

Io patrocino una più equa distribuzione dei mezzi militari assegnati, in modo che l'aviazione ottenga, nel quadro delle forze armate dello Stato, un posto maggiore e migliore di quello che oggi essa non abbia.

Le recenti manovre aeree, che hanno avuto luogo in condizioni di clima e di tempo non dei più favorevoli, hanno dimostrato come tutta una popolazione possa essere alla mercè di un attacco aereo condotto con sistema, con dovizia di apparecchi e con la celerità che è una delle ragioni prime della efficienza del mezzo offensivo aereo.

L'organo centrale per la protezione anti-aerea presso il Ministero dell'interno ha divulgato il 14 settembre dell'anno scorso un opuscolo, in cui sono illustrati ai cittadini i mezzi di difesa contro gli attacchi aerei. Questo opuscolo è un documento importantissimo, nel quale si analizza l'azione offensiva che può essere esercitata dall'aviazione in tempo di guerra. Naturalmente si prevede l'offensiva aereo-chimica, aereo-batterologica e aereo-incendiaria, perchè certamente le leggi preventive del consorzio civile hanno e avranno, nella dolorosa ipotesi, un valore evangelico.

Orbene, chi legge quell'opuscolo riporta una impressione terrificante dell'effetto distruttivo, materiale, fisico e morale, dell'aviazione in tempo di guerra. Esso fa comprendere nella sua vastità come forse l'unico vero antidoto alla guerra sia il potenziamento dell'aviazione. Gli è perciò che necessita dare nuovi mezzi alla nostra armata aerea, sia per allontanare il pericolo di una aggressione, sia per essere pronti a portare nel territorio nemico l'offensiva che distrugge le cose e che annienta gli spiriti.

Onorevoli camerati, la seconda parte del mio discorso non ha voluto avere una significazione di svalutazione preconcepita delle altre forze armate della Nazione. Solo, come cittadino e come fascista, oltrechè come aviatore, mi sono permesso di esprimervi dei dubbi e delle preoccupazioni che trovano la loro ragione di essere nell'entusiasmo sereno con il quale pratico l'aviazione e ne seguo lo sviluppo.

I 200 milioni impostati nel bilancio che è sottoposto al vostro esame, — per la costruzione e le grandi riparazioni di aeromobili e motori nell'esercizio 1932-33 — mi sembrano inadeguati a poter mantenere e dare alla nostra Nazione quella forza aerea sulla quale indiscutibilmente si poggia la valutazione della sua sicurezza. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE

PAOLUCCI

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione del bilancio dell'aeronautica, è iscritto a parlare l'onorevole camerata Dentice di Frasso. Ne ha facoltà.

DENTICE DI FRASSO. Permettete a un vecchio militare di non parlare di aviazione militare, per quanto io abbia la sensazione precisa, che, data l'importanza dell'Arma in una prossima guerra, i fondi che pur troppo le casse dello Stato hanno disponibili per essa sono assolutamente inadeguati alla sua importanza.

Mi limiterò, quindi, ritenendo forse, non per mancanza di entusiasmo nè di passione, ma di parola, di non riuscire ad ottenere lo scopo, di parlare esclusivamente dell'aviazione civile.

La lucida relazione del camerata Vacchelli contiene cifre molto interessanti sulla nostra aviazione civile. Questo argomento è di tale importanza che ritengo doveroso intrattenermi su di esso, e vorrete scusarmi se vi infliggerò qualche tormento di cifre, visto che le cifre hanno una eloquenza riassuntiva superiore ad ogni altra argomentazione.

Una premessa molto importante è da farsi, ed è questa: volendo impostare un paragone numerico di quello che è lo sforzo finanziario che le varie Nazioni dedicano alla loro aviazione civile e del rendimento che da questo sforzo esse ricavano, ci si urta in gravi difficoltà che possono apparire talora insormontabili.

Innanzitutto, anche il più attento spoglio dei bilanci esteri lascia immutato il fatto che ciò che rappresenta la spesa per l'aviazione civile varia enormemente da Nazione a Nazione; e, si badi bene, non soltanto varia la spesa come elemento complessivo — spesa per aviazione civile — ma varia anche quello che sembrerebbe dovesse avere una identica configurazione contabile nei vari bilanci e cioè l'elemento « sovvenzioni alle società esercenti linee aeree ». Basterà accennare che in molte Nazioni, e fra le più importanti, vi sono cospicue spese generali per l'aeronautica che hanno contemporaneamente una funzione militare e civile, e che riesce impossibile scindere esattamente fra l'una e l'altra, nel mentre poi noi abbiamo linee di idrovolanti più onerose delle terrestri, ed altre Nazioni hanno apparecchi di maggiore portata, ciò che può rappresentare un compenso nei paragoni che farò.