

MOLINELLI. La Camera è padrona di non credere nè ai rivenditori nè ai deputati comunisti.

TERUZZI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Noi crediamo all'autorità dello Stato, rappresentata dai prefetti. (*Approvazioni*).

MOLINELLI. L'arbitrio avviene del resto quasi metodicamente. Ho una serie di lettere (*Interruzioni*) indirizzate a quasi tutti i prefetti del Regno, protestanti contro gli arbitri delle autorità locali che sequestrano o impediscono la vendita dei giornali anti-fascisti. Ma non basta, c'è qualche cosa di più. A Bari, ad Udine, a Treviso, i sequestri (*Interruzioni*) avvengono anche per iniziativa di commissari di pubblica sicurezza e di segretari di fasci. (*Interruzioni*).

C'è dell'altro. I redattori dell'*Unità*, quando escono dal loro ufficio sono regolarmente perquisiti e così pure regolarmente perquisiti tutti coloro che arrivano negli uffici dell'*Unità*.

*Voci*. Fanno benissimo!

MOLINELLI. Non dico che si faccia bene o che si faccia male, constatato un fatto; constatato che ai giornali non fascisti sono fatte condizioni di vita impossibili. Sarebbe quindi più prudente non permettere affatto la voce dei giornali sovversivi piuttosto che ricorrere a questi arbitri continui, a queste continue sopraffazioni. (*Rumori — Interruzioni*).

Ripeto che questo stato di fatto si verifica per iniziativa delle autorità locali. Noi chiediamo che fino a che norme precise non saranno emanate dal centro per provvedere alla vendita dell'*Unità*, in tutti i luoghi dove l'*Unità* arriva, ne sia permessa la vendita e la lettura. (*Commenti*).

FEDERZONI, *ministro dell'interno*. Vi è un articolo di legge che è scritto chiaramente ed applicato regolarmente, il quale autorizza i prefetti a sequestrare, entro i limiti delle loro provincie, i giornali che contengano pubblicazioni atte a suscitare in luogo qualsiasi perturbazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gray al ministro dell'aeronautica, sul funzionamento della aeronautica in Cirenaica.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'aeronautica ha facoltà di rispondere.

BONZANI, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Il funzionamento dell'aviazione in Cirenaica è nel complesso soddisfacente e baso questa mia affermazione sul notevole servizio che l'aviazione in Cirenaica

presta continuamente per polizia del territorio occupato e per le ricognizioni nella zona desertica al di là della zona di occupazione e sul valido contributo prestato di recente nelle operazioni militari che condussero alla occupazione di Giarabub.

I velivoli in servizio sono gli stessi che furono fino a poco tempo fa o sono anche attualmente in servizio nell'aviazione metropolitana. E debbo notare che anche il tipo meno recente, in Tripolitania ed in Cirenaica è da molti piloti preferito a quello usato in Italia appunto per la sua maggior leggerezza e maneggevolezza.

Si tratta però di una situazione transitoria in quantochè, trattandosi di apparecchi superati, siamo in attesa di nuovi apparecchi che sono stati commessi alle ditte e che dovranno sostituire tanto gli apparecchi metropolitanati quanto quelli coloniali.

Soggiungo che sono in corso pratiche col Ministero delle colonie per definire la convenienza e la opportunità di avere un tipo perfettamente coloniale che corrisponda cioè alle speciali esigenze del clima e delle operazioni belliche coloniali.

Questo Ministero è troppo conscio dell'importanza del compito che spetta alla aviazione coloniale per non seguire con tutte le cure la sua attività e per non tenersi pronto ad assecondare il più prontamente possibile le richieste dei governatori da cui dipende quasi esclusivamente l'aviazione coloniale, tanto per l'impiego quanto per le pratiche, che data la distanza, non potrebbero essere risolte dal Ministero o dallo Stato Maggiore dell'aeronautica.

L'interrogazione probabilmente è determinata dal recente luttuoso incidente di volo che costò la vita a valorosi piloti in Cirenaica.

A questo proposito debbo notare che in periodi normali gli incidenti di volo che succedono in colonia non sono superiori in media a quelli dell'aeronautica metropolitana e se in periodo di operazioni si ha un numero alquanto maggiore di incidenti, ciò è dovuto non tanto alla maggiore intensità dei voli, quanto al fatto che le operazioni stesse obbligano spesso a volare in circostanze di tempo e di luogo quanto mai sfavorevoli.

Si è parlato talvolta di smarrimenti di piloti; ma questi non vanno intesi nel senso che il pilota abbia sbagliato la rotta o non abbia saputo tornare alla base di partenza, perchè oltre alla bussola, è norma costante di far viaggiare sui velivoli persone che conoscano esattamente il percorso da seguire.