note di variazione. Messa in questi termini la questione, non ho nessuna difficoltà ad accettare la proposta del senatore Ferraris. Ma per quanto facile espediente per me onde togliere ogni mia responsabilità, non potrei accettare il principio che per decidere se debbano essere eseguite opere di riparazione eccedenti le L. 30.000 cui si provvede con la parte ordinaria del bilancio, sia necessario di volta in volta una speciale autorizzazione di legge (*benissimo*).

È anche mio dovere far presente che il pericolo è nell'indugio.

Io credo che qualunque soluzione, o della trasformazione, o della riparazione della nave, sia migliore della stasi attuale. La nave marcisce lì a Taranto mentre la disoccupazione dilaga e gli operai hanno bisogno di lavorare, la nave marcisce e noi, per custodia e manutenzione, spendiamo 300,000 lire all'anno. Detto questo, io credo che si debba essere concordi nel volere una soluzione, qualunque essa sia, ma sia una soluzione decisa, una soluzione che ponga fine a questo stato anormale di cose.

Il senatore Orlando ha accennato alla possibilità di riparazioni: nessun dubbio, senatore Orlando. È pienamente nelle facoltà del Governo di provvedere intanto alle riparazioni urgenti, che ad essa occorrono sia nel caso di ripristino, sia in quello di trasformazione; e non di tal spesa, relativamente limitata, è da preoccuparsi, ma della soluzione definitiva. Il Governo è conscio delle difficoltà del momento che finanziariamente attraversiamo, ed è conscio pure della necessità di destinare al naviglio leggero le somme disponibili per nuove costruzioni. Il Governo si è arrestato di fronte alla gravità della spesa di 60 milioni, ma quando il Senato, sempre vindice della severità finanziaria, ci dice col suo monito che

al di sopra della spesa sono il prestigio, la dignità dell'Italia, (*approvazioni*) e gli interessi della nostra marina, il Governo non può esitare. (*Applausi vivissimi*). Il Governo non può esitare e quindi, se la mozione sarà approvata, io predisporrò, d'accordo con il mio collega del Tesoro e con il Consiglio dei ministri da cui sono autorizzato, tutti i provvedimenti necessari per la riparazione della *Leonardo*. (*Applausi*). Io ricordo di avere assistito al varo di questa bella nave, ed ho ancora dinnanzi ai miei occhi la festa gioiosa di quel giorno quando la *Leonardo* scese per la prima volta nel mare. E ricordo ancora la commozione profonda che pervase tutti gli animi alla triste notizia che la *Leonardo da Vinci*, colpita forse dall'altrui vigliaccheria e forse dall'altrui tradimento, giaceva in fondo al mare, tramutata in una tomba d'acciaio per tanti fratelli nostri che avevano invece anelato di misurarsi con il nemico. (*Applausi*). Il genio italiano due volte ha creato la *Leonardo*: la prima volta facendola scendere in mare bella e più possente di tutte le altre navi che le altre nazioni vantavano, l'ha creata una seconda volta facendola risorgere dalle onde. Ed io spero, onorevoli senatori, che se verrà deciso che questa nave rimanga a far parte della nostra flotta, essa potrà ancora spiegare il nostro vessillo per la protezione dei mari, per il raggiungimento della pace e per il prestigio del nome d'Italia. (*Applausi vivissimi, molte congratulazioni*).

Voci. Ai voti, ai voti!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tommasi per dichiarare se è soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

TOMMASI. Credo di rendermi... (*rumori altissimi, commenti*).

Voci. Ai voti, ai voti! (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, il senatore Tommasi deve dichiarare se è soddisfatto.

TOMMASI. Credo di rendermi sicuro interprete di quanti hanno applaudito il discorso e le dichiarazioni del ministro...

Voci. Tutti!

TOMMASI. ...meglio, dell'unanimità del Senato, additando alla riconoscenza nazionale gli intendimenti e le assicurazioni formali del Governo e del ministro della marina. (*Commenti vivissimi*).

Ho finito, e mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Sechi se mantiene la sua aggiunta alla mozione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *ministro della marina*. Io vorrei rivolgere al senatore Sechi una viva preghiera quella cioè di ritirare il suo emendamento che servirebbe solo a riaprire od a far risorgere una questione tecnica, che tutti riteniamo risolta e crediamo necessario chiudere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sechi.

SECHI. Ritiro il mio emendamento. (*Approvazioni*).

Voci: Bravo!

SECHI. Però vorrei aggiungere una parola: io esprimo la fiducia che il ministro della marina, come ha così ben saputo provvedere alle sorti della *Leonardo da Vinci*, sappia in un avvenire non troppo lontano, provvedere anche ad altri elementi di efficienza della marina che ritengo meritino molta attenzione. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Carlo Ferraris per dichiarare se mantiene il suo emendamento.

FERRARIS CARLO. Lietissimo di aver provocato le dichiarazioni dell'onorevole ministro sulla parte finanziaria della questione, io ne sono pienamente soddisfatto perchè esse corrispondono alle corrette norme costituzionali e contabili.

Io non avevo altra intenzione che quella di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo sulla procedura normale da seguirsi (*interruzioni*) e perciò, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritiro il mio emendamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Thaon di Revel per una dichiarazione di voto.

THAON DI REVEL. Avevo chiesto la parola per una dichiarazione di voto, ma dopo quanto ha detto l'onorevole ministro della marina, dichiaro lealmente che da molto tempo non mi sentivo così confortato nell'avvenire della marina come adesso. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Pongo allora ai voti la mozione del senatore Millo ed altri che rileggo: « 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 tonnello 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 tonnello;

« Visto che il ritardo della riparazione importa un maggiore deperimento del materiale e renderà sempre più costosa la riparazione della nave;

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

Chi approva è pregato di alzarsi.

È approvata all'unanimità e per acclamazione. (*Vivissimi e prolungati applausi e grida di viva l'Italia!*)

Annuncio di risposta scritta a interrogazione.

PRESIDENTE. Il ministro competente ha trasmesso la risposta scritta alla interrogazione del senatore Morpurgo.

A norma del regolamento del Senato sarà inserita nel resoconto stenografico della seduta odierna.

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

I. Interrogazione.

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

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

IV. Relazione della Commissione per le petizioni. (N. XXVII - *Documenti*).

V. 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 (N. 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 obbligazioni 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 il 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);

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 (N. 19);

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 (Numero 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 del decreto luogotenenziale del 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale (N. 218);

Conversione in legge dei Regi decreti 27 novembre 1919, n. 2355, 7 marzo 1920, numero 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'art. 6 della legge 23 giugno 1912, n. 637, concernente il numero dei professori ordinari nel 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 (N. 251).

La seduta è tolta (ore 17.45).

Risposta scritta ad interrogazione.

MORPURGO. — Interrogo l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda di ultimare con sollecitudine i lavori per la bonifica della Pineta Milanese (Udine) formante il secondo bacino delle Biancure, che avrebbero dovuto esser compiuti nel 1916 e invece sospesi durante la guerra - vennero ripresi nel 1919 ed ora procedono con deplorabile lentezza.

Tale bonifica che figura al numero 14 della tabella III allegata alla legge (testo unico) 22 marzo 1900 numero 195, è necessaria e urgente per il risanamento di quella spiaggia friulana.

RISPOSTA. — I lavori per la bonifica della Pineta Milanese (Udine) cui si riferisce l'interrogazione da lei presentata al Senato rientrano nella competenza del magistrato alle acque istituito per le provincie venete di Mantova, il quale vi provvede senza alcuna ingerenza di questa Amministrazione centrale nè per la compilazione e istruttoria dei progetti nè per la loro esecuzione, corrispondendo ciò al discentramento che si volle creare per quelle provincie con la legge 5 maggio 1907 numero 257.

Dalle copie dei decreti presidenziali che il magistrato spedisce al Ministero unicamente per l'assegno dei fondi occorrenti, si rileva che ai lavori di bonifica della Pineta Milanese, dopo la forzata sospensione del periodo di guerra, il magistrato alle acque intese provvedere in economia per lotti diversi.

Sull'ammontare delle relative perizie, finora di lire 887,000, furono messe a disposizione del magistrato dal secondo semestre 1920 a tutto il 1921, circa lire 721.000, di cui risultano spese circa lire 450.000.

Tali notizie non essendo certamente di sufficiente ragguaglio ho subito telegrafato al magistrato per richiedere altre informazioni ed invitarlo a dare maggiore sviluppo ai lavori e mi riservo di informarla della risposta appena mi sarà pervenuta.

Con osservanza

Il Ministro
V. RICCIO.

Licenziato per la stampa il 19 aprile 1922 (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.