

Nel vostro cammino ascensionale voi, signori del Governo, avrete toccate le vette più alte nel giorno in cui, fondendo nel vostro programma tutte le forze nazionali, potrete raccogliere l'opera vostra in una fatidica formula: tutto all'Italia, l'Italia a tutti! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il vice commissario per l'aeronautica. Ne ha facoltà.

BONZANI, vice commissario per l'aeronautica. Onorevoli deputati. Risponderò molto brevemente ai principali rilievi fatti sull'aviazione.

Bilancio. — Convegno che il bilancio attuale è inadeguato alle esigenze di un'aviazione in corso di rapido accrescimento. Ma d'altra parte esigenze di ordine superiore non consentono di aumentarlo. Non rimane quindi che trarre dalle somme a disposizione il maggiore rendimento ai fini di una più potente aeronautica.

A tale scopo il Commissariato segue le seguenti direttive:

dare la precedenza assoluta alle spese per incremento qualitativo e quantitativo dell'aviazione — e cioè alle spese per il personale navigante e specializzato, per il materiale di volo, per la sicurezza della navigazione, per le sistemazioni indispensabili dei campi;

determinare caso per caso — per tutte le numerose altre spese (e cioè, esperienze, sistemazioni secondarie dei campi, crociere, raids, gare, propaganda, fiere campionarie, premi di incoraggiamento, ecc.) — se l'utilità morale, politica, tecnica, che se ne attende, compensi le inevitabili riduzioni nelle spese principali suaccennate;

in ogni caso spendere senza larghezze, ma senza false economie.

Queste direttive costituiscono oltre che la norma costante di condotta del Commissariato, anche la risposta a molti rilievi fatti circa deficienze, a cui non viene posto pronto rimedio, appunto per la loro minore importanza relativa.

Ripartizione del bilancio. — È stato rilevato che colla riduzione del bilancio da 600 a 400 milioni sarebbe stato necessario ridurre ai due terzi lo stanziamento di ogni singolo capitolo del bilancio già preparato sulla base di 600 milioni. Questa riduzione aritmetica non fu fatta: i capitoli del personale vennero ridotti di poco mentre quelli del materiale furono i più falciati. Da ciò emergerebbe una sproporzione tra spese per il personale e spese per il materiale.

Ora, per effetto dell'articolo 9 del disegno di legge che ora si sta discutendo, al bilancio di competenza per il materiale vanno aggiunti i residui attivi della gestione dell'esercizio scaduto.

Se si aggiungono questi residui (i quali ammontano a 84 milioni) allo stanziamento di competenza per il materiale la sproporzione lamentata sparisce.

Esperienze. — Per le esperienze di nuovi materiali sono stanziati circa 30 milioni, somma esigua in confronto di certe pretese, ma notevole quando si tenga presente da una parte la costante attenzione con cui si seguono e si sfruttano le esperienze fatte da altri, e dall'altra le suesposte direttive per la condotta del Commissariato nel corrente esercizio.

Ai motori, anima dell'apparecchio, è data tutta l'importanza che loro aspetta: sono impegnati oltre 15 milioni per la produzione di tipi sperimentali nuovi; ed il Commissariato si augura vivamente che riesca alla ben nota genialità e competenza dell'onorevole Belluzzo di risolvere il problema della creazione di un tipo di motore italianissimo e completamente nuovo.

Traffico aereo (cioè aviazione civile, propaganda, gare sportive, ecc.). — Si è detto che se dall'assegno di competenza di 10 milioni si detraggono le sovvenzioni per l'aeronautica civile, ben poco (2,000,000) rimarrà per le altre voci del capitolo.

Ma per ora l'aviazione civile non esiste. Solo a maggio 1925 entrerà in servizio la linea Brindisi-Costantinopoli e solo dal maggio 1925 si incominceranno a corrispondere le sovvenzioni stabilite che incideranno quindi sul bilancio del presente esercizio solo per un quarto od un sesto del loro ammontare totale, lasciando perciò circa otto milioni per le altre voci.

Si è pure affermato lo scetticismo del Commissariato per l'aviazione civile. Occorre distinguere:

Non si attraversa l'Appennino nel suo punto più stretto e più facile — al passo della Cisa — per circa 150 giorni all'anno in causa delle proibitive condizioni meteorologiche.

Io non ho dati statistici analoghi per le Alpi, ma penso che per attraversarle, in tutta la loro profondità delle valli del Rodano del Reno, o del Danubio, alla Valle Padana, le difficoltà saranno sensibilmente più grandi di quelle che si hanno per la traversata dell'Appennino.