

nieri e che porterà al Reale Aero Club d'Italia il vanto di avere per primo pensato ad esaminare, in un Convegno Internazionale, al quale parteciperanno coloro i quali hanno vissuto tutte le fasi della preparazione e dello svolgimento dei voli transoceanici, tutti i problemi che alla navigazione aerea transoceanica sono collegati.

Onorevoli Camerati, non è senza qualche piccolo sforzo di carattere finanziario che si possono prendere queste iniziative che recano ad ogni modo indubbi vantaggi morali e politici alla nostra Nazione. Ho però il vanto di poter affermare che per il Convegno Internazionale degli aviatori transoceanici, il Reale Aero Club d'Italia supporterà più che altro uno sforzo nel lavoro di organizzazione senza peraltro che esso pesi finanziariamente, al punto di poter superare le spese che sono state incontrate recentemente per il giro aereo d'Italia.

Con il Convegno internazionale degli aviatori transoceanici il Reale Aereo Club d'Italia si mette alla testa di tutti gli Aero Clubs internazionali in una manifestazione, nella quale il progresso del mezzo aereo verrà rivelato in tutta la sua potenza ed in tutta la sua bellezza ideale. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

Nomina di una Commissione.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che ho chiamato a far parte della Commissione speciale, la quale dovrà riferire sui quattro disegni di legge, presentati oggi dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici, concernenti l'autorizzazione di spese per opere pubbliche urgenti, gli onorevoli camerati: Biagi, Calza Bini, Canelli, Del Bufalo, Marghinotti, Mazzini, Muzzarini, Orsolini Cencelli, Puppini, Razza e Vassallo Ernesto.

La Commissione è convocata per le ore 11.30 di giovedì 28 corrente.

Si riprende la discussione del bilancio dell'aeronautica.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio dell'aeronautica.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Fier. Ne ha facoltà.

FIER. Lo scorso anno, nel commentarvi la portata integrale del Regio decreto 11 gennaio 1923, n. 21, che riguarda la mobilitazione civile dello Stato, sostenevo la necessità della mobilitazione nazionale unica, e

l'urgenza di procedere fundamentalmente ed unitariamente allo studio di una formazione razionale dei tre elementi costituenti le forze armate dello Stato, precisando la loro entità in rapporto alle possibilità del paese, considerate sotto ogni suo aspetto demografico, economico, industriale e geografico. Concludevo che, per determinare dette entità, occorreva adottare un principio di orientamento circa la distribuzione delle forze armate costituenti l'unità nazionale, ed avevo enunciato il principio nella formula: « fare massa in aria dopo avere assicurata la difesa alla superficie ».

Detto principio che risale in una forma più vasta ad un dotto ufficiale del nostro esercito, più o meno modificato, fu accettato da parecchi scrittori militari competenti, ed ebbe forse anche qualche inizio di applicazione in qualche Stato ed in qualche colonia.

Io vorrei quest'oggi prospettare alla Camera ed ai Ministri competenti un aspetto particolare della formazione razionale per quanto riguarda la guerra navale, considerata sotto il nostro preciso aspetto di potenza mediterranea.

Quali sono gli obiettivi, nella ipotesi di un conflitto che aviazione e marina hanno il compito di raggiungere e di difendere sul mare?

Quali sono le condizioni nostre e quelle presumibili degli avversari?

Quali le possibilità di impiego degli elementi della marina e dell'aviazione? Quali i compiti affidati a ciascuna di esse?

Ed in relazione a detti compiti, quale dovrà essere la formazione più razionale, cioè il migliore rapporto fra i suoi elementi costitutivi, per raggiungere la maggiore efficienza offensiva e difensiva, e la minore spesa?

Sono tanti interrogativi ai quali non è facile rispondere, nè io pretendo di tentarlo.

Ma ciascuno di essi costituisce un vasto e complesso problema che ha bisogno urgente di attento esame e di armonica e pronta definizione. Una Nazione come l'Italia, la cui forma e la cui posizione geografica la fanno apparire come un grande molo che si stacca dalla cima delle Alpi, e si protende fino alle coste africane, che divide nettamente in due il bacino mediterraneo, con ad occidente, una vasta formazione insulare, che costituisce quasi un ponte verso l'Oceano, e, ad oriente, possessi insulari e costieri di non trascurabile importanza, ha così particolari caratteristiche, che sembrano fatte apposta per l'impiego del mezzo aereo, per sbarrare la strada a chi volesse passare dal-