XXXIII.

TORNATA DI MARTEDÌ 9 DICEMBRE 1924

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ROCCO.

INDICE.

Pag.

Processo verbale:
BARBARO 1271

Saluto alla Società delle Nazioni:
PRESIDENTE. 1272
MUSSOLINI, *presidente del Consiglio* . . . 1272

Congedi 1272

Domanda di autorizzazione a procedere (*Annunzio*) 1272

Risposte scritte ad interrogazioni (*Annunzio*). 1272

Dimissioni del deputato Rossini da membro della Commissione dei decreti registrati con riserva 1272

Interrogazioni:
Mancate ordinazioni di apparecchi aeronautici ad una ditta italiana:
BONZANI, *vice commissario per l'aeronautica*. 1273-77
LOCATELLI 1277
Risarcimente dei danni per lo scoppio della polveriera di San Gervasio in Firenze:
SPEZZOTTI, *sottosegretario di Stato*. . . . 1279
MORELLI GIUSEPPE 1279

Domande di autorizzazione a procedere (*Discussione*):
Contro il deputato Guarino-Amella:
GANGITANO 1280
ROSSI PIER BENVENUTO, *relatore*. . . 1280-82
GRANDI DINO, *sottosegretario di Stato* . . 1280
CIANO, *ministro* 1283
Contro il deputato Roberto Forni.
Contro il deputato Bisi.

Disegno di legge (*Seguito della discussione*):
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925:
ZIMOLO 1284
CASAGRANDE DI VILLAVIERA. 1291
BAISTROCCHI. 1300

Pag.

Ordine del giorno:
CASAGRANDE DI VILLAVIERA. 1310

Violenze contro il deputato Farinacci:
TERUZZI. 1310
SCIALOJA, *sottosegretario di Stato* 1311
PRESIDENTE. 1311

Presentazione di relazione:
PACE: Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 settembre 1924, n. 1350, che modifica il periodo di svolgimento della lotteria nazionale pro Ospizio Marino e Ospedale dei bambini « Enrico Albanese » e dell'Associazione contro la tubercolosi di Palermo 1309

La seduta comincia alle 15.

GRECO, *segretario*, legge il processo verbale della tornata di ieri.

Sul processo verbale.

BARBARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARBARO. Desidero dichiarare che sono dolente di non essere stato presente ieri, perchè in regolare congedo, alla seduta nella quale l'onorevole ministro delle comunicazioni ha risposto ad una mia interrogazione, per la quale mi dichiaro non sodisfatto. E mi riservo di ritornare sull'argomento in altra sede.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

(*È approvato*).

Saluto alla Società delle Nazioni.

PRESIDENTE. (*Sorge in piedi. I ministri e i deputati si alzano*). Onorevoli colleghi, siede a Roma, in questi giorni, il Consiglio della Società delle Nazioni.

A nome della Camera saluto gli uomini insigni che lo compongono, nostri ospiti desideratissimi, bene augurando alla loro grande opera in pro della pace del mondo e della concordia internazionale. (*Applausi*).

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri.* Il Governo si associa al saluto ed all'augurio del Presidente della Camera. (*Applausi*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Insabato, di giorni 5; Farinacci, di 8; Cerri, di 2; Caprino, di 4; Rossi Pelagio, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli, Nunziante, di giorni 3; Fera, di 3; Olivi, di 5; e per ufficio pubblico, gli onorevoli: Biagi, di giorni 4: Mandragora, di 10; e Alfieri di 1.

(*Sono concessi*).

Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia ha trasmesso la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Guglielmi per il reato di cui agli articoli 856, n. 5; 857, nn. 1 e 3 e 863 del Codice di commercio.

Sarà stampata, distribuita e inviata agli Uffici.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati: Aldisio, Lombardo Pellegrino, Costa, Barbaro, Lo Monte, Besedniak, Madia, Fantoni, Gangitano, Riboldi, Soleri, Musotto, Calore, Pala, Wilfan, Giarratana, Baragiola, Verdi, Maccotta, Maffei, Salerno, Marescalchi, Preda, Insabato.

Saranno inserite, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta di oggi. (1)

(1) V. Allegato.

Dimissioni del deputato Rossini da membro della Commissione dei decreti registrati con riserva.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera pervenutami dall'onorevole Rossini:

Roma, 3 dicembre 1924.

« *A Sua Eccellenza, il Presidente della Camera dei deputati.*

« Ho l'onore di rassegnare irrevocabilmente le mie dimissioni da membro della Commissione dei decreti registrati con riserva.

« ALDO ROSSINI ».

Nessuno chiedendo di parlare, porrò a partito l'accettazione di queste dimissioni.

BANELLI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni.* Il Governo si astiene.

PRESIDENTE. Chi accetta le dimissioni dell'onorevole Rossini da membro della Commissione pei decreti registrati con riserva voglia alzarsi.

(*Dopo prova e controprova non sono accettate*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La prima è degli onorevoli Gianturco, Ernesto Belloni, Borriello, Baistrocchi, ai ministri dell'istruzione pubblica e delle colonie, « per conoscere le ragioni che hanno indotto la riapertura solo parziale dell'Istituto orientale di Napoli e la chiusura della sezione coloniale quando il problema della valorizzazione proprio delle colonie italiane preoccupa il Governo specialmente dopo l'arresto pressochè repentino della emigrazione italiana, e se non credano opportuno disporre la riapertura integrale della sezione coloniale in attesa che la Commissione incaricata dello studio della riforma, presenti le sue conclusioni; chiedono inoltre di conoscere se il ministro dell'istruzione pubblica non creda opportuno richiamare il commissario straordinario inviato a reggere l'Istituto orientale essendo ormai inutile la sua presenza a Napoli ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione chiede che lo svolgimento di questa interrogazione sia rinviato.

Onorevole Gianturco ella consente al rinvio, e a quale data?

GIANTURCO. Consento, e chiedo che lo svolgimento della interrogazione sia rinviato al 17 corrente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Moreno, al ministro dell'interno, « per sapere quali risultati ha dato l'inchiesta, che certamente il Ministero avrà fatto, per conoscere i responsabili della divulgazione di telegrammi riservatissimi e di segreti d'ufficio concernenti la difesa nazionale e la vigilanza alla frontiera, comunicati dal Ministero nello scorso novembre ad una Prefettura del Regno, e da questa diramati ad Uffici dipendenti, notizie divulgate a mezzo della stampa e riferite dal *Lavoro* di Genova nel n. 291, anno XXII del 4 dicembre 1924 nell'articolo dal titolo « Grotteschi del regime – La mobilitazione al confine francese contro... l'invasione dei fuorusciti ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, s'intende che vi abbia rinunziato.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Finzi, Locatelli, al commissario dell'aeronautica, « per sapere se gli consti come una tra le più potenti e benemerite ditte dell'industria aeronautica nazionale stia per chiudere i propri stabilimenti abbandonando provette maestranze create attraverso ad un lunghissimo ed intenso periodo di fecondo lavoro, per non aver ottenuto dal competente ufficio del Commissariato alcun ordine di fabbricazione. Chiedono altresì se non gli consti d'altra parte come altre fabbriche nazionali siano oberate di commissioni sì da non poterle regolarmente eseguire e se, nel caso specifico della ditta S. I. A. I., non sia stato ad essa rifiutato dal Genio aeronautico un tipo di apparecchio che sta per essere acquistato e monopolizzato da altre nazioni ».

L'onorevole Finzi non è presente, ma è presente l'altro firmatario onorevole Locatelli.

L'onorevole vice-commissario per l'Aeronautica ha facoltà di rispondere.

BONZANI, *vice commissario per l'aeronautica*. L'interrogazione degli onorevoli Finzi e Locatelli non può essere considerata isolatamente. Essa deve esser messa in relazione, da una parte coll'accusa di parzialità, che sarebbero state commesse dal Commissariato nelle sue relazioni con le ditte, per ostilità preconcette, per risentimenti personali, per invidia, verso i più valenti, ecc., come fu detto in quest'Aula e sulla stampa, dall'altra parte con la mia risposta negante recisamente che eventuali risentimenti personali e simili influiscano, comunque, sull'azione del Commissariato.

L'interrogazione, coll'affermare che parzialità notevoli esistano a danno di una ditta, che non avrebbe ottenuto alcuna ordinazione dal Commissariato, ed a vantaggio di altre oberate, di commissioni, potrebbe essere assunta a prova indiretta dell'esistenza e della influenza dei bassi moventi personali sopra accennati se non ne venissero ben chiariti i motivi reali, come del resto giustamente ha chiesto l'onorevole Locatelli nel suo discorso.

Aderendo a questa richiesta, risponderò alla interrogazione esaurientemente colla scorta di documenti ufficiali ed inoppugnabili, e quanto più brevemente sarà possibile.

Premetto che la ditta citata nella prima parte dell'interrogazione è la S. I. A. I.

Il competente ufficio del Commissariato che decide sulle assegnazioni delle commesse, e che non avrebbe dato alla Ditta alcun ordine di fabbricazione, sono io.

Infatti, quando assunsi la carica a cui fui comandato stabilii che nessun impegno, neppure provvisorio potesse essere preso senza mia preventiva ed esplicita autorizzazione scritta. Disposizione emanata nel decreto del 27 agosto ultimo scorso.

Ciò promesso rispondo che non consta al Commissariato che una delle più potenti e benemerite ditte dell'industria aeronautica, e cioè la S. I. A. I. stia per chiudere i propri stabilimenti, perchè le consegne dei materiali già ordinati, devono avvenire entro il febbraio 1925.

Consta invece che la S. I. A. I. come del resto parecchie altre ditte, attraversa un periodo di grave crisi. Quali ne sono le cause?

Prima causa. — Il 23 gennaio 1924 il Ministero delle finanze comunicava alla Presidenza della Camera dei deputati e diramava il disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero interni (e aeronautica) per l'esercizio 1924-25, quello stesso testè approvato alla Camera; questo disegno di legge fissava in 399 milioni il bilancio dell'aeronautica.

Due mesi dopo con lettera 2305 di protocollo del 31 marzo 1924 a firma del vice commissario onorevole Finzi e diretta agli industriali di aviazione il Commissariato, dopo aver lodato le ditte per lo sforzo fatto sino allora, soggiungeva:

« Uno sforzo ben maggiore si richiede oggi agli industriali aeronautici per il nuovo

periodo 1924-25 in quanto ben 2000 apparecchi nuovi dovranno essere costruiti dalle nostre ditte.

« È consigliabile per le ditte di raggiungere una produzione superiore anche alla capacità normale dei loro impianti, valendosi di ditte ausiliarie, ecc. ».

Questa lettera era evidentemente basata su di un bilancio non di 399 come da Stato di previsione della spesa del 23 gennaio 1924, ma di 600 milioni, che ancora si sperava di ottenere.

Le ditte risposero largamente all'invito, si attrezzarono in personale e materiale anche al di là della capacità normale dei loro impianti, come era stato loro richiesto. Da parte del Commissariato l'intero programma industriale fu impostato sullo sperato bilancio di 600 milioni; e nel caso speciale che ora considero la S. I. A. I. nel maggio e giugno del 1924 ebbe ordinazioni per oltre cinque milioni e mezzo.

Senonchè tutti i tentativi fatti dai miei precedessori prima e da me poi presso il Ministero delle finanze per portare il bilancio da 399 a 600 milioni fallirono, non certo per mancanza di buoni e solidi argomenti, già fatti presenti dai miei precedessori, ai quali aggiunsi anche quello dello stato di fatto creatosi in conseguenza della lettera ora citata. Tali argomenti furono sostenuti anche da S. E. Mussolini Alto Commissario dell'aeronautica, ma fallirono per esigenze di ordine superiore ed inderogabili, che il Presidente del Consiglio ha riconosciute.

Da ciò venne per forza di cose la serrata da me ordinata ad ogni nuova ammissione di personale nella Regia aeronautica ed una forte diminuzione nelle ordinazioni di materiale alle varie ditte, rispetto a quelle previste in base al bilancio di 600 milioni; una crisi era quindi inevitabile.

Seconda causa. — Il fortissimo ritardo della S. I. A. I. a presentare al collaudo i propri apparecchi campioni.

L' S 52 fu presentato con ritardo di un anno; solo ora si stanno ultimando le prove di collaudo, dopo di che potrà essere ordinata la costruzione della squadriglia sperimentale, altro lavoro che spetta di diritto alla S. I. A. I. e ne impedirà la chiusura degli stabilimenti; l' S 58 si presentò con ritardo di 8 mesi; l' S 55 con ritardo di 9 mesi; e solo in questi giorni inizia le prove con le modalità di cui parlerò in ultimo.

È ovvio che se gli apparecchi fossero stati presentati nei termini contrattuali, e cioè 8-9-12 mesi or sono, oggi essi avrebbero potuto passare alla lavorazione in serie, in concorrenza o, se migliori, in sostituzione di altri apparecchi similari ordinati.

Terza causa. — Il rifiuto della ditta ad accettare quel lavoro che il Commissariato poteva darle.

Il Commissariato infatti preoccupato di ripartire equamente il danno derivante alle ditte dalla riduzione del bilancio da 600 a 399 milioni, aveva offerto nell'ottobre ultimo scorso alla S. I. A. I. un lotto di apparecchi per l'importo di lire 3,600,000.

La Ditta si dichiarò pronta a firmare il contratto (notisi bene contratto-tipo approvato dal Consiglio di Stato, uguale per tutte le ditte che producono lo stesso apparecchio) ma alla condizione che, anche con semplice lettera, venissero per essa S. I. A. I. rese inefficienti alcune clausole sulle quali le altre ditte non avevano sollevato alcuna eccezione.

Condizione questa che il Commissariato non può accettare in alcun modo per parecchie ragioni, non esclusa quella che non è equo fare ad una ditta condizioni diverse da quelle accettate da altre ditte, e che è assolutamente scorretto, per non usare parola più grave, far seguire ad un documento ufficiale, quale è il contratto regolare, una semplice lettera privata che lo annulla in parte.

Quarta causa. — I prezzi troppo alti offerti dalla ditta nelle gare.

Anche pochi giorni or sono la S. I. A. I. concorse ad una gara per la trasformazione di un lotto di venti apparecchi; la S. I. A. I. offerse trentamila lire per apparecchio contro l'offerta di 21,500 di altra ditta egualmente potente e benemerita con una differenza di quasi novemila lire per apparecchio.

Naturalmente la commessa non si è potuta dare alla S. I. A. I.

Queste sono le cause essenziali del presente stato di crisi della S. I. A. I. alle quali per verità devesi aggiungere che la ditta è stata poco fortunata in alcune circostanze; così l'S. 58 in collaudo andò distrutto durante acrobazie a bassa quota di un pilota della ditta stessa; l'S. 52 presentato in un solo esemplare ebbe alle prime prove rotto il carrello durante un atterraggio ritardando la prosecuzione delle prove stesse, in un incidente di volo avvenuto con pilota della ditta andò distrutto un apparecchio del valore di mezzo milione, ecc.

Ma in nessun caso si può parlare di ostilità preconcetta del Commissariato; chè anzi potrei citare parecchi casi nei quali la S. I. A.I

nei limiti del giusto e dell'onesto e nell'interesse comune fu aiutata dal Commissariato.

Mi limito a comunicare alla Camera, che malgrado il rifiuto opposto dalla S. I. A. I. ad accettare la fornitura che le era stata riservata, malgrado le ripetute e fondate richieste di altre ditte per ottenere la fornitura stessa, non ho autorizzato finora la cessione ad alcuno della fornitura di cui si tratta in attesa che la S. I. A. I. abbia prese le sue decisioni.

Anche questo naturalmente ha un limite, perchè non è certo possibile ritardare ulteriormente una commessa che deve fare raggiungere all'aeronautica la efficienza prevista per il 30 giugno 1925.

A miglior conferma del mio asserto stanno pure le proteste di altre ditte per agevolazioni fatte alla S. I. A. I., agevolazioni che il Commissariato ha fatto appunto per non diminuire nel presente periodo ed in avvenire la potenza industriale del Paese, base fondamentale della sua potenza aerea, ma è attribuita invece alle numerose pressioni di ogni genere che a favore della S. I. A. I. vennero e vengono ripetutamente fatte da ogni parte e con ogni mezzo sul Commissariato.

In conclusione nessuna parzialità è stata commessa dal Commissariato.

Cosicchè adunque nessun fondato appiglio vi sarebbe nell'accusa di rivalità, di invidia, di risentimenti personali, ecc.

L'appiglio esiste e si riferisce al rifiuto degli apparecchi *M. V. T.* (200 cavalli) presentati dalla S. I. A. I.

Il rifiuto fu attribuito al direttore del Genio, che sarebbe animato dai sentimenti malevoli di cui sopra.

Ora è necessario si sappia che il rifiuto dell'apparecchio *M. V. T.* avvenne perchè esso supera di 97 chilogrammi il peso contrattuale, ed avvenne contemporaneamente al rifiuto di altri due apparecchi similari presentati da altre due ditte perchè anch'essi non rispondevano alle clausole del contratto.

LOCATELLI. Quello del peso è un cavillo.

BONZANI, *vice commissario per l'aeronautica.* Mi lasci finire, permetta.

Il direttore del Genio con sua lettera 22 aprile 1924, malgrado l'eccedenza di peso dell'*M. V. T.* sulle clausole contrattuali scriveva al Comitato superiore dell'aeronautica quanto segue: « Se il Commissariato ritiene utile provare in squadriglia l'*M. V. T.* (200 cavalli) si propone di accettare i tre apparecchi *M. V. T.* già costruiti e commetterne alla S. I. A. I. altri 9 secondo il compromesso fatto con la ditta dalla direzione tecnica di aviazione del Ministero della guerra. Se invece si ritiene che allo stato attuale delle cose un apparecchio di 200 cavalli presenti scarso interesse, allora conviene rifiutare i tre apparecchi *M. V. T.* (200 cavalli) già costruiti.

Il Comitato superiore di aeronautica, composto dal vice commissario Finzi, dal comandante generale S. E. Piccio, dall'intendente generale Mercanti, e dal capo di Gabinetto del Commissariato Censi (segretario) deliberava in sua seduta del 25 aprile del 1924 il rifiuto degli apparecchi sopra citati per eccedenza nel peso; è superfluo notare come nella questione del peso esuli completamente ogni apprezzamento personale del direttore del Genio, che del resto non fa parte del Comitato superiore.

Le due altre ditte suaccennate nulla ebbero da obbiettare al rifiuto dei loro apparecchi da parte del Comitato superiore, la S. I. A. I. invece nulla ebbe da eccepire sulla riconosciuta eccedenza del peso ma sollevò un'eccezione, basata sull'affermazione che la concezione del Genio aeronautico, sull'importanza delle relazioni tra il peso dell'apparecchio e la potenza del motore era errata, nel senso che a parità di motore, il maggior peso può essere vantaggiosamente compensato da una maggior finezza dell'apparecchio, e cioè da una sua minore resistenza all'avanzamento.

Questione tecnica che si trascinò lungamente, ed in cui io non sono competente, ma che ritengo definita col responso dato dall'illustre professore Panetti, docente del corso di costruzioni aeronautiche, presso la Regia Università di Torino; il quale con sua lettera 11 ottobre 1924, dice: « date le forme e le dimensioni dell'aereo stabilite per contratto, non si può discutere di guadagno di finezza a compenso di aumento di peso, e l'aumento di peso peggiora senza possibilità di correzione le qualità aeronautiche dell'apparecchio ».

Ad ogni modo confronti ed esperienze già svolte e da svolgersi praticamente risolveranno questa questione in modo ancora più sicuro.

Dopo il rifiuto netto degli apparecchi *M. V. T.* e di quelli di altre ditte, deliberato il 25 aprile 1924, lo stesso Comitato proponeva nel 23 maggio di acquistare dalla S. I. A. I. i tre apparecchi *M. V. T.* non al prezzo di contratto, cosa non equa, dal mo-

mento che le condizioni delle clausole contrattuali non sono state raggiunte, ma al prezzo di serie, non perchè l'apparecchio non dovesse essere rifiutato, ma allo scopo di non aggravare il danno subìto dalla ditta. Questa proposta fu rifiutata dalla S. I. A. I.

Tentai più tardi un compromesso sulla base di un prezzo intermedio tra quello di contratto, che non si poteva raggiungere e quello di serie, non accettato dalla ditta, ma il Consiglio di Stato, alla cui approvazione in ottemperanza delle vigenti disposizioni legislative sottoposi la questione in tutti i suoi termini, respinse recisamente il compromesso.

Da quanto sopra risulta ad ogni modo che l'opera del direttore del Genio aeronautico, non dà alcun appiglio ad accuse del genere di quelle sopra accennate; accuse infondate e che respingo energicamente in base alla lunga inchiesta da me fatta in proposito ed ai dati di fatto e documenti che ho qui comunicati.

Alla seconda parte dell'interrogazione ho già risposto implicitamente. Le ditte, in seguito alla lettera del 31 marzo 1924 a firma del vice commissario Finzi si attrezzarono in personale e materiale anche al di là della capacità normale dei loro impianti e sono tutt'ora in grado di assumere numerose commesse di lavoro.

Non consta che alcune di esse siano così oberate di commissioni, da non poterle regolarmente eseguire, ed anzi il fatto che le fabbriche aventi le maggiori commesse concorrano alle gare ed alle licitazioni parrebbe provare il contrario, tanto più trattandosi di ditte assai serie, coscienziose e potenti.

Comunque sarei grato, se venisse chiarito il significato della parola *regolarmente* e cioè se essa voglia significare che le lavorazioni non potranno essere ultimate entro il termine di tempo contrattuale, oppure se le lavorazioni vengono eseguite irregolarmente e cioè senza tutta la accuratezza e la coscienza indispensabile nelle costruzioni di apparecchi di volo. Nel caso si tratti di questo secondo significato, rinnovo l'assicurazione che da tempo si è intensificata la sorveglianza sul materiale di volo, e nulla verrà omesso di quanto possa garantirne la migliore efficienza.

Ma certamente sarebbe assai più utile e confacente agli interessi dell' aeronautica, se in luogo ed in aggiunta di affermazioni vaghe, generiche, imprecise, si volesse far conoscere chiaramente e senza mezze parole, quanto di concreto e di sicuro risulti al riguardo.

Prendo impegno che ad ogni manchevolezza sarà prontamente provveduto.

La terza parte dell'interrogazione riguarda l'apparecchio S 55 idrosilurante.

Questo apparecchio ha, rispetto ai dati contrattuali, una eccedenza di peso a vuoto di circa una tonnellata. La S. I. A. I. chiese mesi or sono di sorvolare su questa forte inadempienza di un dato di contratto, domanda non accettata per le stesse ragioni che ho già esposto poco fa relativamente ad altra domanda identica della stessa ditta.

Ed in seguito a ciò la S. I. A. I. ha rinunciato in questi giorni a presentare l'S 55 al collaudo, riconoscendo lealmente che l'apparecchio non risponde ai termini contrattuali e non può quindi essere accettato alle condizioni che dal contratto stesso sono stabilite.

Presenta tuttavia ugualmente l'apparecchio alle prove di collaudo indispensabili per ottenere il certificato di navigabilità. In base ai risultati che saranno raggiunti nelle prove si vedrà il da farsi, considerando l'apparecchio come costruito per proprio conto dalla ditta e presentato da essa in confronto ed in concorrenza di altro apparecchio similare, che ha risposto alle condizioni contrattuali e di cui è in corso l'ordinazione di una piccola squadriglia sperimentale.

È superfluo soggiungere che se dal confronto risultasse la superiorità dell'*S* 55 sull'altro apparecchio ora accennato, si tratterebbe colla ditta per portare al tipo di costruzione, quei miglioramenti che il progresso della tecnica ha ormai conseguito anche all'estero, essendo dovere del Commissariato di dotare le varie specialità dell'aviazione del miglior tipo di apparecchio che sia possibile avere.

Non risulta che l'*S.* 55 stia per essere acquistato e monopolizzato da altre Nazioni, anzi, secondo notizie non ancora confermate, parrebbe che esso abbia la possibilità di entrare in servizio sulla linea italiana civile Aereo-Express Brindisi-Costantinopoli.

Escludo ad ogni modo il monopolio di altre Nazioni e per quanto riflette il suo eventuale acquisto da parte di privati o di Stati esteri, il Commissariato non ha alcuna difficoltà da opporre, e ciò sia per ragioni di reciprocità di trattamento cogli Stati esteri, sia per favorire in tutti i modi lo sviluppo della base della potenza aerea dello Stato, e cioè dell'industria aereo nautica nazionale, industria che, per le ragioni già prospettate e relative al bilancio, il

Commissariato non può sostenere e sviluppare quanto sarebbe nei suoi desideri.

Chiedo venia alla Camera se ho abusato della sua benevola attenzione, ma era stretto mio dovere chiarire le cose, e contribuire con la mia risposta documentata a dissipare quella atmosfera di diffidenza e di sospetti a cui ho accennato nel mio esordio e che deve essere completamente ed a qualunque costo dissipata per il bene della nostra aeronautica, a cui tutti tendiamo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Locatelli ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

LOCATELLI. Ho presentata questa interrogazione perchè mi consta che il generale Guidoni avrebbe detto alla Ditta S. I. A. I. qualche mese fa che se non licenziava l'ingegnere Marchetti tecnico progettista, essa avrebbe scontato il fatto di mantenere questo valoroso e magnifico progettista di apparecchi.

Ora, poichè la ditta si trova in forte crisi, come ha pure ammesso il vice commissario, ho pensato che vi potesse essere qualche relazione fra l'affermazione di qualche mese fa e lo stato attuale della ditta.

È facile giudicare se un apparecchio corrisponda o no ai termini di un contratto, che non vi risponda alla lettera, ma pure non corrispondendo può egualmente essere buono o anche migliore, per gli scopi di guerra, del tipo che fu commesso nel contratto e di cui fu data l'ordinazione.

Per esempio, nel caso dell'apparecchio da caccia *S.* 52 c'è stato un ritardo di consegna, ma l'apparecchio è tuttora in anticipo su altri ordinati oggi come il *Devoitine* che è un'apparecchio superatissimo, e che si continua a costruire, sperperando denari che potrebbero essere risparmiati e impiegati meglio. Così per i *Nieuport*, così per altri apparecchi commessi ad altre ditte, mentre si potrebbe vedere, da un confronto di questi apparecchi con l'*S.* 52, se questo sia superiore.

Per il ritardo la ditta afferma che è stata fatta una prima prova dell'apparecchio che non si è ritenuta valida, perchè si diceva che l'apparecchio aveva un carico di rottura inferiore a quello che era stato fissato nel contratto, ma l'apparecchio in una prova eseguita con molto ritardo ha dimostrato di avere le qualità di carico e di sicurezza sufficienti per gli scopi dell'apparecchio da caccia. Credo che si potrebbe con maggiore previdenza prevenire questi ritardi, e fare in modo di evitarli.

Ad ogni modo quando un apparecchio oggi dimostra di essere superiore a quelli in corso dobbiamo senz'altro prenderlo in considerazione.

Si parla di superiorità di peso su quello che era stato stabilito nel contratto. Osservo che l'apparecchio va giudicato dalla sua manegevolezza, dalla sua salita, dalla velocità e dal carico utile che può portare. Se l'apparecchio pesa più dello stabilito si può prendere ugualmente in considerazione se ha i coefficienti sufficienti per essere impiegato. E questo è il caso dell'*S* 55 che se anche supera di 1000 chili quello progettato, è ottimo e può essere considerato.

Io accetto quello che dice il vice commissario, che sono stati presi in benevola considerazione gli apparecchi che oggi offre la ditta, ma vorrei che fosse anche tenuto presente che la Ditta S. I. A. I. potrebbe costruire apparecchi che sono dati ad altre ditte. Ma però se la S. I. A. I. ha un apparecchio *S* 52 che si ritiene superiore al *C. R.* che era stato ordinato a questa Ditta, crediamo che sia erroneo ordinare alla S. I. A. I. apparecchi *C. R.* inferiori agli *S.* 52 che la S. I. A. I. ha potuto offrire oggi al Commissariato.

Credo che sia difficile dare un giudizio preciso. Io ho rivolto una interrogazione; non intendo dare giudizi definitivi che non possono esser dati se non guardando molto addentro alla questione, e per fare questa valutazione gli elementi del giudizio non possono averli che il Commissariato e la ditta.

BONZANI, *vice-commissario per l'aeronautica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONZANI, *vice-commissario dell' aeronautica*. Ringrazio l'onorevole Locatelli perchè, senza volerlo, ha messo esattamente in luce quale sia il vero motivo per cui la S. I. A. I. non ha accettato l'ordinazione di apparec- *C. R.*, e cioè la pretesa che fosse data senza altro l'ordinazione degli apparecchi *S.* 52.

Ora il *C. R.* è da oltre un anno in esperimento, è un apparecchio che ormai il Commissariato, gli organi tecnici e i piloti, ritengono sicuro; l'*S.* 52 si è presentato alle prove un mese fa. La ditta dichiara che è molto superiore al *C. R.* Si vedrà. Oggi non dico nè sì, nè no. Per ora non ha avuto che un mese di esperimento, per ora vi sono ancora diverse modifiche da apportarvi. Partire da un unico apparecchio campione per costruire delle serie è cosa che il Commissariato non ha fatto e non farà. La Ditta sa perfettamente quale

sia il programma di sviluppo dell'aeronautica che va abolendo gradualmente tutti gli apparecchi esteri.

Quanto all'apparecchio *S.* 52, quando sia provato che esso ha i requisiti che la ditta afferma, colla massima obiettività il Commissariato...

LOCATELLI. Si continuano a costruire apparecchi che sono dimostrati inferiori al *C. R.*

BONZANI, *vice-commissario per l'aeronautica.* Quale altro apparecchio ? Ha accennato al *Nieuport;* fu ordinato nel novembre del 1923, e fu ordinato per queste considerazioni. Avevamo l'intera caccia montata a duecento cavalli in condizioni tali che nostri apparecchi di ricognizione erano più rapidi di quelli da caccia.

L'apparecchio caccia era completamente superato. Ormai con 200 cavalli non si fa molto. Parlo per bocca del comandante generale, che naturalmente è persona competente. Il *Nieuport* fu ordinato essendo anche l'apparecchio di ordinanza dell'armata francese.

LOCATELLI. Inferiore ai nostri.

BONZANI, *vice-commissario per l'aeronautica.* Non poteva esserlo allora che non c'era nessun altro apparecchio. Il *Nieuport* entra in squadriglia ora. Ad ogni modo queste commesse hanno servito per graduare il passaggio dei piloti dai 200 ai 300 cavalli e mitigare l'inferiorità nostra negli apparecchi caccia.

Il *Dewoitine* ordinato è un apparecchio completamente metallico che presenta molti vantaggi, e fu preso anche allo scopo di attrezzare le nostre fabbriche per la costruzione in serie di apparecchi di questo tipo.

Da ultimo mi limito a dire che mi rincresce che l'onorevole Locatelli abbia usato la parola cavilli circa la questione del peso. Non credo sia questa la sede nè sarei io abbastanza competente per trattare ora la questione del peso degli apparecchi in relazione al peso del motore, ma mi sembra intuitivo che a parità di forza motrice quanto più è pesante l'apparecchio, tanto minore è il rendimento che l'apparecchio può dare.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Broccardi, Poggi, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere quanto vi sia di vero nelle voci corse insistentemente in Savona sulla probabile soppressione del Regio istituto magistrale di questa città e se il ministro può fare dichiarazioni che rassicurino in proposito la città di Savona ».

L'onorevole ministro per l'istruzione pubblica ha chiesto che lo svolgimento di questa interrogazione sia rinviate al giorno 16 corrente. Onorevole Broccardi, ella consente?

BROCCARDI. Consento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Lo Monte al ministro delle finanze, « per conoscere se e come intenda porre fine allo stato di umiliante inferiorità del personale del gruppo *C* delle Intendenze di finanza in rispetto a categorie similari della stessa Amministrazione finanziaria, inferiorità aggravata dalla recente legge 11 novembre 1923, n. 2395, la quale avrebbe invece dovuto, come dalla relazione che la precede, uguagliare la probabilità di carriera fra impiegati della stessa categoria ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, s'intende che vi abbia rinunziato.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Marchi Corrado ai ministri delle comunicazioni e delle finanze, « per conoscere quali provvedimenti sono stati presi o si intenda di prendere per la risoluzione dei gravi problemi (portuario e ferroviario) che sono connessi allo svolgimento normale, ed allo sviluppo della vita economica dell'emporio commerciale di Savona con particolare riferimento alle non più a lungo sostenibili condizioni dello scalo merci di Savona Letimbro ».

CARUSI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni.* Per la risposta a questa interrogazione sono necessarie alcune notizie, che non sono ancora pervenute al Ministero. Chiedo perciò che lo svolgimento di essa sia rinviato di al giorno 16 corrente.

PRESIDENTE. Onorevole Marchi, ella consente?

MARCHI CORRADO. Consento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione degli onorevoli, Morelli Giuseppe, Del Croix, Martelli, Marquet, Fera, Canovai, ai ministri delle finanze e dei lavori pubblici, « per conoscere se non credano giusto provvedere in via definitiva e con criteri di maggiore equità sulle richieste dei danneggiati dallo scoppio della polveriera di San Gervasio, avvenuta in Firenze il 10 agosto 1920, richieste che non possono ritenersi sodisfatte con lo stanziamento di due milioni e trecentomila lire a titolo di sussidi di beneficenza, di fronte alla gravità del disastro per il quale undici persone persero la vita, molte altre furono mutilate e rese invalide e si ebbero danni materiali, accertati da una Commissione governativa nella

cifra di oltre nove milioni, mentre nessun altro aiuto fu dato, neppure in via indiretta con la ricostruzione e riparazione dei fabbricati distrutti e danneggiati, come è avvenuto per disastri del genere in altre regioni d'Italia ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

SPEZZOTTI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. La finanza non ha mancato di preoccuparsi delle condizioni in cui si sono venuti a trovare i danneggiati per lo scoppio della polveriera di San Gervasio dell'agosto 1920.

Bisogna però premettere che così la dottrina come la giurisprudenza escludono in via assoluta la responsabilità dell'Amministrazione statale per questo genere di disastri. L'intervento quindi dello Stato a portare un qualche soccorso, non si deve intendere che a semplice titolo di liberalità.

Anche questa volta sono state adottate tutte le provvidenze possibili e gli interroganti stessi ammettono, con la loro interrogazione, che lo Stato ha erogato a questo titolo una somma di due milioni e trecentomila lire.

Ora tenuto conto della mancanza di fondamento giuridico nella richiesta dei danneggiati; tenuto conto che almeno i danni maggiori sono stati in qualche modo risarciti tenuto conto che per i danneggiati di San Gervasio si è fatto un miglior trattamento che non si sia fatto in nessun altro caso consimile, deve ritenersi che il sacrificio che lo Stato si è imposto a questo titolo è il maggiore che esso abbia potuto incontrare.

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli Giuseppe ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

MORELLI GIUSEPPE. Poichè l'interrogazione è rivolta anche al ministro dei lavori pubblici, sarebbe opportuno che anche il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici rispondesse.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, ella intende rispondere ?

SCIALOJA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho nulla da aggiungere, perchè, trattandosi di risarcimento di danni, la questione è strettamente di competenza del Ministero delle finanze.

PRESIDENTE. Onorevole Morelli Giuseppe, ella ha dunque facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

MORELLI GIUSEPPE. Sono dolente di dovermi dichiarare del tutto insodisfatto. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha detto che la responsabilità dello Stato è esclusa. Questo può essere il criterio di una certa giurisprudenza, voglio dire anche che sia della giurisprudenza prevalente, ma non è questa la risposta che mi aspettavo.

Il disastro dello scoppio della polveriera di San Gervasio, sono dolente di doverlo dire, non è stato compreso da nessuno dei Governi precedenti, essendo avvenuto nel 1920. È stato considerato con un certo riguardo da questo Governo, il quale ha creduto di dare a titolo di sussidio di beneficenza due milioni e trecentomila lire, e si capisce il titolo per cui li ha dati, cioè appunto per non riconoscere alcuna responsabilità, che per lo Stato si ritiene non sussista in questi casi.

Però devo osservare all'onorevole sottosegretario che non è esattamente informato.

Se vi è un caso in Italia, in cui la responsabilità dello Stato si possa dire sussistente, è proprio questo, perchè abbiamo già al nostro attivo una sentenza del tribunale civile di Firenze, che sancisce la proponibilità dell'azione contro lo Stato, poichè qui si tratta appunto di promovibilità; ma non solo; abbiamo anche una sentenza del tribunale penale, la quale condanna un generale, due colonnelli, un maggiore, e alcuni borghesi, a pene che superano un anno di detenzione, per responsabilità diretta in questo disastro.

In tali condizioni non so comprendere come si possa rispondere con tanta franchezza che la responsabilità dello Stato non c'è. Io ho assistito i danneggiati come avvocato fino al giorno in cui sono stato eletto deputato; dopo non me ne sono più interessato, perchè non intendo trattare cause contro lo Stato; ma è giusto che da questa tribuna io debba fare questi rilievi avvalorati del resto dalla firma di tanti altri miei colleghi di Firenze.

Per questo disastro, di notevole importanza, fu nominata una Commissione governativa la quale ha accertato i danni nella cifra di nove milioni. Ora tutto faceva credere che dopo questo accertamento ritenuto ufficiale dal Governo stesso, si concedesse tale somma; invece abbiamo avuto soltanto due milioni e trecentomila lire, che non raggiungono nemmeno il trenta per cento dei danni effettivi.

Permettetemi, onorevoli colleghi, di aggiungere un'ultima parola.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, ha voluto aggiungere anche un particolare rilievo, che cioè in nessun altro disastro di questo genere il Governo ha fatto

tanto quanto ha fatto per Firenze. Io sono dispiacente di doverlo anche questa volta contraddire. Posso citare soltanto il gravissimo disastro di San Terenzio, del quale ebbe ad occuparsi la Camera poche sedute or sono per un'interrogazione dei deputati autorevolissimi di quella regione.

Per quel disastro si ebbe un trattamento del tutto diverso da quello fatto per Firenze, perchè si sono ricostruiti ad opera del Genio civile, gli edifici distrutti o lesionati.

Ecco perchè, onorevole sottosegretario di Stato, mi sono permesso di disturbare anche il ministro dei lavori pubblici, appunto per mettere in evidenza questo divario di trattamento. Il Genio civile ha costruito e speso per 9 milioni e mezzo.

Io mi auguro che venga speso tutto quello che è necessario per sodisfare quella bellissima e dolce terra ligure, ma io metto in evidenza l'assoluta differenza di trattamento. Là il Genio civile è intervenuto ed ha ricostruito; qui i disgraziati proprietari hanno ricostruito a spese loro, e si dice ora per loro che lo Stato non è responsabile in tali casi, perchè la dottrina e la giurisprudenza lo escludono.

Ecco quello che dovevo mettere in luce, specie col ministro delle finanze, perchè il ministro dei lavori pubblici ormai è escluso; ma il ministro delle finanze deve ritornare sopra questa questione e considerare con maggior attenzione i diritti di una città che si chiama Firenze, e che tanto ha dato in opere patriottiche, non ultima quella della riscossa nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Discussione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione della domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Guarino-Amella, per concorso nel delitto continuato di violazione di segreti postali e telefonici.

La Commissione incaricata di riferire su questa domanda di autorizzazione a procedere in giudizio, all'unanimità, meno un astenuto, ha proposto che la richiesta autorizzazione a procedere contro il deputato Guarino-Amella sia negata.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Gangitano. Ne ha facoltà.

GANGITANO. Onorevole Presidente, iscritto a parlare sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Guarino-Amella, per concorso nel delitto continuato di violazione di segreti postali e telefonici, domanda che ho visto inserita nell'ordine del giorno soltanto ieri sera, ed in mancanza di qualche elemento, io domanderei un rinvio della discussione, e posso assicurare che la Commissione rappresentata dal presidente, dal relatore, e dal segretario non avrebbe nulla in contrario.

Io comprendo, anche perchè lo sento, il disagio di parlare in assenza dell'interessato, ma non è colpa mia se l'opposizione rimane sull'Aventino, ed io mi auguro che l'onorevole Presidente voglia stabilire tale discussione quando l'onorevole Guarino-Amella sia sceso dall'Aventino e sia tra noi. Allora discuteremo. Pertanto formulo la proposta di rinvio della discussione, e lascio alla sua saggezza di stabilire la data.

PRESIDENTE. Ella dunque fa una proposta di sospensiva?

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ROSSI PIER BENVENUTO, *relatore*. Onorevoli colleghi, la Commissione, e per essa il relatore, è pronta a discutere su questa domanda di autorizzazione iscritta all'ordine del giorno di oggi. Essa, però, non ha nessuna difficoltà per un rinvio della discussione, e dichiara di astenersi qualora la Camera creda di votare sulla proposta di sospensiva prospettata dall'onorevole Gangitano.

GRANDI DINO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo si astiene.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito la proposta di sospensiva dell'onorevole Gangitano sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Guarino-Amella.

(*Dopo prova e controprova non è approvata*).

Allora procederemo alla discussione del merito. Ha chiesto di parlare l'onorevole Gangitano. Ne ha facoltà.

GANGITANO. Onorevoli colleghi, è bene informarvi in sintesi del fatto cui si riferisce l'argomento sottoposto al vostro giudizio.

L'ufficio postale del mio paese era retto da lunghi anni da un gerente, persona gradita all' onorevole Guarino-Amella e all'onorevole Duca di Cesarò, tanto che allontanato più volte in seguito ad inchieste amministrative, ritornò sempre, e l'ultima volta *manu militari* in odio alla popolazione che si ribellava.

Il direttore delle poste del capoluogo di provincia, colpevole di segnalare il disservizio di quel messere, benchè ottimo funzionario, è stato violentemente allontanato.

Un'ultima inchiesta, condotta dal commendatore Girardoni, che non conosco, nel marzo scorso, non solamente constatava il disservizio amministrativo, ma denunciava il reggente postale al Procuratore del Re per violazione di corrispondenza postale.

Il direttore era vendicato, ma il suo allontanamento dura sempre, malgrado le sue implorazioni.

Cose da turchi, onorevoli colleghi! (*Si ride*). E non per nulla si dice che il ponte con l'Oriente è la Sicilia.

Ma per andare a cercare simili fatti non occorre più andare in Turchia, basta andare più vicino. Il La Pegna, che in una lettera di devozione ad un onorevole (allora non ne esisteva che uno) si dichiarava disposto a perdere per amor suo l'onore, (*Commenti*) (parole sue!) e anche la vita (anche questa parola sua), gli trasmetteva la corrispondenza o le copie di essa per amor patrio (anche queste parole sue). (*Commenti*).

Così è, onorevoli colleghi, e mi credano anche le Eccellenze che siedono al Governo: in Sicilia non esiste la pubblica funzione senza l'appoggio dell'uno o dell'altro uomo politico; (*Commenti*) anche per il contegno della magistratura che tutti vorremmo insospettata e insospettabile. (*Commenti — Rumori*). Infatti quando si domanda di un magistrato cosa è, non s'intende di dire se è giusto, se è coerente, se ha carattere, se è o no cortese, ma semplicemente se è Abissiano, Guariniano, Laloggiano o anche Mussoliniano! (*Vivi rumori — Interruzioni*).

DE MARSICO. Non è così!

GANGITANO. Io lo so, e ne porto le prove.

Una voce. Questo sarà a Girgenti, ma non a Palermo o nelle altre provincie siciliane.

PRESIDENTE. Non interrompano! E lei, onorevole Gangitano, usi una forma più riguardosa per la magistratura, che noi tutti rispettiamo. (*Vive approvazioni*).

GANGITANO. Ed io più di tutti. Non è la magistratura che ha questa mentalità, ma le popolazioni hanno la mentalità cui accenno formatasi attraverso secoli di oscurantismo e decenni di parlamentarismo affaristico.

ROSSI PIER BENVENUTO, *relatore*. Chiedo di parlare.

GANGITANO. Dice il popolo che se non è l'onorevole Mussolini a distruggere questo stato di cose, esso non sarà distrutto mai.

Il popolo cita Mussolini dopo Dio, anche per non benedirlo, anche per attribuirgli responsabilità non sue, ma ha la convinzione profonda che solamente lui e il suo Governo possono metter fine ad uno stato di cose che si perpetua da anni ed anni.

L'insediamento del La Pegna a forza e l'allontanamento del suo superiore, colpevole solo di stimarlo quale realmente si è manifestato, è una triste eredità di Sua Eccellenza l'onorevole Ciano (*Commenti*), e spetta a lui, se tiene al titolo di giusto, come tiene e meritatamente al titolo di eroe, il provvedere ai rimedii.

Ed entro nell'argomento. Avversario, ma non nemico dell'onorevole Guarino-Amella, per il quale la Commissione oggi propone il rigetto della autorizzazione a procedere pel concorso nel delitto continuato di violazione di segreto postale e telefonico, ho l'onore di dirvi che, io se mi trovassi al suo posto, domanderei che il Tribunale ordinario mi purgasse di un sospetto ingiurioso e respingerei le conclusioni della Commissione stessa.

Risulta dagli atti, che dovettero essere esaminati, che il gerente postale del comune di Canicattì, per una devozione che lo avrebbe anche indotto al sacrificio dell'onore e della vita – ripeto sono sue parole – comunicava all'onorevole Guarino-Amella la copia di alcune lettere che credeva potessero interessarlo, ed il loro numero deve essere ben superiore alle poche citate dal procuratore del Re, se la cosa durava dall'anno 1921.

Mentre in un primo momento il gerente postale confessò apertamente il suo turpe reato, e confermò la sua prima deposizione anche davanti al pretore, solo in un terzo tempo, notino gli onorevoli colleghi, accusò sè stesso di incoerenza, ed attribuì le sue dichiarazioni ad un equivoco.

Carino questo equivoco, in persona del gerente delle poste di un paese di 40 mila abitanti!

E la Commissione, accettando con generosità che per certi riguardi la onora, questa ultima dichiarazione, volle mettere tutto in dubbio e attribuì al bollore di politiche passioni un fatto che durava da anni, solo perchè l'ultima inchiesta capitò alla vigilia delle elezioni.

Se la Commissione avesse voluto studiare la questione senza preoccupazioni d'indole politica, avrebbe potuto facilmente constatare

che Canicattì è un paese del tutto indifferente alle passioni politiche; era tanto poco appassionato che solo là l'onorevole Di Cesarò, ospite dell'onorevole Guarino-Amella, potè liberamente tenere un comizio, e questo procedette indisturbato, solo e perchè gli avversari dell'onorevole Guarino-Amella lo hanno voluto consentire, in quanto che estremamente rispettosi di tutti i diritti, anche, e specialmente, di quelli degli oppositori. E si sarebbero anche astenute dal dare al gerente il passaporto di quella sua frase infelice, che agiva così per spirito politico, « facendo conoscere il contenuto delle corrispondenze a chi da tempo porta la lotta contro elementi anti-nazionali » (parole sue). Perchè infatti questo nazionalista ad oltranza che oggi pontifica sull'Aventino, aveva fra i suoi oppositori anticostituzionali anche me, come tutti gli aderenti al fascismo e perciò al Governo nazionale, il quale l'inchiesta ordinò, non so sollecitata da chi e da che, perchè io ne seppi come di un fatto di cronaca.

Pareva che facesse un po' come il processo al Governo in quanto ad esso fanno capo ispettori, magistrati, procuratore del Re ed altri funzionari.

Noi, dunque, siamo gli antinazionali!

Io non aggiungerò altro!

Senonchè vien fatto malinconicamente di riflettere se giovi al prestigio del Parlamento questa impunità a tutti i costi, con cui si vuol gratificare i suoi membri anche se sotto l'accusa di reati d'onore. (*Commenti*).

Essa impunità ci rappresenta alle masse come semidei, capaci di tutto il malfare, e potenti tanto da sottrarci alle leggi comuni, ciò che è disastroso! Nè ci conferisce prestigio la gente colta e ben pensante; nè, ciò che più importa, impedisce che cessi il sospetto di una accusa atroce che la giustizia del magistrato potrebbe spesse volte facilmente diradare.

A quanto poi ho detto mi ha mosso (è bene ripeterlo, perchè nella mia intenzione era di tacere), l'affermazione che la passione politica c'entri, mentre c'entra solo per quanto basta a stigmatizzarla.

Veda la Camera se non renderebbe miglior servizio all'onorevole Guarino-Amella votando l'autorizzazione a procedere così come io spassionatamente e per vera testimonianza di stima all'onorevole Guarino stesso, ritengo.

Ed alla Commissione e al suo egregio relatore dico: Vogliatemi venia! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Gangitano, ella dunque propone che sia concessa l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Guarino-Amella.

GANGITANO. Nel suo interesse!

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, do facoltà di parlare all'onorevole relatore.

ROSSI PIER BENVENUTO, *relatore*. Onorevoli colleghi, le osservazioni che sono state proposte in quest'Aula solenne contro le decisioni, prese alla unanimità, dalla Commissione, la quale, vagliando la domanda per autorizzazione a procedere contro l'onorevole Guarino-Amella, esaminando diligentemente e spassionatamente gli atti della causa si è formata la convinzione serena e tranquilla, una convinzione sicura ed insormontabile che siano apparsi nel procedimento dei moventi speciali che hanno colorito l'origine di questa causa contro l'onorevole Guarino-Amella, causa sorta dopo un anno dal giorno in cui le pretese violazioni di lettere erano state commesse, le osservazioni dell'onorevole Gangitano, dico, non hanno potuto persuadere la Commissione della loro bontà e del loro valore.

L'onorevole Gangitano ha portato qui la parola viva della passione fervente, ardente, che domina la forte terra della nobile Sicilia. Noi possiamo essere in questa vertenza completamente spassionati, perchè chi ha l'onore di parlare oggi alla Camera appartiene all'estremo lembo opposto dell'Italia, appartiene alle Alpi lontanissime, e quindi non può avere alcun preconcetto personale intorno a questo doloroso episodio.

Ad ogni modo, onorevoli colleghi, io esporrò rapidissimamente le origini di questa vertenza e le ragioni per le quali la Commissione ha ritenuto in tranquilla e sicura coscienza di dover proporre che sia negata la autorizzazione.

Nel mese di marzo del 1924, vale a dire alla vigilia delle elezioni politiche, che si sono celebrate il 6 aprile, un giorno il prefetto della città di Girgenti riceve nel suo gabinetto l'ispettore generale delle poste signor Ghislanzoni e gli rimette alcuni documenti, i quali sono copie di lettere tutte scritte di pugno dal gerente postale di Canicattì signor La Pegna, le quali lettere, passate nelle mani dell'ispettore postale, determinano una inchiesta. Ma nella stessa inchiesta il funzionario delle poste ha cura di osservare testualmente che la fonte, per cui questi documeni sono venuti nelle mani delle autorità, è una fonte impura.

Richiede le spiegazioni necessarie al gerente postale La Pegna; e nella inchiesta il gerente postale La Pegna, ammette di aver consegnato le copie delle lettere all'onorevole Guarino-Amella. Ma, quando la inchiesta amministrativa e disciplinare si tramuta in inchiesta giudiziaria, quando il La Pegna è richiesto dal magistrato, con mandato di comparizione, di dare le sue giustificazioni, allora reiteratamente questo funzionario postale La Pegna contesta di aver comunque comunicate queste lettere all'onorevole nostro collega Guarino-Amella. Egli afferma di aver consegnato le lettere a chi notoriamente muoveva la lotta contro gli elementi antinazionali, ma nega e contesta di avere deposto, consegnato, di aver partecipato il contenuto di queste lettere all'onorevole Guarino-Amella.

Quindi, giuridicamente parlando, si dovrebbe ritenere che il Guarino-Amella sia completamente estraneo alla figura di reato dell'articolo 162 del Codice penale, il quale abbiano pazienza gli egregi colleghi se io intendo di ricordare qui un articolo semplice e categorico del nostro Codice penale – il quale afferma la responsabilità del gerente postale, indipendentemente dal concorso di ogni altra persona. Perchè all'articolo 162 si dice: « Chiunque, essendo addetto al servizio delle poste e dei telegrafi e abusando di tale qualità, si impossessa di una lettera, di un piego, di un telegramma o di altra corrispondenza non chiusa, ovvero l'apra se chiusa, per conoscerne il contenuto o la consegna o ne palesa l'esistenza e il contenuto ad altri che non sia il destinatario, è punito, ecc., ecc. ».

Ora per accettare una qualunque domanda di autorizzazione a procedere occorrerebbe che gli atti della causa stabilissero un rapporto di complicità, di determinazione da parte dell'onorevole Guarino-Amella verso il funzionario infedele, affinchè la infedeltà compiesse e ne godesse per fini politici il deputato contro il quale oggi si domanda l'autorizzazione. Ma tutto questo non c'è negli atti del processo. Noi che li abbiamo esaminati con la maggiore diligenza, con la più scrupolosa, con la più imparziale attenzione, noi siamo in grado di dire alla Camera che notiamo nello sviluppo di questa procedura il sospetto di inframmettenze politiche, di ire di parte, di tutti quegli elementi che, in fin dei conti, anche con parola esagerata si chiamano persecuzioni, che indubbiamente, secondo lo spirito, secondo il comandamento dello Statuto, deve porre i deputati nelle condizioni di dover respingere la domanda di autorizzazione a procedere.

Per queste ragioni, onorevoli colleghi, io sono venuto nella decisione, insieme divisa alla unanimità con tutti i colleghi componenti la Commissione autorevolissina e onorevolissima, di dover domandare che la Camera neghi la richiesta autorizzazione. L'onorevole Gangitano, il quale ha portato qui la sua energica parola di parte e di passione politica, aggiunge un qualche fondamento alla nostra tesi, alla nostra visione giuridica nella definizione di questa vertenza.

E, appunto per le ragioni, che sono state così splendidamente esposte dall'onorevole Gangitano nelle sue osservazioni, noi maggiormente convinti abbiamo l'onore di proporre a che l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Guarino Amella sia respinta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La proposta dell'onorevole Gangitano, costituendo un emendamento, ha la precedenza nella votazione; quindi la metterò a partito per prima.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il Governo si astiene.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito la proposta dell'onorevole Gangitano, non accettata dalla Commissione perchè sia concessa l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Guarino-Amella. Il Governo ha dichiarato di astenersi.

(*Dopo prova e controprova non è approvata*)

Metto a partito la proposta della Commissione perchè sia negata l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Guarino-Amella.

(*Dopo prova e controprova è approvata*).

L'ordine del giorno reca ora la discussione di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Forni Roberto per diffamazione ed ingiurie a mezzo della stampa.

La Commissione propone che sia conceduta la autorizzazione a procedere.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito la proposta della Commissione.

(*Dopo prova e controprova è approvata*).

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Bisi per ingiurie a mezzo della stampa.

La Commissione conclude per la concessione della chiesta autorizzazione.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito la proposta della Commissione.

(*Dopo prova e controprova è approvata*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Zimolo.

ZIMOLO. Parlando sul bilancio della marina, devo esordire colla stessa osservazione già fatta da taluni colleghi che hanno già parlato sul bilancio degli esteri e delle colonie. Devo cioè notare quanto sia logica l'assenza su quei banchi di coloro che, favorevoli in tutte le ore della storia italiana ai nazionalismi di tutti i popoli meno che del nostro, furono sempre i deliberati avversari, e molti in perfetta mala fede, di quelle spese che si definirono un tempo improduttive, quando non furono i nominati signori, i denigratori più accesi della nostra marina, allo scopo di metterla in cattiva luce, toglierle l'affetto degli italiani, intaccare la fede salda dei nostri ufficiali e dei nostri marinai, fede che invece, anche nelle ore di affievolimento del sentimento nazionale, seppe mantenersi pura e immacolata. Chi di noi ha vissuto attivamente gli ultimi due decenni di vita nazionale, interessandosi ai vari problemi collegati con la necessità di vedere aumentato il nostro prestigio di nazione, non può non avere deplorato lo scarso interessamento del paese per la marina.

Questa, lo dobbiamo riconoscere, onorevoli colleghi, è anche oggi poco considerata, scarsamente valorizzata in quella che è la prima fucina ove si forma il cittadino, la scuola.

E per non tornarvi più sopra, (premesso un doveroso elogio all'onorevole relatore, felicitandomi che la relazione sulla marina sia stata elaborata da un geografo che tratta finalmente di necessità navali della nazione, considerando la particolare conformazione geografica nostra e quella dei nostri vicini) dirò subito quanto sia necessario servirsi della scuola, di tutte le scuole, per trasfondere sempre più nei giovani nostri, fino dai loro primi anni, l'amore al mare.

L'onorevole ministro delle colonie ha giustamente detto nella sua risposta ai colleghi che parlarono sul bilancio di quel Dicastero che «popolo coloniale non si è, se non si comprende la vastità del problema coloniale e la grandezza dell'idea».

Io mi riferisco per due ragioni a questa opportunissima affermazione del ministro delle colonie; innanzi tutto perchè la stessa frase vale per rafforzare i concetti che vado svolgendo.

Popolo marinaro non si è, se non si comprende la vastità del problema marinaro e la grandezza dell'idea. Inoltre mi riferisco a quelle parole perchè la giusta affermazione dell'onorevole ministro delle colonie trasportata nel campo marinaro, se applicata, porterà beneficio anche alla risoluzione dei i nostri problemi coloniali. Infatti, creata una salda coscienza marinara negli italiani, nella gioventù nostra, parte di questa si appassionerà di più anche alle nostre colonie. Non esiste infatti nazione coloniale senza tradizione marinara e perdettero le colonie le nazioni che cessarono di essere una potenza navale.

Voglia chiedere l'onorevole ministro della marina al suo collega dell'istruzione pubblica almeno un poco di alleggerimento nei nostri licei e ginnasi dei programmi di storia troppo remota, e particolarmente greca e romana, e un complemento della parte che riguarda la storia delle nostre più sfolgoranti glorie marinare, fino alla non ingloriosa storia della marina sarda e napoletana, alla storia della stessa nostra marina dalla fondazione del Regno ad oggi, e della partecipazione della nostra marina all'ultima guerra.

La relazione presentata sabato scorso al Parlamento accenna alle spese per gli Istituti nautici. Io ritengo a tal proposito che siano ancora troppi i nostri istituti nautici. Si dovrebbe ridurli di numero e migliorarli, fornendo quei pochi che rimarrebbero per i giovani che lo desiderassero di annessi collegi, non allo scopo di assoggettare i giovani a una vita di esagerata disciplina, il che allontanerebbe lo studente dalla carriera alla quale fosse per iniziarsi, ma per fornire ai giovani stessi la possibilità di frequentare tali istituti senza troppo gravi dispendi per le famiglie.

Bisognerebbe inoltre rendere possibile a tutti i licenziati degli Istituti nautici, opportunamente riformati, il passaggio, se non a tutte, almeno a una parte delle Facoltà universitarie. Sarà così aumentata nella nostra aristocrazia intellettuale la percentuale dei competenti di cose navali.

Coloro che, per un qualsiasi impedimento sopraggiunto lungo il corso degli studi non si daranno alla vita marinaresca, porteranno in qualsiasi nuova carriera si saranno istradati, quell'amore verso il mare

che sempre più varrà a creare l'anima marinara della nostra nazione.

E per incitare i nostri giovani a incamminarsi verso le vie che col mare hanno una certa affinità (colonie, aziende d'importazione e di esportazione, banche italiane all'estero, emigrazione nelle Americhe, giornalismo italiano all'estero) gli Istituti nautici in parola dovrebbero dal Ministero della marina essere ciascuno forniti di una nave affinchè almeno quattro mesi dell'anno fossero dedicati a viaggi di istruzione.

Quando si sapesse che esistono in Italia istituti di tal genere, dai quali dopo tre anni fosse possibile uscire non soltanto con una perfetta cultura marinaresca, ma conoscendo bene inoltre almeno due lingue estere, con una buona cultura nazionale, avendo acquistato quella scienza che si ottiene girando un po' il mondo, non con la testa nel sacco, e a solo scopo di diporto, ma studiando, (perchè tale dovrebbe essere il programma dell'istituto) studiando gli usi, i costumi, i problemi nazionali, i rapporti tra il nostro e gli altri paesi, quando finalmente dovesse ciò esistere in Italia, noi avremmo la sicurezza di aver creato la prima scuola adatta a formare il cittadino, che potrà essere buon marinaio se conserverà lungo il corso degli studi l'amore per il mare. In ogni caso se dovesse interrompere l'iniziata carriera marinara, potrà con sicurezza, o in colonia, o nelle Americhe, o dovunque all'estero, debbano aprirsi vie della nuova nostra espansione, o dove le vie già esistenti debbano ampliarsi, essere elemento produttivo per il benessere e della nazione, cooperando così a rendere sempre più numerosa quell'aristocrazia di industriali, banchieri, commercianti armatori, agricoltori, che già da tempo onorano l'Italia e le terre di oltre Oceano, e che vogliamo sempre più si accrescano affinchè possano essere figli di gente italiana, quegli industriali, banchieri, commercianti, armatori, agricoltori quelli destinati a dare lavoro all'emigrante nostro.

Ecco perchè, onorevole ministro, io sostengo la creazione di questi istituti; essi saranno sempre di massimo rendimento perchè chi li frequenterà avrà la certezza di non avere studiato invano, anche se dovesse perdere la passione alla vita del mare.

Questi istituti dovrebbero sorgere, a mio modo di vedere, (e se vi sarà l'interessamento del ministro della marina, noi riusciremo certo a questo intento) dovrebbero sorgere col concorso delle stesse compagnie di navigazione, come avviene in molti altri paesi marinari.

Io sono certo di non sbagliarmi assicurandovi, onorevoli colleghi, che qualora esistessero, ad esempio, a Genova, a Napoli, a Venezia a Brindisi, a Trieste quattro o cinque di questi istituti, essi sarebbero frequentatissimi.

E a proposito di necessità di diffondere tra gli italiani l'amore per la marina, bene sarebbe che lo stesso ministro della marina invitasse il ministro dell'istruzione pubblica a fornire le biblioteche delle nostre scuole di quelle pubblicazioni, che già esistono, sull'azione della nostra marina durante la guerra, edite, se non erro, a cura dello stesso Ministero della marina; e ciò affinchè gli insegnanti sappiano dove trovare quelle nozioni sicure che sull'argomento nessun italiano dovrebbe ignorare. Sarà utilissimo, ad esempio, se in tutte le nostre scuole all'estero, tra le pubblicazioni già edite dal nostro Ministero della marina, si volesse diffondere quella che ricorda, anche con la testimonianza del ministro inglese Balfour con un discorso detto alla Camera inglese, l'opera meravigliosa svolta dalla nostra marina per il salvataggio dell'esercito serbo, opera meravigliosa, purtroppo all'estero ancora negata o non sempre riconosciuta; e sarà bene inoltre fornire di tali pubblicazioni le nostre scuole all'estero, i nostri Consolati e le nostre Ambasciate.

E mi sia consentito inoltre di ricordarle, onorevole ministro, con tutto l'affetto che ciascuno porta per il grande ammiraglio, che c'è qualche ufficiale di grande valore e di salda fede che ha già scritto ottime pagine che, pur attraverso una semplice narrazione storica, mettono in luce la nobilissima, ahimè ignorata dagli italiani, particolare attività della nostra marina in Adriatico nel nostro dopo guerra. Si è proibito di dare alle stampe tale narrazione, benchè non si fosse trattato di scritti che potessero rivelare segreti sulla nostra difesa militare...

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Dica il nome.

ZIMOLO. Il comandante Menini.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Sono documenti di ufficio.

ZIMOLO. Credo che la pubblicazione di questo volume metterebbe in luce l'opera meravigliosa della nostra marina...

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. La prenderò in considerazione.

ZIMOLO. Si potrebbe togliere quel che non si crede possa essere pubblicato, ma raccomando di levare il divieto della pubblicazione, accogliendo anche il voto della Società nazionale della storia del Risorgimento italiano che ha esaminato il libro, voto emesso al Congresso di Milano dell'anno scorso.

Ho detto che la relazione del bilancio della marina merita il nostro elogio. Lo merita tra l'altro perchè la relazione parla ben chiaro al Paese, non lo illude; accenna chiaramente all'errore in cui cadono i popoli che amano cullarsi nel sogno della pace eterna. Sappiamo bene che affermando la impossibilità della pace eterna, invitando il Paese a pensare sempre più al problema della difesa, ponendo senza sottintesi di fronte agli occhi degli italiani la cruda necessità di essere forti, particolarmente dopo una guerra che tanti sacrifici ha costato al popolo nostro, c'è da sentirsi ripetere la vecchia accusa di visionari.

Ma appunto per ciò la relazione merita tutto il nostro consenso. Ciò che si spende oggi – la storia l'ha sempre dimostrato – si riacquista domani. In una Nazione come la nostra che fa parte del gruppo delle grandi potenze, la nave da guerra è il complemento di quella mercantile. Se i trattati di commercio che portano tanti benefici anche ai lavoratori, perchè facilitano le importazioni di materie prime che ci sono necessarie, e le esportazioni di quello che sappiamo produrre; se i trattati di commercio si concludono, è perchè si ha fiducia in noi, e questa fiducia si ottiene quando si è forti, quando si è una grande potenza navale, altrimenti (è bene ricordarlo) le alleanze che si contraggono tra un forte e un debole, vanno tutte a vantaggio del forte, e a tutto danno del debole.

Bene sarebbe che gli oppositori sistematici delle spese militari, che per quanto non siedano oggi qui, continuano la loro perfida azione fra i nostri ufficiali, i nostri soldati e i nostri marinai, ricordassero quello che sarebbe accaduto se l'Italia non avesse posseduto una marina allo scoppio della conflagrazione europea.

A certi nostri oppositori, fra i quali sono anche certi costituzionali, ha rivolto una severa parola l'onorevole presidente del Consiglio venerdì scorso nell'altro ramo del Parlamento ricordando le scritte che erano sui cartelli recati dalla folla social-comunista nell'accompagnare al Pantheon la salma di quel Jaurès che molto operò perchè la Francia si trovasse preparata nel 1915.

Mi sia concesso ricordare qui, (monito a taluni costituzionali che si sono alleati con quanti cercano di far penetrare le loro teorie di ribellione anche oggi tra le file dei nostri soldati e dei nostri marinai, monito rispettoso e devoto ad altri uomini, qualcuno caro a tutti i combattenti, a tutti gl'italiani, e che al Senato hanno creduto di non votare la fiducia al Governo) mi sia lecito ricordare come a quella manifestazione fossero anche delle altre scritte, che non ha ricordato il presidente del Consiglio e vi fosse precisamente la seguente: « Abbasso i nostri assassini, i generali ».

Ebbene, lasciate onorevoli colleghi, che, riferendomi ad un motivo già toccato qui con tanta abilità e con tanto tatto dall'onorevole Tumedei quando trattò la questione degl'italiani di Tunisia, lasciate io dica che noi fascisti, anche se non si tratta di generali e di ammiragli del nostro esercito e della nostra marina verso i quali siano state levate così atroci ingiurie, abbiamo sentito tutto il nostro sdegno per l'offesa recata ai generali di Francia che ebbero al loro fianco anche i generali nostri nella disperata difesa di talune città minacciate di quel paese, ove il nostro esercito lasciò oltre quattromila morti; sia detto qui inoltre che noi, respingendo l'infame frase socialcomunista, non piangiamo quei morti come degli assassinati dai generali, ma come dei caduti per una santa e nobile causa. (*Applausi*).

E mi sia concesso rivolgere un particolare elogio all'onorevole relatore, per avere egli accennato alla situazione nella quale ci troviamo oggi in Adriatico, per avere egli deplorato la perdita delle importanti basi navali di Sebenico, di Cattaro, e di Vallona, mi permetta di aggiungere, onorevole relatore.

Se alla conferenza della pace furono trascurati, ahimè, i nostri interessi marittimi in Adriatico fu perchè in quella riunione internazionale chi malamente ci rappresentò, e mi duole non sia qui presente, l'onorevole Orlando, sempre concesse alle altre nazioni, senza mai nulla domandare per il nostro Paese, finchè giunse il momento nel quale noi avevamo posto la nostra firma a tutte le richieste altrui, senza nulla avere per noi. Furono compromessi i nostri interessi perchè chi rappresentava, e malamente rappresentava, la nostra Nazione, volle essere obbediente seguace di Wilson

e del wilsonismo non solo, ma volle inoltre ostacolare l'opera saggia, accorta, previdente che compiva nell'interesse d'Italia a Parigi l'allora ministro degli esteri, alla memoria del quale recentemente bene ha fatto lo stesso Sovrano a voler rendere omaggio in Firenze, omaggio che anche noi rinnoviamo. (*Applausi*).

Quello che recentemente è stato definito con bella frase, « Sua Maestà il Corriere della Sera », aveva sì sostenuto durante la lotta per il nostro intervento in guerra una tesi simile a quella, per esempio, dell'*Idea Nazionale*, per quanto si riferisce alla necessità di raggiungere in Adriatico talune mète e la stessa base navale di Sebenico, ad esempio, che giustamente la relazione presentata al Parlamento deplora non sia in nostro possesso; ma, misteri che può conoscere soltanto il senatore Albertini, dopo aver sostenuto anche durante la guerra la stessa tesi, quel giornale improvvisamente si fece assertore di una tesi del tutto diversa.

Problemi di strategia navale risolti in un dato modo, a distanza di pochi mesi lo stesso giornale risolveva in modo del tutto diverso, giungendo a conclusioni diametralmente opposte a quelle tratte qualche mese prima. Forte deve essere in questo oppositore, nel senatore Albertini, l'affetto per le internazionali, che in qualunque ora storica si formano all'estero per danneggiare il nostro Paese. C'era allora un fronte unico internazionale mirante a togliere all'Italia parte del frutto della sua vittoria in guerra. Ed ecco il senatore in parola alleato di quella internazionale; come ad un'altra internazionale di sinistra, forse più pericolosa di quella di ieri, il senatore in parola offre oggi le pagine del suo foglio, affinchè più facile riesca ad alcune correnti straniere diffamare all'estero il nostro paese. (*Applausi*).

Io non voglio dilungarmi, onorevoli colleghi, mentre vi chiedo scusa se ho portato qui una nota polemica che è conseguenza di una passione per tanti anni nutrita. Voglio tuttavia, riteñendolo un dovere, dire quale è oggi la nostra situazione in Adriatico rispetto a quella che avevamo prima della guerra. Sarò molto riservato. Conosco i doveri di chi parla in questa Camera: ma uno sguardo alla carta dell'Adriatico è pur necessario e doveroso darlo, anche se sulla opposta riva adriatica, al posto dell'Impero d'Austria, si trovi un giovine Stato, di ben minore importanza, che tuttavia per la difesa del litorale, ove ha posto la sua bandiera, non dorme, creando il naviglio sottile adatto a tale difesa; un giovine Stato che inoltre ha già creato scuole di marina e che tiene attualmente 160 mila uomini sotto le armi.

E questo sguardo, onorevoli colleghi, che io vi invito a dare fugacemente alla carta dell'Adriatico, ci dice che se prima noi dovevamo risolvere un problema di difesa sopra una linea che andava da Venezia a Brindisi per miglia 383, ora il problema della difesa deve risolversi sopra una linea di poco ridotta, e cioè di sole 58 miglia in meno, da Pola a Brindisi, che distano 325 miglia. E poichè l'onorevole relatore, e gli dobbiamo perciò ripetere un vivo elogio, deplora la perdita in Adriatico di quella formidabile base navale che è Sebenico, non dimentichiamo, dando ancora una volta uno sguardo fugace a quella carta dell'Adriatico, tanto poco consultata dai nostri rappresentanti alla Conferenza della pace, e ahimè anche di quelli di Rapallo, non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che quella di Sebenico è una formidabile base navale di difesa, un intricatissimo dedalo di isole, e non si può comprendere quanto valga se non vedendola. Ma nessuno dei negoziatori di Rapallo l'aveva vista mai; ed Ancona indifesa dista da Sebenico soltanto 85 miglia.

La situazione non può dirsi migliorata se si considera che sull'altra sponda è Zara, la sola Zara ottenuta a Rapallo, in quella disgraziata situazione che ben conosciamo, e che per quanto riguarda il problema della nostra difesa, è una quantità assolutamente negativa.

Queste mie deplorazioni del resto, che sono le conseguenze delle giuste osservazioni dell'onorevole relatore, io so che sono condivise dall'onorevole ministro del quale ben conosciamo le idee perchè abbiamo letto i suoi pregevoli scritti, abbiamo studiato sulle sue pregevoli relazioni, abbiamo bene ascoltato i suoi discorsi in Senato, molto chiari, molto precisi.

Ed oggi molto ci conforta l'affermare che in quel periodo di svalorizzazione della nostra vittoria da parte dei governi del dopo-guerra, nei giorni più dolorosi di Fiume e di Zara, voi, onorevole ministro, benchè tenuto lontano eravate là una gran luce ed una grande speranza. (*Applausi*). Ed è più che giusto che la Camera abbia ora applaudito perchè il Governo è l'espressione di quella vittoria a cui tanto ho cooperato la nostra marina. Ed è bene che la Camera non dimentichi che ben diversa sarebbe stata la soluzione del problema adriatico, che tanta parte è di tutto il problema generale della difesa del nostro

Paese (perchè il problema adriatico è la prima fase del grande problema mediterraneo) se taluni uomini i quali precisamente in questi giorni si accaniscono nell'opera di diffamazione dell'Italia all'estero – alludo al Conte Sforza cugino di Sua Maestà (*Commenti*), e taluni altri che furono al Governo nel dopoguerra non avessero tenuto lontano, volutamente lontano dalle riunioni nazionali ed internazionali, dove si doveva decidere il problema della nostra sicurezza navale, l'uomo che ora siede al banco del Governo, e non avessero anche tenuto lontani altri uomini che avendo fatta la guerra su quel mare, si supponeva che non avrebbero potuto condividere le idee di taluni improvvisati esperti di strategia navale, ai quali i Governi del tempo, e particolarmente del 1920, vollero dare il compito di ingannare il Paese. (*Applausi*).

Voi foste tenuto lontano, onorevole ministro, e molti sanno, ed è bene che la Camera sappia queste cose, quanto voi allora soffriste; e certamente, onorevole ministro, quando venne l'ondata salutare che, tra le molte cose che rovesciò, rovesciò anche i responsabili delle rinunzie, deve essere stato pronunziato da voi, nel segreto del vostro animo, una frase che anche noi pronunziammo: « perchè non due anni prima » ?

Non qui, onorevoli colleghi, io voglio rispondere a questo perchè, che noi ci siamo rivolti nell'ottobre del 1922, non soltanto per le ragioni sentimentali che ci avevano, nell'ante guerra e nel periodo successivo alla vittoria, resi studiosi del problema adriatico, ma anche per ragioni che si collegavano con quella imprescindibile necessità di difendere le nostre coste, ed essere forti sul mare. Il Governo nazionale non poteva poi fare diversamente: la situazione era ormai compromessa. Ben dolorosa era l'eredità raccolta dal Governo nell'ottobre del 1922, e non poteva il Governo salvare Sebenico, la base navale perduta a Rapallo, con un trattato, io parlo, qua dentro, senza nessun rancore [illegible] popolo che è sull'altra sponda; – [illegible]ttato, è bene ricordarlo a taluni [illegible]ori del Governo, che la Camera e il Senato approvarono senza conoscere la clausola segreta che alterava a nostro danno il trattato stesso, vero atto anticostituzionale, autentica violazione dei diritti delle due assemblee legislative. E dobbiamo ciò ricordare a chi oggi, dopo aver portato alla Nazione con quella frode danni irreparabili, parla e scrive di libertà violate dall'attuale Governo. (*Approvazioni*).

Mi permetta la Camera un breve ricordo, molto breve e fugace, che riguarda qualche oppositore dell'attuale Governo, estraneo all'Aventino. Doveva un forte numero di deputati e senatori visitare le rive orientali dell'Adriatico nei primi mesi del 1919.

Molto utile sarebbe stato un simile corso pratico di geografia: la nostra marina aveva già pensato a fornire i mezzi affinchè oltre 100 deputati e senatori, potessero compiere il viaggio, ma l'allora presidente del Consiglio (e, mi duole, ripeto, che sia assente l'onorevole Orlando) all'ultima ora pose il suo veto a tale viaggio utilissimo.

L'onorevole Orlando voleva così che i deputati del tempo rimanessero in quella stessa mancanza di conoscenza dei nostri problemi di difesa e di geografia elementare, quella mancanza di conoscenza, di cui l'onorevole Orlando, – il quale pur sarà ottimo professore di diritto costituzionale, un magnifico oratore capace di parlarci per un ora di libertà – dava così luminosa prova alla Conferenza di Parigi come capo del Governo. Purtroppo lo sappiamo, onorevoli colleghi, l'attuale Governo dovette fare onore alla firma posta ai trattati da altri ministri, tentando di rimediare agli errori altrui, ma nella dolorosa impossibilità di correggere la parte navale militare dei trattati stessi.

Data questa nostra situazione che bene – ripeto – ha fatto l'onorevole relatore a voler considerare, data inoltre la nostra situazione nel Mediterraneo, dove le grandi vie sono dominate da basi navali di altre nazioni, ci viene chiesto di approvare la spesa per la realizzazione di un programma navale atto a difendere le nostre coste, a tutelare i nostri commerci, a difendere in qualsiasi evenienza l'onore della nazione. La Camera certamente approverà il bilancio della marina, lo approverà confortata dal fatto che la efficienza della nostra marina è assai migliorata da quella che era due anni or sono. Gli ufficiali nostri si sentono sodisfatti, sentono che alla marina si pensa, sanno che il Governo la considera e la apprezza, e si sforza di renderla sempre migliore.

Faccia più e quanto possa l'onorevole ministro anche per i sottufficiali che sono tanta necessaria parte di essa marina. Anche recentemente è giunto all'onorevole ministro un disperato appello di molti sottufficiali, qualche centinaio, che con quindici anni di servizio sono stati licenziati.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. È stato provveduto.

ZIMOLO. Io la ringrazio anche per questi giovani che sono veramente tanta parte necessaria, come ho detto ora, della nostra marina.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Meno che per venticinque, per tutti gli altri è stato provveduto.

ZIMOLO. Questa dichiarazione dice l'affetto che l'onorevole ministro ha per la nostra marina.

Confortante davvero è l'armonia che regna tra ufficiali di vascello e ufficiali di macchina. Vera e propria solidarietà che, già superbamente affermatasi durante la guerra, è arra di una intangibile unità spirituale della nostra marina.

E credo che sarebbe bene, onorevole ministro, di evitare forse il troppo rapido trasferimento da nave a nave. L'ufficiale si affeziona alla sua nave. Non dico che questa ragione debba essere sufficiente per lasciare l'ufficiale sempre sulla stessa nave, ma almeno il tempo sufficiente perchè giunga a conoscerla a perfezione, in modo che dovendo su quella nave ritornare all'improvviso possa fino dal primo giorno, e per qualsiasi evenienza anche la più decisiva, sentirsi fino dal primo giorno padrone del bastimento.

Ed un'altra raccomandazione, onorevole ministro, mi permetto rivolgerle. L'onorevole ministro sa di quanto affetto lo circondino i nostri ufficiali. Fatto di grande importanza questo, perchè è precisamente dalla stima dei gregari verso i capi che una marina trae gran parte di quella forza morale destinata ad accrescerne la forza materiale nei momenti decisivi.

Ma, appunto perchè ammiratori del ministro, i nostri ufficiali, i nostri ufficiali ammiragli, particolarmente questi, forse sarebbero più lieti se le molte cure che assorbono il ministro non dovessero impedire talvolta una maggior frequenza e intimità di rapporti tra essi e lo stesso ministro, particolarmente tra esso e gli ammiragli, che più che qualsiasi altro dovrebbero essere presso la massa degli ufficiali gli interpreti della volontà del ministro; verso il quale, ripeto, è costante la venerazione degli ufficiali nostri, e degli ammiragli in prima linea, di tutta la nostra marina, che sa quanto l'attuale ministro abbia a cuore le sorti della marina stessa, quanto egli abbia operato dall'ottobre 1922 ad oggi per darle quel prestigio che un precedente ministro – il Sechi – fece il possibile per distruggere.

Ed è noto a tale proposito, onorevoli colleghi, che se oggi si deve deplorare una certa scarsità, di numero, s'intende, tra gl i ufficiali di vascello, non ultima causa fu quell'esodo che si verificò in quel disgraziato periodo che può chiamarsi col nome di periodo Sechi, nel quale alla nostra marina furono inflitte le umiliazioni più dolorose. Troppe volte nel dopo guerra la nostra marina fu offesa da chi aveva il sacro dovere di difenderla, ed essa fu offesa quando, dopo l'assassinio del Comandante Gulli e del marinaio Rossi, il 12 luglio 1920, sulla marina di Spalato, episodio ben più grave, per varie circostanze di fatto e di luogo, della tragedia di Janina, non ebbe la nostra marina dai banchi del Governo una sola parola di conforto che esprimesse il compianto della Nazione per i nostri due marinai estinti. (*Applausi*).

Giustamente la relazione mette in evidenza l'importanza del viaggio all'estero delle nostre navi, viaggi per i quali va data ampia lode, oltre che all'onorevole ministro della marina, anche all'onorevole ministro degli esteri. E ben dice la relazione affermando che era necessario mostrare la nostra bandiera ai popoli che per vicende della guerra non avevano più avuto occasione di vedere le nostre navi, simbolo della potenza del nostro paese, come pure era necessario portare alle nostre colonie italiane all'estero i segni tangibili della riconoscenza del paese. Utilissimi quindi i viaggi delle nostre navi sul Danubio, sulle coste della Francia, nel Mare del Nord, nel Baltico, a Leningrado, persino, onorevoli colleghi, provocando il viaggio a Napoli della nave *Worowsky*, documento tangibile, utile per alcuni che oggi sono sull'Aventino, che anche la Repubblica dei Soviety possiede delle navi e dei cannoni, che all'occorrenza possono sparare.

Leggendo la relazione, che lascio agli esperti esaminare nella parte tecnica, appare tutta l'opera svolta dalla nostra marina all'estero, con le stazioni navali di Estremo Oriente, del Dodecanneso, in Tripolitania, in Cirenaica, nel Mar Rosso, nell'Oceano Indiano, tutta l'opera compiuta nelle campagne di istruzione, con gli allievi dell'Accademia navale, con le campagna idrografiche per il collocamento di fari; documento, tutto ciò, onorevoli colleghi, che la marina lavora indefessamente, che essa è tutta un organismo agile e pronto sul quale il paese può fare assegnamento sicuro.

Se i viaggi delle nostre navi all'estero, nei limiti concessi dal bilancio, potranno aumentare, tanto di guadagnato per il nostro prestigio.

I nostri ufficiali di marina ed anche i marinai sono i migliori propagandisti d'italianità, sono i migliori diplomatici, i migliori ambasciatori. Particolarmente le Americhe per tali viaggi non vanno dimenticate.

Molto si è fatto in circostanze straordinarie, per il viaggio del Principe Ereditario, e per la crociera della nave *Italia*, ma oggi si spera che questi viaggi debbano perpetuarsi, che altre navi, talvolta anche stazionarie, possano recarsi in quei porti dove sono tanti dei nostri fratelli emigrati.

Io rivolgo a tal proposito viva preghiera all'onorevole ministro.

C'è oggi chi accenna ad una unificazione dei Ministeri della marina e della guerra aggiungendovi il Commissariato dell'aeronautica. Io credo che un simile progetto non sarebbe utile alla nostra marina dato l'enorme sviluppo di coste che ha il nostro Paese e l'importanza che nel tempo deve sempre più assumere la nostra marina, data la necessità per il nostro Paese di acquistare sempre più una forte coscienza marinara, considerato inoltre il fatto che è una realtà di fronte alla quale sarebbe pericoloso stornare gli occhi per non vedere, e cioè che la riforma, sia o non sia così poco importa, è questa una realtà, apparirebbe ai nostri ufficiali come una svalorizzazione della marina; ed infine perchè una riforma di tal natura porterebbe lo scompiglio negli organi della marina stessa, e distruggerebbe forse quel po' di bene che alla marina con quella riforma si vorrebbe portare.

Per tali ragioni – ed oltre il Parlamento per una tal quistione si dovrebbero consultare gli stessi ammiragli – io mi dichiaro contrario alla unificazione in parola.

Onorevoli colleghi; io vi ringrazio ancora dell'attenzione che avete voluto prestarmi, e concludo.

Noi vogliamo ricordare in questa Camera, in questa Camera che è espressione della Vittoria, – e sia il ricordo un conforto, come ho già detto in questo mio discorso, alle molte umiliazioni inflitte in un triste dopoguerra alla nostra marina –, noi vogliamo ricordare che la nostra marina non ha mai tremato!

E sia reso omaggio qui ancora una volta a coloro che compongono la nostra marina, ai marinai, figli di tutte le riviere della Patria, agli ufficiali che hanno abbracciato ed abbracciano la carriera navale perchè dotati di virtù innata per combattere sempre, anche durante la pace, se non contro il nemico armato, contro gli elementi che spesso tradiscono, e per combattere in guerra le forze spesso coalizzate del nemico e degli elementi; forza coalizzate che durante la guerra non dettero mai tremito ai nostri ufficiali ed ai nostri marinai; a nessuno! Le stesse siluranti recanti a bordo qualcuno dei nostri Principi furono colpite da proiettili che avrebbero potuto determinare la perdita delle navi e la scomparsa dell'equipaggio!

Noi voteremo il bilancio della marina, onorevoli colleghi, bilancio che altri colleghi, ripeto, esamineranno nella parte tecnica; lo voteremo per quella fiducia che abbiamo nel capo del Governo e nell'uomo che dirige le sorti del Ministero stesso.

Sono su quei banchi (anche se non sono presenti, noi dobbiamo ricordarlo), uomini di ben salda fede che non hanno alcuna responsabilità per il modo come furono sistemati i nostri problemi navali nel dopo-guerra particolarmente dal lato territoriale, e che non hanno responsabilità per quanto accadde nella nostra marina nello stesso dopoguerra, in quel periodo che vi ho già illustrato. Dall'onorevole Mussolini che col suo giornale molto operò in difesa della nostra marina prima di essere capo del Governo, dai ministri Federzoni e Nava, tra i pochissimi che prima di assumersi la responsabilità di un voto al Parlamento vollero studiare davvicino il problema della nostra difesa recandosi in quei territori che i ministri del tempo stavano per abbandonare; dagli altri membri infine del Governo, dei quali ben conosciamo la fede è ben nutrito l'affetto per la nostra marina gloriosa. Noi possiamo votare con fiducia il bilancio, consapevoli, onorevoli colleghi, di compiere l'atto primo che possa dare beneficio alla nostra Nazione, che per la posizione assegnatale sulla terra da Dio sopra tutto nel mare deve vedere le fonti della sua fortuna. (*Vivi applausi — L'onorevole ministro della marina e molti deputati si congratulano coll'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casagrande di Villaviera, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno firmato anche dagli onorevoli Del Croix, Belluzzo, Baistrocchi, Locatelli, Vacchelli, Bolzon, Colucci, Rossoni, Martire, Pellizzari, Alfieri, Canelli, Orano, Leonardi, Morelli Giuseppe, Magrini, Aldi-Mai, Teruzzi, Starace, Pierazzi, Sanna, Bartolomei, Sansanelli, Galeazzi, Gray, Caradonna, Miari, Ferretti:

« La Camera, convinta della possibilità di realizzare forti economie con l'unificazione di alcuni servizi comuni ai tre enti

militari, come il servizio radiotelegrafico, sanitario, di Commissariato ed altri, chiede al Governo di procedere alla nomina di una Commissione d'indagine, che studi i mezzi migliori per addivenire all'unificazione stessa e stabilisca l'entità delle economie che con essa si realizzerebbero ».

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Mi sono iscritto a parlare in sede di discussione del bilancio della marina, pur dovendo parlare anche diffusamente di aeronautica, poichè penso che non sia possibile trattare convenientemente del problema aeronautico, se non inquadrandolo armonicamente nel quadro generale della difesa nazionale.

Tutti coloro che, come la maggior parte di voi, onorevoli colleghi, hanno partecipato alla grande guerra, conoscono perfettamente quanto grande ed enorme sia stato il contributo che l'aeronautica ha dato alla vittoria. L'aeronautica era allora ai primi passi. Apparecchi scarsamente armati, dotati di scarsa autonomia, colla possibilità di portare carichi limitatissimi; il munizionamento stesso era in quel periodo ai suoi primordi. Basta ricordare le bombe da 75 a 100 chilogrammi che cominciavano appena a essere adoperate negli ultimi tempi del conflitto e confrontarle con quelle da 800 chilogrammi e da una tonnellata che oggi esistono e che sono state recentemente sperimentate con successo anche presso di noi. Basta pensare ai grossi apparecchi di allora, capaci di portare 200 o 300 chilogrammi di bombe con 4 ore di autonomia e 150 chilometri di velocità, e confrontarli con gli apparecchi moderni capaci di portare una bomba da una tonnellata con 5 ore di autonomia e 200 chilometri di velocità.

Per quanto ragioni elementari di riservatezza mi vietino di trattare qui di quale dovrebbe essere il razionale impiego dell'aeronautica in guerra, non v'è chi non veda quali risultati formidabili possono essere ottenuti da una forte massa di aerei, che lasciasse cadere sui centri più vitali, sui principali centri industriali, sugli importantissimi bacini idro-elettrici, sui centri ferroviari, sulla zona stessa di radunata dell'esercito nemico, migliaia e migliaia di bombe da una tonnellata.

Non si tratta, onorevoli colleghi, di essere accecati dalla propria passione e dal proprio entusiasmo, non significa fare del futurismo guerresco asserire che coll'aeronautica si può oggi paralizzare profondamente il ritmo vitale di un'intera nazione e impedire o, almeno, seriamente compromettere la stessa mobilitazione del nemico.

Con la limitata potenzialità che l'aeronautica aveva raggiunto durante l'ultima guerra, essa non poteva considerarsi se non un fattore sussidiario, fattore di collaborazione; importantissimo, indispensabile quanto si voglia, ma pur sempre mezzo sussidiario; mezzo necessario cioè, per permettere il massimo rendimento nell'impiego degli altri mezzi bellici, sia terrestri che marini.

Ma oggi che l'aeronautica comincia a raggiungere quel grado di potenzialità che noi da anni presentivamo e presagivamo, oggi non è più possibile continuare a considerarla come un mezzo esclusivamente di collaborazione. Oggi essa pure, inquadrata armonicamente nel quadro generale della difesa nazionale, deve essere considerata come forza a sè, capace di portare nel conflitto il peso capitale e decisivo della sua formidabile potenzialità.

Ottima cosa e merito grandissimo del capo del Governo è stata quella di avere unificato e resa autonoma l'aeronautica.

Era mia intenzione di sorvolare su questo argomento per la sua evidenza; ma poichè l'onorevole collega Arrivabene, nella seduta di sabato, ha voluto spezzare una lancia a favore della disunificazione dei servizi aeronautici, è necessario che io abusi un poco della vostra pazienza e mi soffermi almeno un poco su questo tema.

Bisognerebbe esser ciechi per non vedere tutti gli enormi vantaggi che vengono dalla unificazione dei servizi aeronautici e dalla autonomia dell'aeronautica. Vantaggi tecnici, dipendenti dalla unità di criteri coi quali vengono diretti la scelta dei requisiti che gli apparecchi debbono avere, la loro ordinazione, i concorsi relativi, i collaudi, il perfezionamento delle armi e la loro sistemazione a bordo e tutti gli altri servizi accessori.

Vantaggi d'indole economica, sui quali non mi soffermo poichè la loro evidenza, se è possibile, è anche superiore.

Ma vi è anche un altro vantaggio enorme ed è che questa unificazione dà la possibilità di affidare costantemente la direzione e le sorti dell'aeronautica a persone che siano effettivamente dei tecnici volatori, persone che del volo sentano tutta la bellezza e tutta la passione, che sentano il bisogno del volo, che in una parola, abbiano l'anima e lo spirito del volatore. Dal capo, fino all'ultimo grado della gerarchia, deve imperare questo spirito.

È per lo meno utopistico, onorevoli colleghi, continuare a pensare che si possa essere ad un tempo ottimo fante ed ottimo aviatore, ottimo marinaio ed ottimo aviatore. Se uno ha realmente lo spirito del volatore, tornando al reggimento o a bordo, per le alternative del servizio, non potrebbe essere che un cattivo fante o un cattivo marinaio. Le ali, onorevoli signori, possono essere spuntate senza conseguenze alle oche, non alle aquile!

Di fronte alla evidenza di questi vantaggi e di queste necessità, si dice l'aeronautica sia pure autonoma, ma l'esercito e la marina devono avere la loro aeronautica. Ma perchè? L'aeronautica militare si divide in tre branche principali, aereonautica indipendente che deve collaborare indirettamente colla marina e coll'esercito, come queste devono, o dovrebbero, indirettamente collaborare tra loro; aeronautica ausiliaria terrestre, ed aeronautica ausiliare marittima, le quali debbono intimamente collaborare colla marina e coll'esercito per ricognizioni strategiche e tattiche per la direzione di tiro e per parecchi altri servizi accessori. Ora, quando come avviene oggi, si stabilisce, d'accordo fra i capi dei tre Enti militari, i requisiti che gli apparecchi devono avere, il numero delle squadriglie, la loro dislocazione; quando queste squadriglie dipendono direttamente ed esclusivamente per l'impiego dai comandanti delle unità terrestri e marittime, alle quali questi reparti di aviazione sono assegnati, io mi domando per quali ragioni e come, con quale logica, si può criticare l'organizzazione attuale. La ragione vera, onorevoli colleghi, va ricercata nelle vecchie ideologie, colle quali e per le quali non si vuole ancora capire, malgrado la dolorosa esperienza della guerra, che vi è la indispensabilità di una più intima assidua, reale, quotidiana collaborazione tra i tre grandi enti militari che sono preposti alla difesa della Nazione.

D'altra parte, per quanto riguarda il tema della unificazione dei servizi aeronautici, diamo uno sguardo a quello che avviene all'estero. L'Italia è stata la prima ad applicare il criterio dell'autonomia aeronautica e dell'unificazione dei servizi.

Ma all'estero, dove dopo il nostro esempio moltissimo si è studiato dai tecnici e dai competenti, moltissimo si è discusso, dove si sono svolte delle vere e proprie battaglie oratorie e sperimentali, oggi si stanno mettendo decisamente sulla via della unificazione ed è di ieri la notizia del movimento che si accentua fra i parlamentari francesi che, appoggiati anche dal parere concorde di uomini di Governo di quella Nazione, sono decisamente sulla strada di sostenere l'unificazione dei servizi aeronautici.

ARRIVABENE GONZAGA. Per ora la sola Inghilterra lo ha fatto!

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Sono di ieri le dichiarazioni del Presidente degli Stati Uniti, che, affermando di essere contrario alla costruzione di grosse navi di linea, si è dichiarato apertamente favorevole alla unificazione dei servizi aerei.

L'Italia, che aveva raggiunto durante l'ultima guerra un grande, rilevantissimo sviluppo nell'organizzazione delle proprie forze aeree, vide nell'immediato dopo-guerra distruggere e disperdere questo organismo magnifico.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Prego, fatta eccezione per la marina, dove fu conservato.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Fu conservato, ma a mio giudizio molto rimpiccolito.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Sbaglia. Fu mantenuto in piena efficienza.

È questione di dati di fatto. Scusi se interrompo.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Mi dispiace di contradirla, ma i dati di fatto a mia conoscenza sono assai differenti.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Ho dati ufficiali. La marina era l'unica che avesse aviazione.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Io ho detto semplicemente e ripeto che le forze aeronautiche furono disperse, senza scendere a particolari.

Non intendo qui fare polemiche su questo argomento penoso, e non ritornerò su questa che è stata una nostra dolorosissima constatazione. Sta di fatto che nessun critico, purchè in buona fede potrebbe oggi negare come in Italia esiste finalmente almeno il principio di una organizzazione aeronautica, principio basato su una sana inquadratura e su una solida base, e che questo merito grandissimo è soltanto ed esclusivamente del fascismo, che unico e solo, tra l'apatia generale di uomini e di partiti, perchè nessuno, dico nessuno, credeva nell'aeronautica, comprese tutta la formidabile importanza del mezzo aereo e ad esso volle e vuole dedicare tutta la sua assidua, vigilante, appassionata attività.

E prendendo le mosse da questo minimo riconoscimento nel quale tutti possiamo concordare vediamo cosa deve farsi perchè l'Italia raggiunga al più presto il necessario grado di sviluppo aeronautico.

Anzitutto occorre che l'aeronautica abbia un bilancio corrispondente alle reali necessità, bilancio che deve aggirarsi sui 700 milioni.

Ma poichè logicamente Sua Eccellenza alle finanze stabilisce una cifra complessiva per le spese della difesa nazionale e poichè il programma aeronautico deve trovare la sua base nell'armonica impostazione di tutto il programma militare, è necessario fare qualche rapidissima considerazione sugli altri bilanci militari, e sui relativi programmi.

Non mi soffermerò ad esaminare il bilancio ed il programma riguardante l'esercito perchè avremo occasione di ritornare su questo argomento in sede di discussione del bilancio della guerra e in occasione della discussione del nuovo progetto per l'ordinamento dell'esercito e per il progetto della mobilitazione nazionale.

La relazione presentata sul bilancio della guerra ed elaborata con così grande competenza e con tanto amore dal collega onorevole Belluzzo ha conclusioni che nella loro generalità possono essere accettate da tutti e possono riscuotere le quasi generale approvazione.

Senza anticipare la discussione in proposito, io mi limito a considerare e a constatare come dalla relazione stessa risulti che l'Amministrazione della guerra possa, applicando delle concezioni che siano più moderne e che rispondano di più agli ammaestramenti della guerra, effettuare delle fortissime economie, delle quali se una grande parte dovrà essere indiscutibilmente destinata all'incremento di dare ai mezzi meccanici e alle opere militari permanenti indispensabili per rendere veramente insuperabili la barriera alpina, per una piccola parte – cento milioni circa – dovrebbe essere devoluta all'aeronautica, a tutto vantaggio, in fondo, dell'esercito stesso.

Infatti la guerra terrestre oggi non si impernia più sul solo fattore esercito; essa si impernia oggi sui due fattori: esercito ed aeronautica.

L'aeronautica, con la sua massa indipendente che oggi non esiste, ma che bisogna senza indugio creare, e creare veramente solida, all'inizio della guerra, dovrebbe compiere quell'azione alla quale ho accennato pocanzi e che sconvolgendo e colpendo la zona di radunata del nemico ed i suoi centri più vitali, agevolerebbe enormemente l'azione dell'esercito, proprio nel momento in sui esso dovrebbe entrare in campagna.

È necessario inoltre di sviluppare l'aviazione da ricognizione per la possibilità, che chiamerò di un secondo tempo, necessaria per assicurare i servizi di direzione del tiro, di scoperta, di collegamento, con la fanteria, e tutti gli altri servizi accessori. Ragione per cui il fatto di stornare una piccola parte del bilancio della guerra a favore dell'aereonautica non dovrebbe, a mio avviso, essere considerato dall'Amministrazione della guerra come defraudamento del suo bilancio, ma come una necessità intesa a permettere e indiscutibilmente a portare n vantaggio all'esercito nella estrinsecazione medesima del suo duro compito.

E passo a fare delle considerazione su quello che riguarda il programma della marina. L'Italia è un paese povero di materie prime, il quale, secondo le statistiche rilevate nell'ultima guerra, deve importarne circa tredici milioni di tonnellate all'anno, delle quali soltanto cinque milioni possono essere portati per via terrestre.

Questo significa che per mare l'Italia deve importare annualmente otto milionidi tonnellate di materie prime, senza l'arrivo delle quali, o meglio senza l'arrivo nei nostri porti di millecinquecento piroscafi all'anno di tonnellaggio medio di seimila tonnellate, l'Italia malgrado l'eroismo tradizionale del suo glorioso esercito, si vedrebbe costretta a capitolare per fame e per mancanza dei mezzi necessari a fornire le armi alle truppe operanti sul fronte.

Il dominio del mare è quindi una assoluta necessità vitale per il nostro paese, dominio del mare, che, data la nostra posizione geografica. può essere facilmente ottenuto impiegando sopratutto mezzi aerei e sottomarini.

Lo sviluppo di questi mezzi moderni fin dai primi mesi dell'ultima guerra, e mi riferisco principalmente allo sviluppo dei sommergibili, perchè l'aeronautica ha compiuto i suoi passi giganteschi sopratutto dopo la conclusione del conflitto, ha dimostrato fin dai primi mesi l'eccessiva vulnerabilità delle navi di linea di grosso e medio tonnellaggio.

Esse, poichè rappresentano una parte aliquota troppo forte delle forze totali e poichè costosissime, si videro costrette fin dal principio del conflitto a chiudersi nei porti sicuri, porti sicuri in principio, fino a tanto che il cuore dell'uomo sul fragile

mas o a nuoto riuscì a portare l'offesa mortale del siluro fin dentro le basi più munite.

I tecnici marinai di tutto il mondo sono concordi nel concludere che l'intesa fu nel più grave pericolo nell'aprile del 1917 a causa della guerra sottomarina, poichè se i risultati di tale guerra fossero rimasti così elevati, l'intesa non avrebbe potuto resistere oltre quell'anno. L'intesa potè avere la vittoria soltanto quando riuscì ad avere il sopravvento nella guerra antisommergibile.

Ma, onorevoli colleghi, il fatto di avere ottenuto questo sopravvento, non diminuisce il valore dei sommergibili poichè il sopravvento stesso fu ottenuto sopratutto per le condizioni speciali idrografiche e di ambiente della Manica e del mare del Nord. Dei 178 sommergibili infatti, che i tedeschi perdettero per opera degli alleati, ben 68 furono affondati nella Manica e ben 58 nel Mare del Nord.

Non fu così nel Mediterraneo, dove, malgrado che la quasi totalità delle coste fosse in mano dell'Intesa, il che rappresenta un vantaggio enorme, le perdite di sommergibili tedeschi furono minime, mentre, in confronto, i risultati della guerra sottomarina furono spaventosi perchè i sommergibili tedeschi in piccolo numero riuscirono ad immobilizzare le flotte intere militari e commerciali dell'Italia e degli alleati, distrussero circa la metà della marina mercantile italiana, e forti aliquote di quelle alleate fecero fallire l'impresa dei Dardanelli. Oggi non c'è che qualche voce isolata la quale si ostini a sostenere la necessità delle grandi navi. La maggior parte dice: le grosse navi non costituiscono più l'elemento principale per la condotta della guerra marittima. Pur tuttavia esse sono necessarie perchè costituiscono il nucleo sul quale si appoggia l'azione coordinata dalle altre forze che costituiscono oggi l'elemento principale navale. È, onorevole colleghi, il concetto cosidetto « a catena » per il quale i sommergibili possono ottenere tutta la loro efficacia soltanto quando si appoggiano al naviglio sottile, agli esploratori, i quali alla loro volta si appoggiano, o trovano appoggio, sugli incrociatori, che in definitiva trovano il loro sostegno nelle grosse navi che restano chiuse nei porti. Le grosse navi cioè farebbero un'azione indiretta, rimanendo in potenza, nei porti, come una minaccia che potrebbe verificarsi nel caso che esse si decidessero ad uscire se la necessità lo richiedesse.

Onorevoli colleghi, basta ricordare quelli che furono gli avvenimenti marittimi della ultima guerra per convincersi di quanto irreale sia questa teoria.

Delle rarissime uscite che le grosse navi compirono durante l'ultima guerra si può dire che ognuna ricorda la vittoria di una mina, di un mas o di un sommergibile. Basta ricordare i nomi più noti: l'*Amalfi*, la *Garibaldi*, la *S. Istvan*, il *Leon Gambetta*. Se molti sostengono queste ideee, tutti sono concordi nel sostenere le navi da diecimila tonnellate. Si dice: è indispensabile avere di queste navi velocissime, discretamente armate, che devono costituire come il braccio e l'occhio lontano per la squadra. Perchè l'aereonautica non ha l'autonomia e la potenzialità sufficiente per compiere sistematiche ricognizioni lontano dalle basi e azione efficace lontano dalle basi. Per quanto riguarda la aereonautica non credo che questo possa sostenersi come rispondente a realtà. Per quanto riguarda le navi da diecimila tonnellate mi permetto di farvi osservare come l'Inghilterra nella conferenza di Washington non dimostrò nessuna preoccupazione per la decisione francese ed italiana di costruire tali comodi bersagli.

Queste navi lunghe 200 metri e larghe 18, prive di qualunque difesa veramente consistente, sarebbero affondate in porto al principio delle ostilità da aerei nemici, che lasciassero cadere nelle loro acque, anche senza colpirle, qualche diecina di bombe da una tonnellata. Esse non potrebbero che fuggire e rintanarsi di fronte ad una nave del genere del Hood inglese.

Esse consumerebbero in una sola uscita tanta nafta quanto 40 sommergibili in sei mesi di guerra. Ma mi si potrebbe obiettare: le principali nazioni straniere, malgrado quelli che sono gli ammaestramenti dell'ultima guerra, continuano a mantenere armate in numero rilevante le loro grosse navi. È vero; ma io credo che il motivo sia da ricercarsi principalmente in due ordini di ragioni, che chiamerò di indole geografica e di indole politica. Ragioni di indole geografica, perchè, onorevoli colleghi, queste nazioni sono eminentemente, anzi esclusivamente, nazioni oceaniche, che hanno degli interessi, per nostra disgrazia, infinitamente superiori agli interessi italiani; e se per caso fossero in conflitto fra loro, si vedrebbero nella necessità assoluta di portare la guerra in territorio nemico al di là degli oceani. Malgrado ciò i tecnici marinari di questi paesi discutono se non sia il caso di sostituire queste grosse navi con delle navi altrettanto grosse, ma porta-aerei, con le

quali esse non si limiterebbero a colpire soltanto i bersagli posti sulla costa del nemico, ma avrebbero la possibilità di colpire i centri più vitali dell'interno.

Del resto mi preme richiamare l'attenzione più viva della Camera sul fatto che all'indomani del giorno in cui il Senato americano aveva votato diversi miliardi di dollari per l'incremento da dare alle grosse navi, essendosi gli Stati Uniti d'America dovuti convincere della loro eccessiva vulnerabilità e della loro inutilità, in seguito alle esperienze formidabili e convincentissime che hanno fatto ripetutamente cogli aerei in questi ultimi anni, non sapendo come giustificare di fronte al popolo il repentino cambiamento di indirizzo, si affrettarono a convocare la conferenza di Washington, nella quale discussero secondo i loro interessi, e portarono alla decisione di ridurre le grosse navi. L'Inghilterra e gli Stati Uniti, onorevole ministro della marina, fecero di tutto per ottenere l'abolizione dei sommergibili.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. L'America non vuole più molte navi, perchè non ha marinai.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Onorevole ministro, l'America credo che sia l'unico paese che abbia constatato con esperimenti l'inutilità delle grosse navi.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. L'America non ha molte navi, perchè non ha marinai e non sa come armarle.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Questa sarà un'altra ragione.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. È la ragione principale.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Ma indiscutibilmente hanno avuto un peso forte anche le esperienze fatte.

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Non escludo la sua tesi: ma ho voluto dirle che gli Stati Uniti non riescono ad arruolare marinai ed hanno le navi disarmate. Scusi se ho interrotto.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Ad ogni modo l'Inghilterra durante la conferenza di Washington ha fatto di tutto per portare l'Italia nell'ordine delle sue idee sostenendo l'abolizione dei sommergibili ed è riuscita persino a trascinare nelle sue direttive i nostri delegati. Per fortuna d'Italia in quella occasione ci salvò la riluttanza francese. Gli Stati Uniti e l'Inghilterra non permisero che nella conferenza si accennasse al mezzo aereo, perchè esse volevano riservarsi, avendone conosciuta tutta la importanza il tempo e la possibilità, di dare impulso alle costruziooni aeree, e formarsi una formidabile aeronautica, per indire poi una nuova conferenza per il disarmo aereo, destinata soltanto a tarpare le ali della potenza della nuova Italia!

È necessario quindi, per la nostra marina, sviluppare al massimo grado le forze sottomarine, perchè secondo noi, dobbiamo tener presente tre idee fondamentali. L'Italia è una nazione mediterranea, esclusivamente mediterranea, l'Italia ha scarsi mezzi finanziari e le nazioni principali che continuano a mantenere un certo numero di grosse navi, ne mantengono normalmente un numero rilevante. E allora, onorevoli colleghi, non ci rimane che od accrescere il numero delle grosse navi al punto da poter competere vantaggiosamente con le altre nazioni, o sviluppare al massimo grado quei mezzi che possono essere più adatti a combattere e a vincere le grossi navi. La scelta non credo che possa essere dubbia. Occorre dare il massimo impulso alle costruzioni di sottomarini e alle costruzioni di naviglio leggero, grossi cacciatorpedinieri, mas, tutto il naviglio necessario alla guerra antisommergibile, ed occorre inoltre sviluppare i mezzi aerei. L'Italia infatti, nella guerra marittima ha bisogno di avere dei mezzi per poter vedere, per poter esplorare il mare in ogni punto che sia necessario.

Deve avere i mezzi aerei indispensabili per colpire le navi sovratutto alla fonda, dove non può arrivare l'offesa mortale dei sommergibili; occorre infine provvedere alla difesa dei centri posti lungo le coste. È necessario che l'aeronautica sviluppi le due basi di Ciampino e Grottaglie, mantenendo due o tre unità di dirigibili moderni che rispondano effettivamente alle esigenze nuove e coi quali possano garantirsi le esplorazioni, direi quasi in continuazione, dei due bacini orientale ed occidentale del Mediterraneo.

È necessario sviluppare l'importantissima base idroaviatoria di Leros ed istituire le basi di Tobruch, Misurata, Tripoli e Bengasi. Bisogna infine decidersi a mettere mani alle basi importantissime di Sicilia e di Sardegna. Date le distanze che intercorrono tra queste basi e dati i requisiti dei moderni apparecchi attualmente non vi sarebbe, si può assicurare, un tratto solo di mare che potrebbe essere sottratto alla ricognizione e comunque all'attacco dei nostri apparecchi. È necessario inoltre provvedere ogni caccia torpediniere ed ogni sommergibile di un piccolo apparecchio da ricognizione.

Non è una novità, nè un parto geniale della mia modesta intelligenza, poichè tanto gli Stati Uniti d'America come le altre Nazioni hanno già provveduto a stabilire degli idrovolanti sopra i loro grossi cacciatorpediniere. Non è una novità quella degli apparecchi dei sommergibili, perchè i tedeschi hanno già costruito un tipo di idrovolante di facilissimo e rapidissimo montaggio e smontaggio, che si conserva smontato in cassone metallico perfettamente stagno, fissato sulla coperta del sommergibile a ridosso della torretta di comando.

Non è chi non veda quale vantaggio enorme rappresenta per queste navi il fatto di poter esplorare in brevissimo tempo, in un raggio di cento o duecento chilometri dal cacciatoperdiniere o dal sommergibile con apparecchi di questo genere, dotati, oltre a tutto di radiotelegrafia.

Ma per quanto è necessario che il Commissariato di aeronautica si decida a bandire un concorso apposito e non si limiti a far studiare l'applicazione di quel sistema di ali smontabili applicabili ai vecchi *M* 7 che essendo idro-caccia hanno requisiti completamente diversi da quelli che sarebbero necessari per questo tipo da ricognizione.

Mi si potrebbe obiettare: non è di sicuro rendimento l'impiego di questo apparecchio, poichè il mare molte volte potrà impedire la loro partenza o il loro ammaraggio. A parte la considerazione che per fortuna il mare non è sempre agitato, mi permetto osservare che le navi possono, se non sempre, almeno in molti casi, trovare un posto a ridosso di un'isola o delle coste per permettere agli apparecchi stessi di partire o di ammarare in uno specchio d'acqua relativamente calmo.

Mi si permetta inoltre di obiettare, visto che ho parlato di apparecchi da mettere a bordo delle navi nella squadra, che è una ragione di più perchè la marina abbia un'aeronautica proprio sua con personale assolutamente suo.

Onorevole ministro della marina, io mi permetto di obiettare che non vedo questa necessità, in quanto che, come Ella diceva giustamente nella seduta di sabato, in una breve conversazione che ebbi l'onore di avere con Vostra Eccellenza noi siamo in un periodo di transizione.

THAON DI REVEL, *ministro della marina.* Ognuno pensa come crede.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Siamo d'accordo. Ella riconosceva che siamo in periodo di transizione, ed effettivamente tutti i periodi di transizione hanno forzatamente degli inconvenienti. Ma gli ufficiali della R. Aeronautica che incominceranno ad uscire dal prossimo anno e saranno in squadriglia dal prossimo anno, sono ufficiali che usciranno dall'Accademia aeronautica, nella quale durante tre anni essi compiono degli studi severissimi, basati su quelli che erano, almeno in massima, i programmi degli allievi dell'Accademia navale dell'antico ordinamento. E per di più sono anche sottoposti alla stessa disciplina militare, che è unica, e anche alle stesse istruzioni pratiche e finanche marinaresche, e per giunta sotto la guida, almeno per ora, di uno dei più brillanti ufficiali della Regia marina...

THAON DI REVEL, *ministro della marina.* Il quale insegna aviazione agli aviatori.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. ...il quale insegna aviazione, agli aviatori, perchè è aviatore anche lui.

Occorre inoltre avere il ristretto numero di apparecchi per ricognizioni strategiche; e – in numero pure strettamente sufficiente – idrovolanti da caccia per concorrere alla difesa dei centri vitali della costa, alla cui difesa si deve principalmente provvedere e vantaggiosamente con caccia terrestri.

Tutta la parte principale dell'idroaviazione dev'essere invece costituita su un tipo unico di grosso idrovolante – di cui esistono già diversi tipi in via di esperimento – polimotore, dotato di forte velocità e di molta autonomia, capace di portare indifferentemente un siluro, o una bomba da una tonnellata, e che può per le sue qualità essere adoperato come bombardamento, come silurante, come ricognizione.

Questo secondo noi è il programma razionale per la guerra che non chiamerò marittima, ma aeromarittima che sgorga da studi fatti da tecnici appassionati non soltanto italiani, e che sopratutto si preoccupa di sfruttare al massimo grado quelli che sono gli ammaestramenti della guerra.

Ma i fondi posti in bilancio non sono indiscutibilmente tali da permettere un largo sviluppo di questi mezzi per la marina. La marina dispone di 160 milioni, anzi, 155 milioni per quest'anno, che diverranno 160 nei prossimi esercizi, per le nuove costruzioni navali.

Una voce. Pochi!

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Sono pochi indiscutibilmente, ma da quello che si può dedurre da uno studio accurato e da quelle che sono anche le conclusioni della

relazione sul bilancio della marina, si può concludere sicuramente che delle sensibili economie possono essere realizzate.

Ne citerò una soltanto. Per le ordinazioni di locomotive, nelle quali sia per la proporzione dei metalli che dirò pregiati, sia per le difficoltà di lavorazione, non certo inferiori a quelle che si riscontrano in una nave da guerra, lo Stato spende qualche cosa come 5 lire al chilogramma...

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Dieci. L'ho verificato stamattina.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Ma la marina ne spende da 12 a 17 e c'è la possibilità di fare delle economie. Ho parlato con molti tecnici che riconoscono che, sia come proporzione di metalli pregevoli, sia come difficoltà di lavorazione, tanto più che per l'ordinazione di locomotive di cui parlo si trattava non di un'ordinazione in serie ma di 4 locomotive soltanto...

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. Sì, lo so. Ma non posso parlarne.

DEL CROIX. Costa il doppio a noi di quello che costa all'Inghilterra. (*Commenti*).

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Data l'impossibilità però di poter provvedere anche alle spese necessarie per l'aeronautica, per la quale occorrerebbe un bilancio largamente superiore a quello attuale, dato che non c'è il modo di procurare i milioni necessari con economie che potrebbero realizzarsi sul bilancio della marina, le quali, anche realizzate come è dovere, dovrebbero andare all'incremento da dare alle costruzioni navali, noi ci siamo permessi di presentare alla Camera l'ordine del giorno che l'onorevole Presidente ha letto, col quale si propone la nomina di una Commissione d'indagine la quale studi le modalità e i mezzi per addivenire alla unificazione di alcuni servizi che sono comuni ai tre enti militari, che interessano tutti e tre gli enti militari, parlo principalmente dei servizi radiotelegrafici, del servizio sanitario, del servizio di Commissariato, ecc., e che indaghi per vedere e per stabilire la cifra delle economie che si realizzerebbero con questa unificazione, economie che permetterebbero di dare l'incremento indispensabile allo sviluppo delle forze aeronautiche.

Per quanto riguarda questo sviluppo delle forze aeronautiche, noi siamo seriamente preoccupati per il fatto, del resto dichiarato apertamente dal vice-commissario dell'aeronautica, che l'aeronautica stessa non ha un programma. Ma quello che più ci preoccupa è il constatare che l'aeronautica non solo non ha un programma, ma non si hanno ben chiare quelle che dovrebbero essere le idee fondamentali dalle quali il programma aeronautico deve scaturire.

È indiscutibile, da quanto ho esposto precedentemete, che i maggiori risultati e la efficacia maggiore può essere e deve essere raggiunta dalle masse indipendenti di bombardamento.

È indispensabile quindi che a queste masse di bombardamento il Commissariato dia il massimo impulso.

Per quanto la migliore difesa consista nell'attaccare l'aviazione nemica cercando di distruggerla o comunque di colpirla più gravemente che sia possibile, malgrado questo, è indiscutibile che vi sia la necessità di avere una forte massa, indipendente, da caccia con la quale provvedere esclusivamente alla difesa dei centri più vitali della nazione, con la quale provvedere alla difesa del cielo del fronte, in modo da permettere l'azione agli apparecchi di ricognizione tattica ed impedire le analoghe azioni del nemico.

Una cosa sulla quale mi preme di insistere è il fatto che bisogna smetterla con l'idea di adoperare apparecchi terrestri sul mare, poichè non è concepibile adoperare l'apparecchio B. R., terrestre, e per giunta monomotore, per operazioni di ricognizione strategica.

Gli apparecchi idrovolanti destinati ad agire sul mare devono essere sopratutto degli apparecchi marini, capaci cioè di resistere al mare anche lungo tempo qualora, in caso di avaria, fossero costretti ad ammarrare in condizioni di mare agitato.

Un caso sul quale mi permetto di insistere in modo speciale, è la questione dei campi; per quanto riguarda le basi idroaviatorie ho già accennato alla necessità principale; mi limiterò ad aggiungere che per le basi idroaviatorie e soltanto per quelle che sono più direttamente esposte all'offesa nemica, si potranno e si dovranno adottare degli *hangar* in caverna.

Non così può dirsi per la parte terrestre.

Si è parlato invece al Commissariato della aeronautica di provvedere per i campi di confine a stabilire sotto le Alpi *hangars* scavanti nelle roccie per ciascuno dei quali sarebbe necessaria una spesa di diverse decine di milioni, *hangars* che sarebbero completamente inutili.

Il nemico infatti non si preoccuperà affatto della impossibilità di colpire gli *hangars*.

Esso sarebbe largamente soddisfatto di colpire il comodissimo e facilissimo bersa-

glio costituito dall'ampia superficie del campo di atterraggio, svonvolgendo il quale, con una buona dose di bombe, otterrebbe il risultato di distruggere e inutilizzare tutta la costosissima base.

Per l'aviazione da bombardamento e anche per quella da ricognizione strategica, le quali possono rimanere arretrate dal fronte, è necessario predisporre dei semplici campi di atterraggio in numero sufficiente, che, posti in prossimità del confine, permettano ai nostri aerei da bombardamento e da ricognizione strategica di atterrarvi per rifornirsi di essenza e di bombe, prima di partire per le loro operazioni in territorio nemico. Per l'aviazione da caccia e quella da ricognizione tattica, invece, che è necessario siano tenute in prossimità delle linee, è indispensabile provvedere a creare molti piccoli campi, nei quali gli apparecchi stessi siano tenuti il più possibile sparpagliati, per rendere minime le conseguenze di eventuali incursioni aeree nemiche. Ma l'aviazione da caccia ha necessità di essere il più rapidamente possibile mobilitata e concentrata per attaccare in forza le masse aeree nemiche, che si dirigessero verso il territorio nazionale. È indispensabile, quindi, che si crei senza indugio una fitta e razionale rete di stazioni di vedetta sulle Alpi, dotata di personale ben preparato, la quale deve essere congiunta con i comandi e con i reparti da una sicura e multipla rete di rapidissime comunicazioni.

Occorre considerare, però, che l'aeronautica è costosissima ed è necessario, allora, vedere che cosa si può fare per ridurre al minimo la spesa durante il tempo di pace, compatibilmente colla necessità di avere il massimo sviluppo all'inizio delle ostilità, nel momento cioè in cui l'aeronautica deve avere la sua massima estrinsecazione e ottenere i suoi massimi effetti.

Generalmente si sostiene che gli apparechi di riserva debbano essere in numero equivalente a quello degli apparecchi in linea. Allora io sostengo che si possa ottenere una sufficiente efficienza dell'aereonautica, conservando in tempo di pace una metà degli apparecchi che sarebbero necessari o che noi avremmo stabilito come il numero massimo per il momento in cui si inizia la guerra.

Basterebbe, all'inizio delle ostilità, sdoppiare le squadriglie, completandole con gli apparecchi della riserva.

Lo stesso fatto si ripete per il personale, il quale, avendo durante il periodo di pace metà degli effettivi del tempo di guerra, dovrebbe necessariamente completarsi con altrettanto personale, che dovrebbe essere tenuto allenato in congedo. È quindi indispensabile vedere come si possono conseguire questi risultati, che si imperniano assolutamente sullo studio della mobilitazione.

Il personale pilota non è possibile farlo e formarlo in pochi giorni: occorrono dei mesi per fare un pilota. Occorre, quindi, fin da ora cominciare a fare un larghissimo numero di piloti e bisogna che il Commissariato della aereonautica si decida a mandarne in gran numero alle scuole, mentre fino a questo momento i piloti inviati alle scuole sono pochissimi e inviati anche con eccessivo ritardo, con gravissimo danno anche per l'industria.

Per avere il grande numero di piloti, indispensabile, occorre provvedere intensamente alla propaganda, e fare tutto quanto è necessario perchè nel popolo si sviluppi una salda coscienza aeronautica.

Occorre inoltre che il Commissariato di aeronautica sviluppi tutto quello che riguarda i mezzi necessari per mantenere in allenamento il personale, e dia il massimo impulso possibile al volo a vela, all'aviazione sportiva e all'aviazione civile.

Sorvolo per brevità, sui temi importanti del volo a vela e dell'aviazione sportiva e sulle relative necessità di provvedere sollecitamente e razionalmente alle indispensabili reti di campi di fortuna, radiotelegrafica e metereologica, ma debbo accennare assolutamente all'aviazione civile.

L'aviazione civile sopratutto ha un'importanza che dirò principalmente politico-internazionale. Basta guardare una carta che indichi lo sviluppo delle linee aeree delle principali nazioni del mondo, per giudicare quale sia l'importanza formidabile dell'aviazione civile. (*Commenti*).

BAISTROCCHI. In Italia purtroppo non esiste!

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Bisogna prendere, però, sopratutto in considerazione la istituzione di quelle linee di carattere internazionale, che devono imperniarsi sulle linee straniere ed esserne il naturale prolungamento.

A primavera entrerà in funzione la linea aerea Brindisi-Levante la quale avrà ragione d'essere se sarà continuata e completata con l'altro tratto Genova-Brindisi, poichè la linea Genova-Brindisi-Levante costituisce il prolungamento naturale della linea che da Londra per Parigi, permetterà alla Francia e all'Inghilterra di arrivare fino ai loro possedimenti dell'Oriente vicino e lontano.

Per quanto riguarda la mobilitazione industriale occorre che l'industria sia man-

tenuta florida, perchè soltanto essa potrà provvedere a quella indispensabile, complessa organizzazione, che, sola, può permetterle di mettersi all'inizio delle ostilità su quel piede di superproduzione che è necessario per provvedere a ricostituire la riserva d'apparecchi.

Ma farò un'altra considerazione assai importante, e sarò brevissimo, anche per cessare d'annoiarvi (*No! No!*) ed è questa.

L'industria deve essere, abbiamo detto, florida, ma sopratutto deve essere tenuta in considerazione tale che tenga alto il suo morale. L'industriale deve sentire che egli è il più diretto e naturale collaboratore del Commissariato di aeronautica. Bisogna che il Commissariato si decida a trattare con gli industriali, coi tecnici delle ditte e ad abolire quelli che sono stati i criteri che hanno inspirato i contratti fatti sino ad oggi e che io chiamerò contratti capestro, perchè se le ditte non hanno la possibilità di fare apparecchi sperimentali che costano centinaia di migliaia di lire e milioni, l'aeronautica non potrà progredire, come è indispensabile.

Oggi la scelta dei requisiti degli apparecchi, la scelta degli apparecchi stessi, l'ordinazione, i contratti, i collaudi, tutto è accentrato nelle mani del capo del Genio aeronautico. Questi è indiscutibilmente uomo di grande valore, e sopratutto uomo di grandissima dirittura morale. Ma tutti gli uomini, onorevoli colleghi, possono sbagliare ed allora è necessario che in una materia così delicata e così importante non vi siano delle autocrazie che non sono tollerabili.

Ed è indispensabile che si tenga molto conto del parere degli enti di impiego che sono poi quelli che questi apparecchi debbono usare ed ai quali essi affidano la loro vita e la riuscita delle loro missioni.

È necessario, quindi, che sia creato un Consiglio superiore tecnico composto da ufficiali del Genio aeronautico e ufficiali della Regia aeronautica, che provveda in una sola volta a compiere i collaudi degli apparecchi, le prove tecniche e le prove di volo; il quale, se ve ne sia la necessità possa e debba ascoltare i tecnici delle ditte che devono potere esporre di fronte a questo Consiglio la difesa e l'illustrazione dei propri tipi di apparecchi. Occorre, infine, che il Commissariato di aeronautica dia il massimo impulso e tutte le facilitazioni necessarie perchè le ditte costruttrici possano trovare la possibilità e la maniera di affermarsi all'estero sulle ditte concorrenti delle altre Nazioni.

Avrei dovuto parlare sulla necessità della più intima collaborazione dei tre enti militari: tralascio di farlo, poichè avremo occasione di tornare vantaggiosamente su questo argomento. Mi contenterò di accennare come da tutti gli ammaestramenti dell'ultima guerra si veda che oggi è assolutamente indispensabile che i piani di operazione, i programmi relativi, la suddivisione dei fondi finanziari e tutti gli altri relativi problemi siano trattati, studiati, discussi e decisi in continua reale, e intima quotidiana collaborazione fra i tre enti militari che sono preposti a difesa del Paese.

È arrivato il momento in cui, senza ulteriore indugio, dev'essere affrontato e risolto questo problema, che è un problema formidabile per la potenza e per la sicurezza della Patria. Noi siamo sicuri che il capo del Governo e il Governo nazionale vorranno prendere tutti quei provvedimenti che sono indispensabili perchè l'Italia abbia realmente una potentissima aeronautica, e perchè sia inoltre affrontata questa importantissima e capitale riforma, la quale soltanto potrà assicurare al popolo italiano quei mezzi che sono indispensabili per permettergli di progredire lungo le difficili vie del mondo e continuare a portare il nome d'Italia sempre più alto e sempre più oltre. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baistrocchi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno firmato anche dagli onorevoli Vacchelli, Del Croix, Sanna, Locatelli, Casertano:

« La Camera,

considerato che il problema della difesa della Patria debba essere oggetto di profondo esame superando ogni pregiudiziale di parte;

considerato che tale problema, per il continuo e vorticoso affermarsi dei mezzi meccanici e chimici – per i quali s'impone unità d'indirizzo nella preparazione e nell'impiego delle forze militari terrestri, marittime ed aeree – debba risolversi, ispirandosi al criterio del massimo rendimento col minimo dispendio;

fa voti che si addivenga al più presto all'unificazione dei Comandi in capo delle forze militari di terra, del mare e dell'aria, e dei Dicasteri militari, attraverso una Commissione di senatori e deputati incaricata di studiare il problema e formulare proposte concrete ».

BAISTROCCHI. Onorevoli colleghi! Quanto dirò in questa tornata è frutto delle mie più profonde convinzioni.

Io ritengo che, in questa Camera, ognuno deve portare il contributo della sua esperienza, perchè il Paese possa valutare e decidere, specie per quanto si riferisce alla difesa dello Stato. Queste convinzioni sono conseguenza della mia lunga esperienza di soldato, della vita entusiasticamente vissuta, in pace e in guerra, attraverso la trincea, e gli alti comandi; ragione per cui al mio ordine del giorno io desidero che sia data una giusta valutazione.

Io l'ho presentato in tema di bilancio per la marina, perchè il bilancio della marina è stato il primo bilancio militare che si è presentato all'approvazione della Camera; non ho considerato sede opportuna quello dell'aviazione, perchè abbiamo parlato di aviazione in sede di bilancio dell'interno, ossia in sede eterogenea.

Lo stesso ordine del giorno, ripeto, presenterò anche in tema di bilancio di guerra, qualunque sia il successo o l'insuccesso, perchè convinto che la maggiore efficienza della difesa si raggiungerà sol quando gli organismi bellici siano coordinati e armonizzati sotto le direttive di un ente unico, di una mente unica; e, come dirò in seguito, l'Italia non difetta di bravi condottieri.

Ed entro in argomento.

Il primo bilancio militare che la Legislatura XXVII è chiamata a discutere è quello della marina, relatore un generale dell'esercito, e fra gli oratori iscritti a parlare sono io, generale dell'esercito, entrambi particolarmente legati alla marina da vincoli d'immenso affetto per la nostra parentela, per le salde amicizie con tanti camerati di pace e di guerra.

In entrambi è fortissima l'ammirazione e la valutazione per questa forza militare, presidio intangibile della Patria, forza che la Nazione ama con affetto di figlio riconoscente alla madre eroica, che col suo sacrificio ininterrotto e silenzioso sul mare infido seppe assistere e nutrire l'esercito e il paese nei lunghi travagli della guerra. Accanto ai fanti gloriosi dell'Isonzo e del Piave, ovunque il marinaio prestò l'opera sua, emerse il suo valore.

E marinai sono i colleghi nostri che hanno legato il loro nome alle gesta eroiche di Buccari e di Pola.

A prescindere dal principio di ordine generale, ormai nella convinzione di tutte le Nazioni, per quanto alla convinzione non corrisponda sempre l'attuazione, il principio cioè dell'importanza della lotta aereo chimica, e dei mezzi bellici meccanici, due questioni hanno in questi ultimi tempi appassionato l'opinione pubblica italiana ed estera, e cioè l'indirizzo dei programmi aerei e marinai e il problema dell'amministrazione e del comando delle varie forze. Ciò come naturale conseguenza delle constatazioni che non potevano sfuggire alla diretta osservazione delle masse, e cioè che non si siano avute prove tangibili degli effetti corrispondenti al sacrificio e alle speranze riposte nei colossi del mare, e che la mancanza di una effettiva unità del fronte, non solo fra gli alleati, ma anche tra le forze militari di ogni Stato era stata causa indubbia della ritardata vittoria.

Da questo argomento principale traggo la mia modesta, ma sentita convinzione per intrattenervi prima e rapidamente sul bilancio della marina e passare poi a parlare dell'azione organica e combinata delle varie forze militari. Il concetto della funzione in Italia della marina per la Patria nostra sarà quello, onorevole ministro, che mi guiderà nell'esame della situazione di fatto ed è lungi da me, che ho nel sangue e nell'anima il senso della maggiore devozione a chi simboleggia la gloria del mare, ogni idea di critica presuntuosa ed irriverente.

Non dimentichiamo che la nostra politica militare è in istretta relazione con quella estera e con le risorse finanziarie del Paese, e perciò nessuna politica di avventure, ma di pace dignitosa, nessuna illusione di competere coi colossi del mare, seguendoli supinamente nei loro programmi confacentisi alle loro condizioni politiche ed economiche, ma occorre a noi una politica marinara quale si addice alla nostra situazione geografica e militare, alle nostre ristrettezze economiche, ai nostri eventuali avversari.

E perciò, tenuto conto che per ora compito principale della nostra marina da guerra è la protezione dei traffici e delle frontiere marittime, insidiando quelle dell'avversario, noi potremmo dichiararci abbastanza sodisfatti, se tale risultato riuscissimo a raggiungerlo nel mare Mediterraneo, ove siamo assisi con tutti i pericoli, ma anche con tutti i vantaggi della nostra posizione centrale geografica. E ad assolvere il compito vitale, essendo tributari dell'estero per le materie prime, nonostante il lodevole sforzo che si va compiendo per ridurre tale soggezione, occorrono mezzi celeri, numerosi, special-

mente adatti alla nostra condizione di potenza mediterranea e che la loro potenzialità possano esplicare integrandola con l'aviazione e con le basi navali ove essi devono trovare sicuro appoggio. Ciò premesso entro nel vivo, e con il maggiore compiacimento constato che nulla si spende per costruzione di grandi navi. Il responso della tecnica è di pieno accordo col buon senso, con l'intuito del Paese, che da tempo si è convinto della necessità di altri mezzi più economici ed efficienti.

In proposito osservo: il relatore del bilancio, onorevole Vacchelli, se ha sentito il dovere di riportare talune difese delle grandi unità, sulle quali dice egli che s'impernia tutto l'impiego delle forze, non ha potuto però esimersi dal constatare che l'ammiraglio inglese Percy Scot pronunziandosi contro la costruzione di due grandi navi autocorazzate afferma che l'usato modo di dire che le grandi navi rimangono il perno della marina, è ormai sorpassato.

E a questo modo di dire ci richiama il dissidio Brin-Acton fin dal 1884. Basta che voi leggiate il discorso di Francesco Crispi del 18 giugno 1884 al Consiglio di Napoli in cui il grande statista rilevava sin da quell'epoca l'esistente dissidio tra i due egregi uomini in materia navale.

E il relatore onorevole Vacchelli argutamente osserva che pur avendo noi oltre 40 mila tonnellate in meno di navi di linea di quello che ci consenta l'accordo di Wasghington, pur non abbiamo esitato a rinunziare alla costruzione di altre dreadnoughts per avere invece navi più leggere, assai più economiche e più rispondenti al mandato della nostra marina.

E dall'esame del bilancio rileviamo che l'illustre capo della marina, superando ogni indugio ha concretato quel programma navale che comprende appunto la rinunzia al ripristino della *Leonardo da Vinci* e il più opportuno impiego delle somme stanziate per le nuove costruzioni.

Che la cifra sia troppo modesta lo dimostra l'amara constatazione del relatore onorevole Vacchelli, là ove egli afferma che lo stanziamento per la riproduzione e la conservazione del naviglio risponde in realtà, tenuto conto della svalorizzazione della moneta, alla metà circa di quello dell'anteguerra.

Che ne dice il ministro De' Stefani? (Permettetemi onorevoli colleghi, avrei gradito che fosse presente alle discussioni in tema di bilanci militari, perchè è inutile che parliamo e discutiamo, le questioni militari si risolvono con quattrini e quindi è necessario che il ministro delle finanze assista alle discussioni).

THAON DI REVEL, *ministro della marina*. È ammalato.

BAISTROCCHI. Allora mi auguro che si rimetta presto, così potrà assistere alle discussioni. (*Commenti*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'onorevole De Stefani sa dire chiaramente di no, quando il no riproduce il suo pensiero.

BAISTROCCHI. Lo so; e... passiamo oltre. Dobbiamo essere riconoscenti al ministro Thaon di Revel che, troncando polemiche oziose ed incomprensibili, ha impresso al programma navale un indirizzo più confacente alla nostra situazione.

E nei riguardi dell'incrociatore leggiero di 10 mila tonnellate, detto la nave di Washington, di cui ha fatto cenno l'onorevole Casagrande, armato con otto cannoni da 203, a largo raggio d'azione e perciò capace di una considerevole energia potenziale, stante l'ingente costo della nave, circa 200 milioni, se non erro, malgrado i nostri insuperabili ingegneri navali abbiano realizzato requisiti senza pari, discordi sono i pareri.

I fautori a oltranza del naviglio sottile ritengono che tale incrociatore, per le ingenti energie che immobilizza, per l'entità della spesa, dovrebbe nelle attuali condizioni cedere il posto alle siluranti e ai sommergibili porta aerei, come diceva appunto l'onorevole Casagrande, per allargare anche il raggio di ricognizione.

Ma, a proposito delle grosse unità, esse, a parere di molti, rappresentano un peso morto per l'energia che assorbono di materiale e di personale, anche in relazione al rendimento che offrono e in considerazione dei servizi, delle difficoltà di approdo e delle spese occorrenti per l'apprestamento dei porti e delle basi destinate a contenere i colossi del mare, mentre mezzi e necessità tanto più modesti richiede quel naviglio leggiero, che a noi sembra il più adatto alle esigenze di quello che ci è dato ritenere, e che sarà per qualche tempo, il compito della nostra marina.

A comprovare, onorevoli colleghi, i mutamenti che avvengono per forza di cose, mutamenti addirittura strabilianti, della pubblica opinione, basti pensare all'entusiasmo e alla generosità con cui noi si provvide alle fortificazioni dell'estuario della Maddalena, confortati da richiami storici del passato, senza che il menomo dubbio

si affacciasse per quello che avrebbe potuto essere un avvenire a breve scadenza; basta ricordare, all'inizio della guerra, la amarezza dei nostri baldi marinai delle grandi navi, costretti al sommo sacrifizio dell'immobilità nell'angusto limite dei porti e pieni di lodevole invidia verso i camerati, che sul naviglio leggiero si coprirono di gloria e di morte.

Alcune cifre, espressione percentuale del totale dei 925 milioni, fissano l'attenzione sul bilancio e sulle spese e ci dànno modo di venire appunto a considerazioni molto importanti.

Noi spendiamo l'otto per cento per spese che non interessano direttamente la marina, il trentasette per cento per il personale, il trentasette per cento per materiali combustibili, il quindici per cento per arsenali, fabbriche, fortificazioni, il tre per cento per spese varie. In particolare le spese per le nuove costruzioni costituiscono, se non erro, il quattordici per cento dell'intero bilancio e, come è noto, il bilancio ha avuto un aumento di 155 milioni; due terzi però realmente addebitati alle spese veramente militari.

Ed ora, onorevoli colleghi, richiamo la vostra attenzione sopra un dato che fu oggetto della mia considerazione speciale quando, per farmi una idea chiara su quanto costa unitariamente il nostro naviglio e propugnare di conseguenza quell'incremento navale che più si addice al nostro paese, rilevai, se non erro, dai documenti della Lega delle nazioni, che la nostra marina, in rapporto al tonnellaggio, spende assai più del doppio di quella inglese. Tale fatto però non si può e non si deve menomamente attribuire a sperpero, ma alla natura e alla estensione della nostra fronte marittima, la quale pesa tutta sul bilancio della Marina, a danno dell'incremento delle unità destinate a solcare il mare.

Dall'epoca non lontana della flotta a vela e dei cannoni a tiro corto e del duello coi porti marittimi, le necessità della difesa, onorevoli colleghi, sono aumentate vertiginosamente. Le spese per la marina di allora, quella borbonica e sarda, all'atto in cui si fusero per costituire la marina italiana, costituivano un'effettiva spesa navale, cioè rispondevano ad un vero e proprio compito esclusivamente marinaro, mentre dal 1860-66 la sistemazione costiera assumeva per necessità di cose un'importanza colossale. E sorsero così Spezia, la Maddalena, Taranto ed altre piazze forti marittime, in cui il genio costruttivo fu all'altezza dell'epoca, genio che si può riassumere nei tre nomi gloriosi di Saint Bon, Brin, Chiodo; e con ritmo crescente, per l'apprestamento delle fortificazioni del Tirreno e dell'Jonio e dell'Adriatico, i fattori terrestri assunsero così man mano un'importanza enorme, con inevitabile scapito della potenza navale vera e propria.

Centinaia di milioni del bilancio veramente marinaro furono dedicati alle difese costiere ed ai servizi inerenti. Non sarà inopportuno, rilevare che dall'esame del bilancio si manca qualunque dato, qualunque elemento, onorevole Vacchelli, che ci prospetti quanto effettivamente si spende per le esigenze veramente navali, e quanto si spende per quelle terrestri, e così poter anche adeguatamente valutare gli sforzi mirabili che compiono i nostri magnifici marinai.

È d'uopo mi sia consentito, nel mio grande amore per le forze marittime, elemento essenziale delle fortune d'Italia, di esprimere un voto che suppongo dovrebbe essere anche quello di tutta l'ufficialità della marina e specie di quelli che hanno raggiunto i gradi più elevati.

Malgrado ogni sforzo di S. E. il Ministro per dare incremento ai comandi navali, pur di recente ripristinando quelle basi, nei mari più lontani, ove la bandiera delle navi da guerra è solenne, tangibile testimonianza della grandezza della patria, sta di fatto, se non erro, che poco più di un decimo degli ammiragli e neppure un quarto, dei capitani di vascello, per forza di cose, ha incarichi navali.

Io penso perciò che all'utile della marina e alla giusta sodisfazione morale e materiale di coloro che hanno un alto grado, acquistato con tanti sacrifizi (che, onorevoli colleghi, dobbiamo riconoscere tutti) risponderebbe un nuovo ordinamento, con cui, in relazione al nuovo indirizzo ed ai nuovi mezzi, agli attuali comandi marittimi con funzioni strettamente terrestri, si sostituissero altri con carattere effettivo di Comandi navali delle zone, ove essi esercitano la loro competenza.

Onorevoli colleghi, una maggiore efficienza navale si può raggiungere in due modi: o adottando un programma rigorosamente conforme alle presenti esigenze del problema marittimo, come potrebbe essere la rinunzia, almeno parziale, a costruire incrociatori di 10 mila tonnellate a vantaggio di siluranti e di aerei; o aumentando l'effettivo dei mezzi navali con maggiore assegnazione di fondi.

Non si può inoltre non riconoscere un rilievo emergente dall'esperienza dell'ultima guerra (che i mirabolanti progressi dell'aeronautica avvalorano sempre più) quello cioè che la grande battaglia navale intesa come fine a sè stessa, per il dominio dei mari (Lepanto, Trafalgar, Tsu Shima), potrebbe essere oggi anche un fatto superato.

Lo Jutland fu l'unica tenzone di tutta la grande guerra. Una conferma di questo, che è pensiero di molti, si ha pure nella constatazione del nuovo indirizzo che S. E. il ministro della marina ha dato alle recenti manovre navali, le prime del genere che si sieno fatte a guerra finita; manovre unicamente destinate a risolvere il problema importantissimo della protezione dei traffici, il che ci chiama alla mente, onorevoli colleghi, più i tempi dei grandi convogli provenienti dall'India diretti in Europa, che non quelli delle grandi unità di linea delle moderne marine.

Onorevoli colleghi, alla giusta valutazione di quanto si spende per la difesa della Patria è oggi orientato, fortunatamente, lo spirito di alcuni tra i più appassionati studiosi e scrittori militari, che (come hanno fatto anche i nostri bravi relatori onorevole Belluzzo e Vacchelli) non si sono limitati semplicemente all'esame delle cifre, ma queste hanno analizzato e discusso all'infuori dell'arido campo dei numeri, e con anima e competenza di soldati e di organizzatori.

Ad esempio, in tema di bilancio della guerra, onorevole Belluzzo, dite voi che per armi, munizioni, materiali, mezzi chimici, automezzi si spende quanto per foraggi e quadrupedi. Questa è una esatta valutazione della situazione attuale, in un periodo in cui macchine e chimica sono elementi predominanti!

In riguardo del naviglio tutte le acute osservazioni del relatore possono compendiarsi in questa solenne constatazione: che al 30 giugno 1924 l'armata navale propriamente detta si componeva di 6 esploratori, 22 caccia-torpediniere, 27 sommergibili, 14 mas, e 14 navi sussidiarie, e che al 30 giugno 1928, cioè a programma del ministro completato, noi invece di avere, e lo ha detto così bene l'onorevole Arrivabene ieri, invece di avere un aumento di efficienza del naviglio, constatiamo che da 9 esploratori si scende a 4, che i caccia-torpedinieri da 54 vanno a 51, le torpediniere, per quanto elemento di scarsa importanza, diminuiscono, e così i mas diminuiscono; ossia constatiamo che, nonostante l'intelletto, la capacità, l'energia del ministro, noi ci troviamo di fronte ad una diminuzione di ciò che è la efficienza navale indispensabile per un paese marinaro.

Queste cifre così eloquenti dicono, onorevoli colleghi, *tutto* e *poco*, e per certo mi impongono, come studioso di problemi militari, di rivolgere a chi regge le sorti della marina alcuni questiti che però, per ovvie ragioni, in questa sede non possono avere risposta.

Nelle prevedibili situazioni si potrà provvedere con queste forze all'integrità della Patria? Il nostro armamento potrà sodisfare, in collaborazione con la idroaviazione, alle esigenze della difesa degli 8000 chilometri di frontiera marittima, sui quali, onorevoli colleghi, si affacciano numerosi e vitali centri demografici, e industriali, nonchè vie di comunicazione litoranee importantissime?

Può la nostra flotta assicurarci, sempre in concorso della idroaviazione, la protezione dei traffici, o almeno fino a qual misura è consentita tale protezione, per noi italiani, elemento essenziale per la vita del paese, in quanto noi siamo in questo nostro angusto Mediterraneo insidiati ed attanagliati da ogni parte dai nostri eventuali avversari: Biserta e Tolone, la Francia; Gibilterra, Malta, Suez, Cipro, l'Inghilterra; Sebenico, Cattaro e Valona nell'Adriatico, che purtroppo la politica del tempo non seppe e non volle conservare?

L'affermazione, con cui l'amico onorevole Vacchelli, dopo averci detto che lo stanziamento attuale per la riproduzione e conservazione del naviglio, corrisponde a metà di quello dell'ante-guerra, timidamente annunzia la impossibilità di apportare alcuna modificazione nel bilancio di previsione del Ministero – nessuno può mai supporre che l'onorevole Vacchelli abbia pensato lontanamente di fare un taglio al bilancio del Ministero della marina. (*Ilarità — Interruzioni*)...

Sì, è una figura rètorica; raccolgo la interruzione.

A me, ed a quanti si occupano, in questa Camera, di problemi militari, sorge il dubbio, che il ministro sicuramente ci chiarirà, sulla insufficienza degli stanziamenti, non solo per rinnovare il naviglio, ma per darvi ancora quell'incremento che è indispensabile.

Sì, questa è l'impressione, che si prova.

Le ragioni della difesa della Patria devono tener conto, è logico, delle condizioni della nostra finanza, non possono però subor-

dinarsi a quanto il ministro delle finanze ritiene nella sua discrezione.

E nel modo stesso, col quale il ministro delle finanze ha riparato le falle del bilancio statale inferte dalla soppressa tassa sul vino, come ha saputo fornire alla patriottica Sardegna un miliardo, e tante altre spese, saprà anche fornire alla Patria i mezzi indispensabili alla difesa della quale il ministro delle finanze, onorevole De' Stefani, deve conoscere le esigenze contingenti, indispensabili, improrogabili.

Onorevoli colleghi; al termine di questa mia modesta, ma appassionata disamina del bilancio della marina desidero, richiamare la vostra attenzione su quanto la nostra Giunta con fine intuito (almeno per parte mia) ci propone per la unificazione dei servizi in tutti i rami dell'attività militare di terra, di mare e del cielo, allo scopo di concretare economie sensibili da devolversi alla reale efficienza bellica e delle forze armate.

E questa unificazione io desidero, onorevole ministro, che sia estesa in tutto quanto interessa lo studio e l'apprestamento delle armi e delle munizioni.

Così pure io prospetto l'opportunità che certi servizi, certe spese, siano trasferiti in altra sede, alleggerendo il bilancio della marina.

Non so che cosa ne pensi il ministro della marina; ma io esprimo il parere che le spese per il servizio dei fari, di segnalamento marittimo ed anche l'istruzione nautica potrebbero passare al Ministero delle Comunicazioni; così pure le spese talassografiche a quello della economia nazionale.

Infine riterrei opportuno, nell'interesse della difesa delle nostre coste, una più esatta affermazione e chiarificazione delle funzioni dei comandi marittimi di recente creati, i quali, da quanto io medestamente ho compreso, dovrebbero essere organi di studio e di apprestamento della difesa, e che avendo però le loro salde radici nel retroterra, avrebbero dovuto o dovrebbero organizzarsi secondo nuove norme, che assicurino la collaborazione con le autorità militari terrestri che qualche volta sono all'oscuro di quanto fa ed opera, molto bene, la marina di guerra.

Il che è prova tangibile, onorevoli colleghi, che, comunque voi vogliate e consideriate il problema militare, si riaffaccia sempre la necessità di un ente unico coordinatore, armonizzatore, propulsore delle forze militari, terrestri, marittime, aeree.

E ora, onorevoli colleghi, abbandono la trattazione dell'argomento specifico marinaro e, sorretto dalla mia fede nella bontà della causa, pieno di rammarico perchè a questa fede non faccia riscontro quella efficacia di eloquio, che superi e travolga le obiezioni e le dubbiezze degli oppositori, entro nel vivo dell'argomento che mi appassiona e che forma il contenuto del mio ordine del giorno.

Onorevoli colleghi, noi firmatari dell'ordine del giorno che il Presidente della Camera ha letto, sosteniamo che l'Italia nostra, per le sue caratteristiche condizioni economiche, politiche, geografiche, militari e per il vorticoso affermarsi della meccanica e della chimica e, per esse, della aerochimica, ragione per cui l'arte della guerra dal 1914 a oggi ha subìto una rivoluzione assai più grande di quella che non abbia subìto dal 1870 all'ingresso nel conflitto mondiale, l'Italia – ripeto – raggiungerà la sua maggiore efficienza militare col minimo dispendio, soltanto attraverso:

1°) l'unificazione dei comandi in capo delle forze militari di terra, di mare e dell'aria, con un ente regolatore, armonizzatore, coordinatore al quale competa in pace la responsabilità della preparazione di quelle forze, che dallo stesso ente dovranno essere impiegate e condotte in guerra;

2°) l'unificazione dei Dicasteri militari, limitandone la funzione a un ente politico amministrativo in piena collaborazione con quello di comando, le cui attribuzioni sono invece esclusivamente tecniche.

Il problema che vi prospetto, onorevoli colleghi, non è nuovo, perchè già argomento in questi ultimi anni di appassionate polemiche; è però di una importanza e di un interesse eccezionale per il nostro Paese, che, a corto di risorse finanziarie, deve provvedere alla sua efficienza, ispirandosi al criterio del maggiore rendimento col minimo dispendio. E, a conforto della nostra tesi, onorevoli colleghi, sta un fatto sintomatico, che affida noi poeti – così ci ha chiamato un bravo ufficiale della marina...

Voci. Chi è? L'onorevole Arrivabene?

BAISTROCCHI. No, l'onorevole Tosti di Valminuta. (*Commenti — Ilarità*)... è sempre sulla stessa direttiva.

Una proposta che ci affida per il futuro è la proposta della Giunta del bilancio per la unificazione dei servizi dell'esercito e della marina, proposta patrocinata da autorevoli parlamentari e che io, ripeto, considero di lieto auspicio, stante la mia convinzione

che i servizi, rappresentando la base fondamentale di tutto l'organismo tecnico, dalla loro unificazione trarranno quel rendimento e quella economia cui si aspira, solo quando, essendo alla dipendenza dei comandi, i comandi stessi saranno unificati.

MAZZINI. A questo non è arrivata la Commissione.

BAISTROCCHI. La Commissione non vi è arrivata; ma spero che presto vi arriverà. Spesso le utopie diventano realtà!

Onorevoli colleghi, il problema della difesa dello Stato assurge oggi, come dissi, ad una importanza che mai ebbe in passato; e a risolverlo occorre superare ogni specie di preconcetti, di vieti pregiudizi, pur mantenendo integro quel corredo di forti tradizioni che costituiscono l'essenza di tutte le nostre istituzioni guerriere.

I problemi militari vanno studiati alla stregua degli ammaestramenti desunti dall'esperienza dell'ultima guerra, esperienza intesa, onorevoli colleghi, non come una pressione del passato sul presente, ma come una rivelazione, un insegnamento per affinare il nostro intuito e il nostro spirito di organizzazione verso quella che, per quanto è possibile, ci è dato prevedere sarà la guerra dell'avvenire.

Occorre considerare la guerra come sintesi di numerosi fattori economici ed etici e mai inquadrare sistemi e mezzi del passato negli avvenimenti e nelle manifestazioni della vita odierna, così innovata e rinnovata.

Sarebbe, perciò, a mio modesto avviso, grave errore studiare e risolvere le questioni militari odierne alla stregua di concezioni tramontate. Lo studio per l'organizzazione e l'impiego di ogni branca dell'attività bellica deve essere coordinato a quello delle armi oltre ed in special modo alla situazione generale, allo spirito del Paese. In caso diverso, lo studio unilaterale ci porterà a costituire un organismo perfetto ai fini di una azione specifica, senza escludere il rischio di un organo rachitico ed inadatto alle complesse esigenze della guerra.

E in questa opera di rinnovazione dei criteri fondamentali del nostro complesso organismo militare, è indispensabile lottare contro quella mania di imitazione, di mimetismo che ha influito decisamente e dannosamente all'inizio della guerra, forgiandoci, nell'organizzazione del nostro esercito, più tedeschi dello stesso esercito germanico, in quella della flotta più inglesi della stessa Inghilterra, pur essendo così diversa la nostra situazione geografica, militare, economica e la nostra psiche; ed anche oggi, nonostante la genialità della nostra razza e la vittoria conquistata per abilità di capi e di gregari e senza aiuto di nessuno, noi ci sentiamo trascinati a seguire le rotaie dell'anteguerra ed a copiare senza ragione quanto gli altri fanno, mentre, come afferma uno dei nostri più bravi condottieri della grande guerra, il generale Caviglia « sarebbe ora di agire colla nostra testa, almeno nell'impiego dei mezzi bellici » e aggiungo io, mettere in soffitta questo senso di pregiudizievole passatismo, di supina imitazione, contro cui in questi ultimi tempi reagiscono scrittori e cultori di discipline militari, per una giusta e più esatta valutazione della nostra capacità di organizzazione.

Quali sono, onorevoli colleghi, i mezzi che maggiormente seguiteranno a influire sulla preparazione e sulla condotta della guerra? Naviglio subacqueo, aereo e gas venefico. Dal mostruoso connubio fra il mezzo più rapido ed il più potente, sorge l'aero-chimico, il cui potere distruttivo, superando, qualsiasi moderna concezione di effetto distruttore, rivoluziona l'arte della guerra, orientandola verso criteri che ci consentono un'audace affermazione: « l'esercito di Vittorio Veneto, espressione magnifica di tutte le più fulgide virtù di nostra gente, rappresenta purtroppo anch'esso oggi una fase superata ».

Onorevoli colleghi, lasciando all'onorevole Belloni il campo della guerra scientifica, della quale egli vi dirà ampiamente in sede competente, mostrandovi a quale sfruttamento le scienze fisicochimiche si vadano prestando per la grande guerra dell'avvenire, vi ricorderò soltanto che città, come Berlino e New York, soggette ad un bombardamento di cinquanta aerei lancianti cento tonnellate di wenesile, in poche ore avranno la popolazione decimata, le fonti di alimentazione e di vita distrutte dal veleno, e per sette giorni resterebbe inibito ogni accesso in città per rifornirla e seppellire i morti.

Ed ora, un rapido sguardo attraverso i tre rami costituenti la forza militare. L'esercito coi suoi milioni di soldati, per i suoi servizi capaci di alimentare una grande massa d'armi ed armati, per la celerità e la perfezione dei mezzi di comunicazione che permettono celeri spostamenti di masse su qualsiasi punto, per il continuo evolversi dei mezzi meccanici, ha in questi ultimi tempi, subito una sensibile metamorfosi. La sua efficienza deve perciò valutarsi alla stregua della sua organizzazione di pace, la quale poggia sul-

l'apprestamento di tutte le risorse indispensabili alla sua esistenza in guerra.

E questo esercito colossale, che inquadra quasi tutta la nazione e che è elemento essenziale della salute della Patria, richiede non soltanto il contributo della Nazione, ma quello dell'estero, da cui ritrae la maggior parte alle materie prime (carbone, metalli, cereali) delle industrie siderurgiche, così poderosamente affermatesi durante la guerra (auspice il ministro delle munizioni del tempo generale Dall'Olio) come ne fece prova lo sforzo gigantesco dall'Italia compiuto, e per il quale in pochi mesi, da Caporetto, si potè arrivare a Vittorio Veneto.

Ad assicurarne il rifornimento per tutta la durata della guerra, contribuendo ad aumentare la vita della Nazione, provvede la Marina, il cui compito è appunto la protezione dei traffici e l'insidia di quelli avversarî, compito che essa assolve in completa cooperazione con l'aviazione.

Questa con i suoi rami, marittimo e terrestre, dovrà costituire il fulcro della nostra difesa, semprechè il nostro Paese riuscirà, per la tenace opera del Governo (e sono lieto contento che assista alle discussioneil Vice commissario per l'aviazione) a formare quella coscienza aviatoria, cui fece cenno l'onorevole Locatelli, e a dare un maggiore impulso all'aviazione civile, che è in pace elemento di rapida penetrazione, e all'atto della mobilitazione istantaneamente può trasformarsi in strumento di guerra.

L'aereo, onorevoli colleghi, è il mezzo più economico, più insidioso e più pericoloso, che si difende offendendo.

Permettetemi, onorevoli colleghi, che dopo i poderosi e lunghi discorsi dei due oratori che mi hanno proceduto, io vi tormenti ancora un poco e vi annoi, ma l'argomento, di carattere tecnico merita la vostra attenzione.

Voci. No!... no!... lo ascoltiamo volentieri.

BAISTROCCHI. Se il nostro pensiero si ferma un istante solo ai risultati sorprendenti di ordine materiale e morale provocati da stormi di veicoli precipitanti come falchi rapaci sui centri abitati o su punti vitali in perfetto collegamento con le forze di terra e di mare, se si pensa alla rapidità di spostamento dei mezzi di trasporto e di distruzione per terra, per mare e per aria, per cui ogni forza armata può sfruttare i risultati dell'altra; se si pensa che poche navi e pochi aerei audaci e ben comandati, opportunamente dislocati possono, con un minimo dispendio, garantire coste quasi indifese; se, infine, il nostro pensiero si fissa un istante solo a quello che si è detto essere l'elemento nuovo e rivoluzionario della guerra, all'aereo-chimico, apparve evidente che nella lotta dell'avvenire le vittorie più strepitose dell'esercito e della flotta potranno essere prontamente paralizzate da fattori imprevisti di carattere economico e spiccatamente morale, come ad esempio la distruzione e l'annientamento di un grosso convoglio di rifornimento, per opera del naviglio silurante o di un centro industriale e vita,e per opera dell'aviazione.

L'arma aereochimica, tremenda, terrificante, straziante, non raccoglierà i frutti del suo potere e del suo travaglio, se mancherà, tra essa e le forze di terra e di mare, quel necessario coordinamento, per cui si sappia e si possa trarre immediato profitto degli effetti morali e materiali.

Onorevoli colleghi! Un bombardamento improvviso sopra un centro marittimo industriale, seguìto dall'improvvisa apparizione di poche forze terrestri sulla località bombarbata, sul cui cielo seguitino a volare a intermittenza stormi di aerei e sul cui mare limitrofo persista l'azione insidiosa del naviglio leggiero, che inibisca il rifornimento di ogni genere, rappresenta, nel complesso, un tutto spaventole di risultati tanto più efficaci, quanto più perfetta e silenziosa ne sia stata l'organizzazione, quanto più rapida e improvvisa l'attuazione.

Ecco perchè l'Inghilterra, così diversa da noi per le condizioni geografiche ed economiche, preoccupata del fattore aereo, convinta che Gibilterra e Suez non rappresentano più le porte chiuse d'un tempo, oggi trasforma l'una e l'altra in poderose stazioni subacquee ed aeree, sotterranee, accoppiandovi opportunamente il sommergibile e l'aereo, costituendo così un solo corpo con due arti, che si completano nella offesa insidiosa e distruggitrice.

In questa immane tenzone delle forze armate in terra, in mare e in cielo l'esercito rappresenta quel che la fanteria fu, è e sarà nell'esercito, e come la fanteria, per la sua natura intrinseca raccoglie giustamente e con onore l'appellativo di regina delle battaglie, perchè essa soltanto con la sua presenza assicura la presa di possesso delle posizioni conquistate, così all'esercito spetterà l'appellativo di sovrano della guerra, essendo esso solo in grado di affermare il reale e sicuro possesso delle regioni e località distrutte e paralizzate dagli altri mezzi.

È necessario quindi, onorevoli colleghi, che in questa Camera si formi la convinzione che l'Italia per compiere la sua missione di civiltà e di progresso, deve assicurare la sua integrità con un ordinamento militare squisitamente nazionale, integratore di tutte le sue energie che risponda alle esigenze della sua difesa; a raggiungere tale risultato, tenuto conto che la guerra futura è essenzialmente guerra di macchine, e che l'intero territorio della nazione è campo di battaglia, nessuna frontiera essendo più insuperabile, che tutti i cittadini senza pregiudizio di casta e di sacrifici sono belligeranti, che tutte le forze vive della nazione, in qualsiasi campo si considerino, debbono essere organizzate sin dal tempo di pace, la guerra diventerà problema di collettività statale, e la vittoria sarà la risultante di tutti gli sforzi che uno Stato o un raggruppamento di Stati riusciranno a compiere.

Ecco la necessità che tutte queste forze siano solidamente affasciate, preparate e condotte in guerra da un solo ente che sappia integrare in pace tutte le energie nazionali per trasformare istantaneamente il Paese in un organismo vivificatore e rifornitore instancabile della lotta in terra, in mare e in cielo.

Il problema che si affaccia dell'unicità del comando fu anche prospettato, sin dallo scorso anno, dall'onorevole Wollemborg in Senato ed ora dall'onorevole Belluzzo nella sua relazione; e anche l'onorevole Finzi pochi giorni fa, alla Camera, ne fece cenno e affermò essere già nelle intenzioni del Governo nazionale. Però tale problema, se non troverà nella sua concezione troppi oppositori, li raccoglierà nell'applicazione, specie per la difficoltà – si afferma – di una scelta felice. Questa svalutazione nella capacità organizzatrice ed integratrice dei nostri uomini di guerra e politici, è uno dei nostri difetti capitali, ai quali noi siamo trascinati, a differenza della nostra vicina di occidente, la quale sa esaltare sempre, e non sempre a ragione, i suoi idoli della guerra e della politica. Si dice anche che questa unificazione sarebbe pregiudizievole per la patria, se in un futuro più o meno prossimo, lo spirito militare dovesse subire un collasso; mentre invece io affermo che, anzi nei momenti di depressione morale sarà più agevole, con tale affasciamento, mantenere alto lo spirito e l'efficienza militare per la difesa contro il nemico esterno e per la tutela delle libertà statutarie. La constatazione, che le altre potenze non sono ancora addivenute a questa unicità, non è ragione sufficiente per rinunciare a quello che noi riteniamo possa giovarci.

Questa unicità direttiva delle forze armate devesi sdoppiare, separando nettamente le funzioni del Comando da quelle del Ministero, pur operando in piena collaborazione l'uno con l'altro. Il comandante unico rappresenta il supremo organo tecnico, che, all'infuori di ogni preoccupazione o lusinga politica, coadiuvato dal suo Stato Maggiore, coordinando, integrando l'opera dei comandanti delle diverse forze, di terra, di mare, di cielo, provvede con continuità ed armonia di indirizzo alla preparazione militare, sottoponendo al Ministro il progetto finanziario.

Progetto che egli concreta in perfetta intesa coi comandanti delle tre branche della difesa e che implica la più opportuna ripartizione del bilancio militare nelle tre branche (terra, mare, aria) ai beni della difesa nazionale. Il Ministero unico militare con funzioni essenzialmente politico-amministrative, sfrondate da tutto il tecnicismo, che oggi maggiormente preoccupa i nostri ministri militari (con tre sottosegretari per ciascuna delle tre branche, ed ai quali competono funzioni più elevate delle attuali e più appropriate alla nuova situazione) provvede, alla ripartizione delle somme destinate alla difesa dello Stato, in relazione a quanto venne appunto concretato e proposto dal Comandante della difesa. Questa unicità consentirebbe anche una economia, per la conseguente unificazione dei servizi (proposte appunto dalla Giunta del bilancio), evitandosi così quell'ascesa vorticosa nelle spese per i servizi, che oggi si accentua col riordinamento in corso della nuova arma del cielo.

Onorevole Colucci, io che nella passata tornata ho ascoltato attentamente il vostro discorso, dissento completamente da voi là dove affermaste che l'esercito, la marina, l'aviazione devono vivere separatamente e ciascuno deve avere la sua disciplina.

Non so di quale disciplina, onorevole Colucci, voi intendiate di parlare. Per me, che sono soldato, non comprendo che una sola disciplina militare, quella che c'impone di obbedire e servire con devozione ed in silenzio la Patria, sempre o ovunque; nè le tradizioni gloriose di ogni arma devono considerarsi come un ostacolo al progresso. Io, invece, affermo che il retaggio delle proprie glorie deve essere per tutti un elemento di spinta, di stimolo per operare sempre

meglio e per contribuire al progresso delle istituzioni militari; ed aggiungo che ogni spirito di arma, o di casta, deve tacere, di fronte a quello che è il supremo bene della Nazione.

Onorevoli colleghi, si può essere nel vero quando si afferma che non si è raggiunta tra tutti i soldati della Patria, quella piena intima fusione spirituale che, stimolando e cementando il senso della cooperazione, è sui campi di battaglia il fattore preponderante del successo; e ciò perchè, in guerra come in pace, senza una chiara visione di quello che dovrebbe essere l'interesse generale, ognuno per sacro zelo e commendevole spirito, volendo superare gli altri nel sacrifizio, è trascinato a valutare le cose con un senso troppo unilaterale e pregiudizievole al fine comune, quello della difesa del Paese.

E dissento anche completamente dall'onorevole Colucci là, ove affermò che l'unificazione dei comandi in capo e dei Dicasteri militari sarebbe solo possibile, quando si trovasse un genio che sapesse contemporaneamente disimpegnare le funzioni di generalissimo dell'esercito, di grande ammiraglio, di sublime aviatore. No, onorevole Colucci.

COLUCCI. Io non ho usato il superlativo.

BAISTROCCHI. Anche senza il superlativo, il concetto è semplicemente questo: che l'ente supremo, al quale accenno io, non deve essere un comandante tecnico delle singole branche, le quali restano affidate esclusivamente ai rispettivi comandanti. Questo ente tecnico, come ho detto da principio, compie l'alta funzione di coordinatore, onde trarre dal complesso di tutte le forze militari per terra, per mare e per aria, il massimo rendimento, evitando che il successo dell'uno sia contemporaneamente paralizzato dall'insuccesso dell'altro.

Onorevoli colleghi, ho finito. Ho parlato con rudezza e con lealtà, con passione e con profonda convinzione. Purtroppo non appartengo, in questa Camera, alla balda falange dei giovani, che con tanto successo ogni giorno gettano la maschera di comparse per assumere quella di primo attore; ma il trovarmi qui in mezzo a tanti di Voi che io conobbi sui campi di battaglia ed ebbi come collaboratori, mi dà la certezza che voi sarete tutti convinti della sincerità dei miei sentimenti, della forza dei miei convincimenti, frutto di una vita tutta vissuta a servizio della Patria e del Re.

Quando, onorevoli colleghi, nel 1919 di deprecata memoria la Camera italiana, dimentica della più fulgida vittoria, che (auspice Armando Diaz) la storia registri, celebrava invece la sconfitta di Caporetto, invasa quasi da un senso di follia suicida, quando mutilati e combattenti ritornavano in Patria avvolti nella notte del mistero, nessuno avrebbe mai pensato a questo risveglio di sentimento patriottico: ed oggi dinnanzi al simbolo purissimo del sacrifizio eroico di nostra gente, il popolo tutto s'inchina riverente, e tutto il suo affetto riversa sui figli della Patria e tutti, senza distinzione di parte, esigono che la difesa e la integrità della Nazione sia assicurata ad ogni costo.

Ed è perciò che mai nessuno si è trovato in condizioni più favorevoli di spirito e di ambiente per risolvere il problema della difesa nazionale. E voi, onorevole Mussolini...

Voci. Non c'è, non c'è.

BAISTROCCHI. Non fa niente. Quando si parla alla Camera si parla al Governo ed al Paese. Quando noi ci rivolgiamo all'onorevole Mussolini parliamo al Capo del Governo; e perciò ripeto, Voi, onorevole Mussolini, avete creato questa situazione patriottica, valorizzando la vittoria dai suoi artefici massimi (Cadorna, Diaz, Thaon di Revel) ai più umili gregari e Voi, onorevole Mussolini, avete oggi il dovere di portare a compimento l'opera che avete appena iniziata. Ricordate che dal vostro avvento al potere, lo spirito militare si è indiscutibilmente rinsaldato, ma la vera efficienza bellica, quella che s'integra nella preparazione, no, per un complesso di cause indipendenti da voi e..., diciamolo lealmente, anche dai ministri militari che si sono succeduti nei diversi Dicasteri.

Noi soldati, e con questa parola comprendo tutti quelli che servono e amano la Patria, qualunque sia la fede politica, sentiamo oggi, più che ieri, il bisogno che questo grande naviglio, che è la forza armata per la difesa della Patria, sappia, attraverso il mare infido, ritrovare il suo nocchiero, che lo porti in salvo, lo vivifichi, lo fornisca di quanto gli occorre perchè possa compiere la sua grande missione: assicurare l'integrità dell'Italia nostra. Alla marina eroica, alla quale oggi dedichiamo i nostri lavori, nella persona del suo Ministro e Condottiero nella grande guerra, vada il mio saluto fraterno, affettuoso devoto, saluto chè interpreta il pensiero di tutti i combattenti di terra e di mare e, anche, di quanti in questa Camera hanno,

come me, una sola ambizione, una sola finalità: « servire e soltanto servire, in silenzio ed umiltà, la Patria immortale ». (*Vivi e prolungati applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pace ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PACE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 settembre 1924, n. 1350, che modifica il periodo di svolgimento della lotteria nazionale pro Ospizio Marino e Ospedale dei Bambini « Enrico Albanese » e dell'Associazione contro la tubercolosi di Palermo.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata, distribuita, e inscritta nell'ordine del giorno.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

GRECO, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere, se non creda necessario e urgente accordare all'Istituto « Vittorio Emanuele III » (Sezionoe Terremoto) con sede in Reggio di Calabria, una adeguata proroga del termine per la presentazione delle domande di mutuo, in considerazione delle tristi condizioni, in cui versa l'Istituto stesso per difetto di finanziamento e per i limiti eccessivamente modesti imposti con recente decreto-legge alle sue operazioni, in considerazione delle numerosissime pratiche di mutuo, che ancora non si sono potute neppure iniziare specialmente per mancanza dei piani regolatori e per altre cause non certo dovute a negligenza degli interessati, che invano attendono da anni e in considerazione infine che anche lo Stato ha interesse di estendere in un certo periodo di tempo l'onere del finanziamento relativo.

« Barbaro ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intenda di adottare per il funzionamento dell'Intendenza di finanza di Alessandria, che da alcuni anni trovasi quasi sempre sprovvista di titolare, e, quello che è peggio, anche di segretari delle rispettive sezioni, con grave danno dei contribuenti e dello stesso erario, causa l'arenamento portato nel disbrigo delle numerose pratiche pendenti.

« Boido, Mazzucco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per sapere se non sia equo ammettere a sostenere gli esami per la nomina a procuratori i laureati in giurisprudenza dell'anno universitario 1923-24, per i quali fu sospesa dal novembre scorso la solita sessione autunnale di esami presso le rispettive Corti di appello. Ritiene il sottoscritto che l'indugio di cui innanzi, derivante dall'attesa delle conclusioni degli studi per il riordinamento professionale dei procuratori e degli avvocati, contrasti col diritto acquisito agli aspiranti procuratori della loro iscrizione, anteriore di due anni, negli albi dei praticanti, e con la migliore condizione fatta ai laureati delle altre Facoltà, per i quali venne sospeso l'esame di Stato per l'abilitazione all'esercizio professionale. Ciò, prescindendo dal disagio morale ed economico in cui versano gli ultimi laureati in giurisprudenza che per frequentare i tribunali sono costretti ad usare il nome ed il titolo altrui, con la svalutazione totale della propria fatica e la ingiusta delusione di ogni pretesa.

« Sansanelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle comunicazioni, per conoscere se non ritenga necessario di intraprendere immediatamente i lavori per il cavalcavia della strada nazionale Chivasso-Ivrea reclamato da oltre 50 anni dalle industri popolazioni canavesane e valdostane e che non può più oltre essere differito come è risultato dagli unanimi voti di una solenne adunata tenutasi in questi giorni a Chivasso coll'intervento di tutte le personalità della regione.

« Mazzini, Olivetti, Quilico, Pedrazzi, Bertacchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se, in applicazione dell'articolo 3 dell'Ordinanza ministeriale 5 giugno 1924 sui concorsi e le nomine del personale insegnante nelle pubbliche scuole elementari, non ritenga opportuno emanare una disposizione transitoria per la quale le amministrazioni scolastiche regionali si astengano dal bandire concorsi a posti maschili vacanti fino all'esaurimento delle graduatorie speciali

1919 (ex-combattenti) ancora in vigore, consentendo, in deroga alle disposizioni che regolano i concorsi speciali suddetti, di nominare titolari nelle scuole di altre provincie i maestri che hanno concorso per una sola provincia.

« In tal senso dovrebbero, però, essere modificate le disposizioni che regolano l'assunzione in servizio dei maestri ex-combattenti vincitori dell'ultimo concorso magistrale per esame. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Musotto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada Umbriatico-Torre del Passo, strada il cui progetto risale ad alcuni decenni or sono. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Madia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se non creda equo — dopo l'assurda soppressione della scuola di farmacia di Catanzaro — accogliere le ripetute istanze degli studenti che hanno frequentato l'ultimo anno della scuola di farmacia i quali domandano di poter dare i relativi esami a Catanzaro, costretti a non poter subire disagi finanziari per recarsi in altre sedi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Madia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se, in conformità di precisi impegni assunti, abbia provveduto al finanziamento del piano regolalatore di Parghelia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Salerno ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga doveroso riconoscere ai vecchi pensionati il diritto ad una pensione corrispondente a quella percepita dai funzionarii, collocati a riposo in data recente, aventi parità di grado, di funzione e di anni di servizio e se non creda opportuno di estendere tali provvedimenti ai pensionati degli enti locali. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Salerno ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Sull'ordine del giorno.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Propongo che nella tornata di domani non abbia luogo lo svolgimento delle interrogazioni, visto che si prolunga la discussione sul bilancio della marina e che ci sono parecchi altri bilanci da discutere.

PRESIDENTE. L'onorevole Casagrande di Villaviera propone che all'ordine del giorno di domani non sia iscritto lo svolgimento delle interrogazioni. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Per violenze contro l'onorevole Farinacci.

TERUZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERUZZI. Ho chiesto di parlare perchè credo mio dovere di rimediare ad una dimenticanza che la Camera ha commesso in principio di seduta.

Perchè noi abbiamo il dovere qui dentro di dire una parola di solidarietà ad un nostro collega, che è stato fatto segno ad un vile attentato (*Applausi*), e questi è l'onorevole Farinacci.

Credo sia nostro dovere, oltre che di mandare al collega la nostra parola di solidarietà, di dire anche tutta la nostra deprecazione per questo attentato, che sta a provare, e lo diciamo alla Camera perchè lo intenda anche il Paese, come mentre noi diamo tutta la nostra opera, tutta la nostra volontà, tutta la nostra disciplina al servizio del Governo e del Paese, perchè si arrivi veramente a raggiungere il fine della normalizzazione, i nostri oppositori, che di questa normalizzazione si sono fatti gli alfieri, tentano, non solo con la consueta campagna di calunnie e di viltà di colpirci moralmente e quotidianamente, ma tentano anche di colpirci fisicamente nelle persone dei nostri maggiori esponenti, che dànno tutta la loro opera perchè alla normalità si arrivi.

È tempo ormai ed è nostro dovere di dire al Paese che valuti finalmente, che guardi sinceramente da che parte è la buona volontà e da che parte è la rettitudine, e da che parte è l'infamia di cui giornalmente dànno prova i nostri avversari. (*Applausi*).

Vada all'onorevole Farinacci il nostro augurio, e vada la nostra parola di solida-

rietà, che ci stringe tutti intorno a lui ad acclamarlo, mentre è rimasto incolume, non certo per volontà di chi ha tentato di colpirlo. (*Applausi*).

SCIALOJA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIALOJA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si associa alle vibrate parole di saluto e di augurio dell'onorevole Teruzzi ed invia all'onorevole Farinacci l'espressione del suo compiacimento per lo scampato pericolo e formula il voto che la sua fervida attività sia a lungo conservata al bene del nostro Paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Mi associo a nome della Camera ed invio all'onorevole Farinacci l'espressione del nostro compiacimento per lo scampato pericolo. (*Applausi*).

La seduta termina alle ore 19.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 15.

1. *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (13 e 13-*bis*)

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (12 e 12-*bis*)

3. Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (11 e 11-*bis*)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (5 e 5-*bis*)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (8 e 8-*bis*)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (4 e 4-*bis*)

7. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finannziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (15 e 15-*bis*)

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI.

Roma, 1924 — Tip. della Camera dei Deputati.