

CLXXXV.

## TORNATA DI SABATO 26 MARZO 1927

ANNO V

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GUGLIELMI

INDI

DEL PRESIDENTE CASERTANO.

## INDICE.

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	7270	Provvedimenti per incoraggiare la esecuzione di alcuni lavori di sistemazione agraria, diretti all'incremento della cerealicoltura . . . . .	7272
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>		Conversione in legge del Regio decreto 13 agosto 1926, n. 1554, che stabilisce le norme relative alla liquidazione dei Consorzi e delle associazioni cooperative . . . . .	7273
Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, che reca provvedimenti per la disciplina del commercio di vendita al pubblico. . . . .	7271	Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 105, che dà esecuzione alla convenzione firmata a Praga il 4 maggio 1926 tra il Regno d'Italia e la Repubblica cecoslovacca, riguardo all'adempimento dei contratti di assicurazione sulla vita e di assicurazione di rendite stipulati tra imprese di assicurazione italiane e contraenti cecoslovacchi, e tra imprese di assicurazione cecoslovacche e contraenti italiani, nonchè al Protocollo finale annesso a quella convenzione. . . . .	7274
Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2443, contenente norme sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici. . . . .	7271	Approvazione del protocollo relativo alle clausole d'arbitrato in materia commerciale, stipulato in Ginevra il 24 settembre 1923. . . . .	7274
Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° luglio 1926, n. 1308, che modifica le disposizioni contenute nell'articolo 20 del Regio decreto-legge 29 novembre 1925, n. 2146, circa la risoluzione delle controversie in materia di assicurazioni sociali nelle nuove provincie . . . . .	7271	<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1769, contenente norme per la formazione delle liste dei giurati nel territorio del Governatorato di Roma ed in quello dei comuni retti da podestà . . . . .	7271	Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 . . . . .	7275
Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1927, n. 214, concernente l'estensione agli impiegati degli Enti locali delle disposizioni contenute negli articoli 51, 4° comma e 52 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, modificati dal Regio decreto 6 gennaio 1927, n. 57 . . . . .	7272	ZIMOLO . . . . .	7275
Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1926, n. 2194, che approva una convenzione per aumento di escavazione nelle Regie miniere demaniali dell'Elba . . . . .	7272	GRECO . . . . .	7278
		SIRIANNI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	7288
		<b>Disegno di legge (Presentazione):</b>	
		GIURIATI: Approvazione del piano regolatore del reparto Turro di Milano. . . . .	7287

**Relazioni (Presentazione):**

LARUSSA: Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente la alienazione di Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili . . . . .	7287
PETRILLO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati. . . . .	7287
BAISTROCCHI: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico d'artiglieria e 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un servizio degli specialisti del genio . . . . .	7287
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zycoln B . . . . .	7287
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2213, che estende il diritto al risarcimento dei danni di guerra a favore di coloro che, pur non essendo cittadini italiani al momento del danno, abbiano servito con fedeltà ed onore nell'esercito o nell'armata italiana per un periodo non inferiore ad un anno durante la guerra 1915-18 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana. . . . .	7287
SERPIERI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 187, concernente la autorizzazione agli Istituti di credito fondiario di emettere obbligazioni in valuta pregiata. . . . .	7287

**Votazione segreta (Risultato):**

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per lo esercizio finanziario dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928 . . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1623, contenente modificazioni alle tariffe per il servizio delle riscossioni per conto di terzi . . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1524, che autorizza il Fondo per l'emigrazione ad anticipare sugli avanzi di bilancio somme fino alla concorrenza di lire 6 milioni alla Società cooperativa edilizia « Aurelia » . . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1637, recante agevolazioni per la riscossione di tasse arretrate nelle provincie annesse . . . . .	7297

**Pag.**

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1672, concernente il riordinamento della Commissione centrale per le imposte dirette. . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1944, concernente l'introduzione di un nuovo termine di commisurazione per la graduazione della tassa di bollo sulle cambiali con scadenza non superiore ad un mese . . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto 9 novembre 1926, n. 1881, che modifica il Regio decreto-legge 30 agosto 1925, n. 1558, relativo ai servizi per la liquidazione dei beni, diritti ed interessi appartenenti ai cittadini di Stati già nemici . . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1701, concernente la fusione della Cassa di risparmio di Chiavari con quella di Genova . . . . .	7297
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 2033, proroga dei privilegi fiscali fino al 31 dicembre 1927 agli esattori del decennio 1913-22 . . . . .	7298
Convalidazione del Regio decreto-legge 9 novembre 1926, n. 1880, che autorizza una prelevazione dal Fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1926-27 . . . . .	7298
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1927, n. 125, concernente provvedimenti per la riscossione delle imposte dirette . . . . .	7298
Provvedimenti relativi all'Amministrazione del Fondo per il culto e del Fondo di religione e beneficenza della città di Roma ed agli uffici del Ministero della giustizia e degli affari di culto. . . . .	7298

La seduta comincia alle 16.

GRECO, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Tullio, di giorni 1; Sarrocchi, di 1; Prunotto, di 1; Gemelli, di 10; Cavalieri, di 1; Leonardi, di 1; Pavoncelli, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli: Romano Michele, di giorni 8; Canovai, di 8; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Gorini, di giorni 1; Crollalanza, di 1; Olivetti, di 15; Biagi, di 5; Muscatello, di 1;

Panunzio, di 4; Quilico, di 1; Manaresi, di 1; Barbaro, di 1 e De Capitani, di 5.

(Sono concessi).

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, che reca provvedimenti per la disciplina del commercio di vendita al pubblico.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, che reca provvedimenti per la disciplina del commercio di vendita al pubblico.

Se ne dia lettura.

GRECO, segretario, legge. (V. Stampato n. 1264-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, che emana norme per la disciplina del commercio di vendita al pubblico ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2443, contenente norme sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2443, contenente norme sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici.

Se ne dia lettura.

GRECO, segretario, legge. (V. Stampato n. 1320-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2443, contenente

norme sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º luglio 1926, n. 1308, che modifica le disposizioni contenute nell'articolo 20 del Regio decreto-legge 29 novembre 1925, n. 2146, circa la risoluzione delle controversie in materia di assicurazioni sociali nelle nuove provincie.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º luglio 1926, n. 1308, che modifica le disposizioni contenute nell'articolo 20 del Regio decreto-legge 29 novembre 1925, n. 2146, circa la risoluzione delle controversie in materia di assicurazioni sociali nelle nuove provincie.

Se ne dia lettura.

GRECO, segretario, legge. (V. Stampato n. 1024-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1308, che modifica le disposizioni contenute nell'articolo 20 del Regio decreto-legge 29 novembre 1925, n. 2146, circa la risoluzione delle controversie in materia di assicurazioni sociali nelle nuove provincie ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1769, contenente norme per la formazione delle liste dei giurati nel territorio del Governatorato di Roma ed in quello dei comuni retti da Podestà.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1769, contenente norme per la

formazione delle liste dei giurati del territorio del Governatorato di Roma ed in quello dei comuni retti da podestà.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 1071-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1769, contenente norme per la formazione delle liste dei giurati nel territorio del Governatorato di Roma ed in quello dei comuni retti da Podestà. »

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1927, n. 214, concernente la estensione agli impiegati degli enti locali delle disposizioni contenute negli articoli 51, quarto comma e 52 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, modificati dal Regio decreto 6 gennaio 1927, n. 57.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1927, n. 214, concernente l'estensione agli impiegati degli enti locali delle disposizioni contenute negli articoli 51, quarto comma e 52 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, modificati dal Regio decreto 6 gennaio 1927, n. 57.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 1349-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 gennaio 1927, n. 214, concernente l'estensione agli impiegati degli enti locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza delle disposizioni contenute negli articoli 51,

quarto comma, e 52 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, modificati dal Regio decreto 6 gennaio 1927, n. 57 ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1926, n. 2194, che approva una convenzione per aumento di escavazione nelle Regie miniere demaniali dell'Elba.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1926, n. 2194, che approva una convenzione per aumento di escavazione nelle Regie miniere demaniali dell'Elba.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 1276-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo all'esame dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 novembre 1926, n. 2194, che approva una convenzione per aumento di escavazione nelle Regie miniere demaniali dell'Elba ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Provvedimenti per incoraggiare la esecuzione di alcuni lavori di sistemazione agraria, diretti all'incremento della cerealicoltura.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per incoraggiare la esecuzione di alcuni lavori di sistemazione agraria, diretti all'incremento della cerealicoltura.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 1270-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È data facoltà alle Commissioni granarie provinciali di determinare, nella propria provincia, zone ove l'incremento della coltura cerealicola ed in genere alimentare è necessariamente subordinato ad una diversa sistemazione colturale, la quale essenzialmente richieda taluni lavori di sistemazione agraria.

La determinazione delle zone, fatta dalle suddette Commissioni provinciali, sarà sottoposta all'approvazione del Comitato permanente per il grano.

(È approvato).

Art. 2.

Nelle zone determinate a norma dell'articolo precedente il Ministero per l'economia nazionale potrà concorrere, mediante contributi in misura non superiore al 20 per cento, nelle spese effettivamente sostenute da medi e piccoli proprietari, enfiteuti e conduttori di fondi, singoli o consorziati, per l'esecuzione dei seguenti lavori:

a) movimenti di terra necessari per le affossature, per i dissodamenti, per le sistemazioni e per le riduzioni a coltura agraria;

b) strade interne poderali;

c) costruzione e ampliamento di fabbricati rurali, comprese le stalle, le concimaie ed accessori;

d) impianti per abbeveramento del bestiame.

Tali contributi potranno essere portati alla misura del 25 per cento per le predette opere eseguite nell'Italia meridionale ed insulare, nel Lazio e nella Maremma Toscana.

(È approvato).

Art. 3.

I contributi previsti dal precedente articolo non potranno essere concessi nei riguardi di quelle opere le quali godono di mutui di favore di cui all'articolo 28 del testo unico 10 novembre 1905, n. 647; o del contributo nel pagamento degli interessi di cui ai Regi decreti 2 ottobre 1921, n. 1332, e 30 dicembre 1923, n. 3139; o dei premi di cui all'articolo 13 della legge 17 luglio 1910, n. 491, e all'articolo 2 del Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1315.

Dal beneficio del contributo saranno parimenti escluse le opere che godano di altri benefici, perchè eseguite nei terreni facenti parte dei comprensori classificati agli effetti

dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 18 maggio 1924, n. 753, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e modificato dal Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 2464.

(È approvato).

Art. 4.

Le domande di contributo dovranno essere presentate alla competente Commissione granaria provinciale corredate del progetto tecnico con relativo computo metrico estimativo, munito del visto di approvazione della Cattedra ambulante di agricoltura della circoscrizione.

Le Commissioni granarie provinciali trasmetteranno le domande al Ministero dell'economia nazionale ogni bimestre, accompagnandole col proprio motivato parere.

(È approvato).

Art. 5.

Entro i limiti degli stanziamenti disponibili, il Ministero dell'economia nazionale provvederà all'assegnazione dei contributi, i quali verranno corrisposti ad opera compiuta e previa verifica eseguita collegialmente da due funzionari tecnici designati dalla Commissione granaria provinciale.

(È approvato).

Art. 6.

Per provvedere al pagamento dei contributi ed alle spese inerenti all'applicazione della presente legge, è autorizzato un fondo di lire 100 milioni, da prelevarsi dall'avanzo effettivo dell'esercizio finanziario 1925-26, ai sensi dei Regi decreti 5 giugno 1926, n. 990, e 3 dicembre 1926, n. 2029, e da inserirsi in apposito capitolo della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale in dieci rate annue uguali di lire 10 milioni, per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1926-1927 al 1935-36.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 13 agosto 1926, n. 1554, che stabilisce le norme relative alla liquidazione dei consorzi e delle associazioni cooperative.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 13 agosto

1926, n. 1554, che stabilisce le norme relative alla liquidazione dei consorzi e delle associazioni cooperative.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1033-A).*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1554, che stabilisce le norme relative alla liquidazione dei consorzi e delle associazioni cooperative ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 105, che dà esecuzione alla convenzione firmata a Praga il 4 maggio 1926 tra il Regno d'Italia e la Repubblica cecoslovacca, riguardo all'adempimento dei contratti di assicurazione sulla vita e di assicurazione di rendite stipulati tra imprese di assicurazione italiane e contraenti cecoslovacchi, e tra imprese di assicurazione cecoslovacche e contraenti italiani, nonchè al Protocollo finale annesso a quella convenzione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 105, che dà esecuzione alla Convenzione firmata a Praga il 4 maggio 1926 tra il Regno d'Italia e la Repubblica cecoslovacca, riguardo all'adempimento dei contratti di assicurazione sulla vita e di assicurazioni di rendite stipulati tra imprese di assicurazione italiane e contraenti cecoslovacchi, e tra imprese di assicurazione cecoslovacche e contraenti italiani, nonchè al protocollo finale annesso a quella Convenzione.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1334-A).*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 105, che dà esecuzione alla Convenzione firmata a Praga il 4 maggio 1926 fra il Regno d'Italia e la Repubblica cecoslovacca sull'adempimento dei contratti di assicurazione sulla vita e di assicurazioni di rendite, stipulati tra imprese di assicurazione italiane e contraenti cecoslovacchi, e tra imprese di assicurazione cecoslovacche e contraenti italiani, nonchè al protocollo finale annesso a quella Convenzione ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Approvazione del protocollo relativo alle clausole d'arbitrato in materia commerciale, stipulato in Ginevra il 24 settembre 1923.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione del Protocollo relativo alle clausole d'arbitrato in materia commerciale, stipulato a Ginevra il 24 settembre 1923.

Se ne dia lettura.

GRECO, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1354-A).*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« Piena ed intera esecuzione è data nel Regno al Protocollo relativo alle clausole d'arbitrato in materia commerciale, ed in ogni altra materia suscettibile di essere regolata con la stessa procedura, stipulato a Ginevra il 24 settembre 1923 e firmato il 28 novembre stesso anno ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. (1171)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1623, contenente modificazioni alle tariffe per il servizio delle riscossioni per conto di terzi. (1037)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1524, che autorizza il Fondo per l'emigrazione ad anticipare sugli avanzi di bilancio somme fino alla concorrenza di lire 6,000,000 alla Società cooperativa edilizia « Aurelia ». (1038)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1637, recante agevolazioni per la riscossione di tasse arretrate nelle provincie annesse. (1045)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1672, concernente il riordinamento della Commissione centrale per le imposte dirette. (1065)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1944, concernente l'introduzione di un nuovo termine di commisurazione per la graduazione della tassa di bollo sulle cambiali con scadenza non superiore ad un mese. (1129)

Conversione in legge del Regio decreto 9 novembre 1926, n. 1881, che modifica il Regio decreto-legge 30 agosto 1925, n. 1558, relativo ai servizi per la liquidazione dei beni, diritti ed interessi appartenenti ai cittadini di Stati già nemici. (1138)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1701, concernente la fusione della Cassa di risparmio di Chiavari con quella di Genova. (1083)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 2033, proroga dei privilegi fiscali fino al 31 dicembre 1927 agli esattori del decennio 1913-22. (1182)

Convalidazione del Regio decreto-legge 9 novembre 1926, n. 1880, che autorizza una prelevazione dal Fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1926-27. (1185)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1927, n. 125, concernente provvedimenti per la riscossione delle imposte dirette. (1312)

Provvedimenti relativi all'Amministrazione del Fondo per il culto e del Fondo di religione e beneficenza della città di Roma ed agli uffici del Ministero della giustizia e degli affari di culto. (1386)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte, e proseguiremo nello svolgimento dell'ordine del giorno.

#### Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

Se ne dia lettura.

GRECO, segretario, legge. (V. Stampato n. 1176-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto è l'onorevole Zimolo. Ha facoltà di parlare.

ZIMOLO. Onorevoli colleghi, parlo da appassionato della marina e non parlo da tecnico, Non accennerò a quelle che possono essere le necessità che si impongono in materia di armamenti navali, sia per la fiducia che abbiamo negli uomini del Governo ed inoltre perchè gli armamenti navali sono in ragione diretta con quelle che sono le forze finanziarie del Paese.

Ci dirà l'onorevole ministro, io spero, quello che sia il programma che egli si prefigge di attuare per dare alla nostra marina una sicura efficienza, capace di affrontare con certezza gli eventi che, a malgrado di ogni nostra buona volontà, non fosse possibile di evitare.

Noi voteremo inoltre il bilancio, onorevoli colleghi, perchè sappiamo che il danaro speso per la marina come per l'esercito, come per l'aeronautica è il meglio impiegato per assicurare libertà di vita alla nostra Nazione, libertà di vita sempre ed ovunque.

Quello che sia, ripeto, il programma delle costruzioni navali spero vorrà dire alla Camera l'onorevole ministro.

Sarà così assicurata la Nazione della efficienza della nostra flotta soprattutto negli anni venturi, sia pur rimanendo l'Italia, intervenuta alla Conferenza di Washington, entro i limiti concessi da quegli accordi che tuttavia se portano limitazione nel tonnellaggio globale delle navi di linea, mettendo allo stesso livello gli Stati Uniti d'America e la Gran Bretagna, da una parte, la Francia e l'Italia, dall'altra e ad un piano intermedio il Giappone, non portano, e questo è bene noi lo rieordiamo, non portano limitazioni per le navi che non siano superiori alle diecimila tonnellate e per i sommergibili, e ci concedono inoltre l'impostazione di nuove navi nel 1927, nel 1929, nel 1931.

Nella relazione esiste un capitolo particolarmente dedicato alla navigazione subacquea.

Con il sempre crescente miglioramento del sottomarino che può distruggere tuttociò che non possa nascondersi al sottomarino stesso, diventa difficile in guerra la posizione di una nazione che abbia bisogno, come abbiamo bisogno noi, delle vie marittime per i rifornimenti. Esistono oggi dei tecnici, e badate che dico dei tecnici, uomini che hanno dedicato la intiera vita allo studio delle artiglierie, uomini di alto valore ai quali si deve il grande progresso dei cannoni di grosso calibro, progresso che ha avuto altissima importanza nella efficacia del materiale navale, uomini ai quali, per esempio, la marina britannica deve lo strumento, che permetta i più precisi tiri da bordo di navi, e che hanno finito col dichiarare che tutte le opere che tutti gli studi fatti per aumentare il valore dei cannoni sono resi inutili dal sottomarino la cui arma è la torpedine.

Io con questo so di non dire cose nuove, so di dire cose che a voi, onorevoli colleghi, sono note, ma che pur devo ricordare dovendosi votare il bilancio e dovendosi illustrare il capitolo molto importante che riguarda il naviglio subacqueo da impostare negli anni venturi e tanto necessario alla nostra flotta. Ma vi sono dei tecnici che vanno più in là, che assicurano che le nazioni che possiedono sufficiente numero di sottomarini avranno resa impossibile la battaglia sul mare perchè potranno distruggere tuttociò che non possa nascondersi e tali tecnici sostengono che la guerra navale è destinata a scomparire specialmente da quando l'idroplano è venuto a fornire l'occhio al sottomarino, e quale occhio!

Ma a malgrado di tali concetti, a malgrado di tali considerazioni, non si può dichiarare *a priori* la inutilità delle navi di superficie che giustamente è contemplata nel bilancio, particolarmente di quelle leggere che l'ultima guerra e in tutte le marine, è documentato aver avuto ben maggiore azione delle grandi navi, anche perchè nessuna nazione sa mai ove possa essere chiamata ad operare in un domani più o meno lontano, e si può essere chiamati ad operare là dove la grande nave può divenire una necessità; per esempio per tenere occupate le basi nemiche nelle isole, che sono le basi più naturali, cosa ben difficile senza l'aiuto di navi di superficie, ed infine perchè si può essere chiamati ad operare in mari e in località speciali dove con la vigilanza più oculata a passaggi obbligati,

sia impossibile la penetrazione anche al sottomarino nemico, e in tal caso il pronto intervento della nave di superficie può determinare, sin dall'inizio delle ostilità, la distruzione di basi navali.

È vero che dopo l'apparizione del sottomarino e dopo il suo perfezionamento, i trasporti di truppe sono stati definiti da taluni tecnici errori monumentali di strategia, ma è anche vero che, se i tedeschi distrussero più di 14 milioni di tonnellate, tuttavia non vinsero nemmeno per mare, e a metà del 1918 milioni di uomini erano stati trasportati per mare.

Sarebbe, quindi, pericoloso credere esclusivamente nel sottomarino, non dare più fiducia alla nave di superficie e credere esclusivamente nell'aereo, che pur sarà sempre considerato l'avanguardia che scopre il nemico, che può anche colpirlo e ferirlo, ma che serve a indicare la via al grosso delle forze, perchè compia l'opera di distruzione. Ma pur non accettando in pieno, ciecamente, le affermazioni dei vari tecnici, di coloro che sostengono la inutilità, cioè, della nave di superficie — e taluno non esita, badate, ad affermare, e si tratta di competentissimi, come ho citato prima, ad affermare che ogni nave che non possa immergersi non ha più ragione di esistere — e non pretendendo quindi che cessi la costruzione di navi di superficie, vediamo dalla relazione, che con la consueta diligenza ancora una volta ci è stata presentata dal collega Vacchelli, vediamo dalla relazione che dodici sottomarini su tre tipi diversi, sono parte del completamento del nostro programma navale, più un sommergibile da grande crociera di 1400 tonnellate (gli altri dodici aggirandosi intorno alle 700 e 800 tonnellate circa) e due sommergibili posamine da 825 tonnellate.

Dare un sempre maggiore incremento alla nave subacquea, pure — ripeto ancora — senza accettare in pieno le affermazioni di quanti sostengono la inutilità della nave di superficie, non potendosi mai prevedere le incognite che possono presentarsi durante la guerra, che possono rendere necessaria anche la nave di superficie, dare un sempre maggiore incremento al naviglio subacqueo è, certo, una necessità per il nostro Paese.

È non basta avere le navi: è necessario avere gli uomini. Credo che saggia massima possa essere per coloro cui è affidato il compito di tenere in efficienza la nostra forza sul mare, che l'allenamento alla navigazione subacquea non sarà mai abbastanza. Dalla relazione, infatti, apprendiamo che in tale



opera di allenamento di uomini, la marina non ha dormito, avendo i nostri sommergibili effettuato nello scorso anno, oltre a numerose crociere per allenamento al mare, ben 824 esercitazioni di attacco, di lancio siluri, sbarramento di torpedini e 890 uscite per esercitazioni diverse. E ci dice la relazione — e ciò è molto importante e torna a onore dei nostri ufficiali specializzati nel naviglio subacqueo — che le esercitazioni hanno dato buoni frutti, indicando la bontà di nuovi particolari tecnici introdotti nei sommergibili di nuova costruzione.

Far, dunque, il possibile per creare equipaggi sempre più specializzati nel naviglio subacqueo deve essere certamente una delle prime preoccupazioni dell'onorevole ministro e dei suoi collaboratori.

Un buon navigante di navi subacquee non si improvvisa in pochi mesi; occorrono almeno due anni. E quanto ho detto per gli addetti al naviglio subacqueo può dirsi per gli addetti al naviglio di superficie, apprendendo chiaramente dalla relazione come, nel limite delle possibilità finanziarie, le nostre navi abbiano compiuto quell'opera necessaria alla creazione e al miglioramento degli equipaggi, opera che in taluni periodi si è svolta in incessante ritmo il giorno e la notte. Saggia opera questa di vero allenamento alla fatica cui insieme al sacrificio i nostri equipaggi debbono essere sempre pronti.

Avere marinai pronti è certo il primo elemento del successo perchè il tergiversare, l'indecisione, tutte le conseguenze dell'impreparazione sono, particolarmente in mare, il primo germe della sconfitta.

A questo proposito va anzi ricordata, perchè fa parte di quell'opera saggiamente spiegata dall'onorevole ministro affinchè il nostro marinaio meglio conosca e più si affezioni alla sua nave, va ricordata l'ottima disposizione di ricorrere per le riparazioni il meno che sia possibile all'industria privata mettendo a profitto nel miglior modo i mezzi di bordo e ricorrendo soltanto per le riparazioni di maggiore importanza, e ben vagliata e controllata la necessità di queste riparazioni, agli arsenali cui spetta la manutenzione del naviglio. Quando l'uomo di bordo è il riparatore lui stesso degli oggetti e degli strumenti che maneggia tutti i giorni, indubbiamente si affeziona di più alla sua nave.

Un particolare elogio merita poi la non meno saggia disposizione con la quale lo scorso settembre veniva istituita a Taranto

una scuola di comando navale, per tenenti di vascello, scuola di carattere essenzialmente pratico, con due squadriglie di siluranti di sette unità ciascuna e di due cacciatorpediniere. La scuola, come dice la relazione, si svolge essenzialmente in mare e il fatto che le squadriglie vengono a compiere durante il corso, della durata di tre mesi circa, 60 sortite, documenta tutta l'importanza del corpo stesso e la bontà dei risultati che esso deve indubbiamente dare.

Se uniamo questa attività nella creazione e nell'allenamento e miglioramento di equipaggi sempre più specializzati alla manovra di navi subacquee e di superficie all'attività delle navi scuola della Regia Accademia e delle nostre navi nelle colonie, abbiamo ragione di essere fieri, onorevoli colleghi, dell'instancabile opera dei nostri ufficiali e dei nostri marinai.

E particolarmente oggi non va dimenticata l'opera dei nostri marinai imbarcati sulle navi che stazionano nell'Estremo Oriente, particolarmente oggi, mentre giunge a noi notizia che i nostri equipaggi sono presenti nella difesa di Sciangai, opera per la quale essi hanno tutta la riconoscenza della Nazione che li segue, riconoscenza che bene ha espresso il Capo del Governo nel messaggio inviato ieri a quel comandante navale. (*Vivi applausi*).

MUSSOLINI, Capo del Governo, Primo Ministro. Telegramma!

ZIMOLO. E a proposito di missioni di nostre navi all'estero, sarà bene uno stretto legame (e questo riguarda essenzialmente gli uomini della burocrazia) tra il Ministero della marina e quello degli esteri. L'arrivo di una nostra nave in un porto estero può essere argomento di far conoscere a milioni di stranieri, talvolta a traverso la stampa, pagine purtroppo ignorate della nostra marina e talvolta è la stessa stampa che cerca tali notizie che però non sempre riesce ad ottenere.

Quando una nostra nave debba giungere in un porto estero, e per taluni porti questo è un avvenimento, è necessario che i nostri rappresentanti diplomatici e consolari siano qualche cosa di più di un semplice funzionario del Governo: deve essere un appassionato della propria nazione, desideroso di vedere più apprezzata e più amata, e deve esigere che le nostre navi abbiano un ancoraggio ottimo, non in località lontana, come talvolta è avvenuto, e dove non andrebbero navi di altre potenze. E, a tale proposito, un richiamo ai nostri addetti navali non sarebbe inopportuno.

E voglia questa Camera rivolgere il più vivo elogio ai nostri equipaggi particolarmente per quel contegno veramente esemplare che essi tengono quando si trovano in terra straniera, allorchè sembra davvero in ogni nostro marinaio sia potente la convinzione di essere parte della patria ed abbia quindi in sè il profondo convincimento che in lui lo straniero veda tutta l'Italia.

Io ho osservato più volte i nostri marinai all'estero; li ho veduti a Tolone, a Ostenda, a Gand, ad Edimburgo, ad Amsterdam, e posso dire che i nostri marinai sono veramente dei superbi propagandisti di italianità: nel modo di trattare gli stranieri, gentili senza servilismo, conservando anzi l'orgoglio di vedere terre ove non crescevano che sterpi, quando la facciata del palazzo dei Dogi e la cupola di San Pietro testimoniavano il nostro primato in ogni campo della civiltà; io li ho osservati corretti nella tenuta, pulitissimi, educatissimi in ogni pubblico ritrovo e lasciando quindi ovunque ricordo migliore, documento questo della innata virtù della nostra popolazione marinara e dell'amore che pongono i nostri ufficiali nell'educare i loro marinai alle più alte virtù e all'amor patrio. (*Approvazioni*).

Debbo ancora una volta, come ho già fatto in altro precedente discorso su questo bilancio, rivolgere un vivo e particolare elogio all'opera che viene compiuta al Ministero della marina per mantenere in vita l'ufficio storico del Ministero stesso.

Esso non è un semplice raccoglitore di documenti, è un meraviglioso diffonditore di ogni nozione marinara che nell'interesse del nostro avvenire marinaro è bene che gli italiani, e particolarmente i giovani, conoscano. Sapere infatti conta fino ad un certo punto, bisogna anche saper fare e spesso questo non basta: è necessario far sapere.

L'ufficio storico della marina ha compreso tutto ciò e quello che gli studiosi della materia hanno raccolto sul nostro passato marinaro e sulle necessità avvenire del nostro Paese, l'ufficio storico sa diffondere e grandi saranno i risultati di quest'opera se saranno presi accordi fra l'ufficio storico della marina e il Ministero della pubblica istruzione se cioè in ogni scuola d'Italia saranno prospettate ai fanciulli le grandi verità che attraverso forme grafiche comprensibili anche alle menti più tenere, l'ufficio storico della marina vuol far conoscere agli italiani per creare appunto così una forte coscienza marinara.

Perchè è inutile parlare di romanità, se non si guarda al mare, ed è inutile parlare di colonizzazione se non si guarda al mare.

Onorevoli colleghi, noi voteremo il bilancio con una convinzione che deve essere certezza.

Noi sappiamo che dovunque il nostro marinaio dovesse essere impegnato, compirebbe come sempre il suo dovere e con questo che noi ora affermiamo, esprimendo cioè questa assoluta certezza, sappiamo di rendere l'omaggio più gradito alla nostra marina, perchè essa soprattutto vuole che gli italiani confidino in quell'altissimo spirito di sacrificio che è il primo elemento di ogni vittoria e che non è mai mancato alla marina nostra nella lieta e nell'avversa fortuna. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Greco.

GRECO. Onorevoli colleghi, la politica navale del nostro Paese, a parte i problemi di indole prettamente strategica che si riferiscono alla possibilità di battere o tenere in soggezione la flotta avversaria, ha un suo particolare carattere, che le deriva dal fatto che l'Italia si trova al centro del Mediterraneo, le cui chiavi, Gibilterra e Suez, sono in mani straniere.

Attraverso questi obbligati passaggi devono transitare tutti i convogli di rifornimento delle nostre materie prime, esposti alle minacce ed alle insidie della flotta avversaria.

Il problema strategico si presenta con carattere di difficoltà quasi insormontabile nel bacino occidentale del Mediterraneo, mentre assai migliori sono le condizioni del bacino orientale.

Abbiamo uno sviluppo di 7.700 chilometri di costa, due grandi isole, Sicilia e Sardegna, nel cuore del Mediterraneo, coste che hanno centri e obiettivi di somma importanza; e ben differenti da quel complesso di 58.000 chilometri di coste accampati del ministro francese, a giustificazione di maggiori stanziamenti, trattandosi di coste quasi tutte accessibili.

Abbiamo delle possibilità di invasioni che mettono le isole maggiori e gran parte della costa tirrenica alla mercè di sbarchi, che possono provenire dalle coste di Algeria e Tunisia, dove i contingenti di truppe si aggirano sui quattro corpi di armata.

In complesso, un quadro imponente di problemi navali che giova esaminare con serenità.

È massima costante che ogni nazione tenda a far adottare come misura di ordine generale quei provvedimenti che possano tornar comodi alla propria tesi.

Vi è così un problema di limitazione di armamenti che, proprio in questo torno di tempo, viene più violentemente agitato dalla stampa americana, come corollario del Trattato di Washington. Vi è un problema dei sommergibili che viceversa nessuna nazione si decide ad affrontare in maniera precisa.

E l'Italia è fatta segno ad inviti ed allettamenti, che sono molto lusinghieri, ma che bisogna considerare nella reale loro portata e nella vera loro efficacia.

*La posizione dell'Italia.* — Per molti aspetti la posizione dell'Italia — specialmente oggi che le frontiere alpine sono abbastanza sicure — può paragonarsi a quella dell'Inghilterra. Noi siamo in una posizione pressochè insulare. È perciò necessario assicurare: il libero uso del mare e le comunicazioni oltre il Mediterraneo, che sono indispensabili pel rifornimento delle materie prime; esercitare pressione sull'avversario in modo da togliergli o da rendergli difficile l'uso del mare e provocarne l'esaurimento; impedire le invasioni.

La guerra navale non può ritenersi scopo a sè stessa, ed il suo andamento deve considerarsi in intima correlazione colla guerra terrestre. In altri termini, il problema navale è elemento essenziale ai fini della difesa anche terrestre.

È perciò necessario considerare quale è il minimo delle forze navali indispensabili in confronto di quelle avversarie, e tener presente che questo limite non può andare oltre un certo minimo che comprometterebbe la nostra sicurezza nazionale.

Per contro è da tener presente che il nostro presumibile avversario (quello di cui conviene tener conto ai fini della frontiera terrestre e degli interessi concorrenti nel Mediterraneo), essendo a cavallo di due mari (Mediterraneo ed Atlantico), con la massima parte dei porti sull'Oceano, può servirsi del grande mare aperto pei suoi rifornimenti, ed ivi la nostra flotta, non potrebbe avere che limitata azione.

Esso può controllare da Tolone e da Biserta il Mediterraneo occidentale e le rotte da Gibilterra all'Italia.

Inoltre la Grecia e la Turchia possono trovarsi in alleanza coi nostri avversari, e rendere pericolose anche le provenienze dal canale di Suez, le uniche possibili ai convogli provenienti d'oltre Oceano, in virtù della

sicurezza delle nostre basi del Mediterraneo orientale.

E la Jugoslavia può, nell'Adriatico, insidiare e minacciare i convogli che fossero costretti a rifugiarsi. Nell'Adriatico, ancora amaro, permangono, in possesso altrui, ottimi porti ed ancoraggi sicuri, oltre ad una infinità di ridossi naturali, di rifugi temporanei, di canali insulari o costieri intricati e sicuri, che formano un dedalo che permette ad una flotta nemica, pur se esile o limitata a siluranti e sommergibili, di spostarsi dall'una all'altra base al riparo da ogni sorveglianza nemica.

Sebenico soprattutto, Ragusa, Spalato, Cattaro e le situazioni avanzate di Lissa e delle isole circostanti, sono pur sempre situazioni temibili a cui anche oggi non possiamo contrapporre che un litorale basso, sabbioso, privo, per lunghissimi tratti, di rifugi e di difesa. E con riguardo va esaminata anche la nostra situazione nel basso Adriatico.

Le nostre relazioni coll'Albania ci permettono di considerare con maggiore sicurezza, in questo scacchiere, la nostra posizione navale, ma non si deve dimenticare che, alla vigilia della guerra, il nostro Capo di Stato Maggiore dovette riconoscere che la occupazione della isola di Saseno era insufficiente a dominare il canale di Otranto. È appena necessario ricordare che fu necessario occupare Valona, e difenderla con un campo trincerato.

D'altro canto il trattato di Washington, non pone alcuna limitazione all'armamento delle potenze minori, e la Jugoslavia, pur non avendo flotta, continua a mantenere le scuole di marina.

Contro queste linee di attacco avversario a noi non rimangono eccessive possibilità di ritorsione e di offesa, pel fatto che gli attacchi contro le linee di rifornimento dell'avversario, che ha a sua disposizione il libero Oceano, sono poco redditizi, e gli attacchi in Oceano richiedono ingenti mezzi. Noi non potremmo agire che sulla direttiva Biserta Tolone per impedire l'afflusso di truppe che dalle coste d'Africa tendessero a portarsi in Europa. Eventualità, questa, importante nel solo caso di operazioni contemporanee sul Reno.

Ma prima di procedere oltre nella disamina dei problemi mediterranei, giova esaminare la portata e lo spirito delle limitazioni di Washington nella loro effettiva consistenza.

*La gravitazione navale.* — La gravitazione del potere marittimo è oggi passata da occidentale ad orientale, cioè dall'Atlantico al Pacifico.

Questo evento lascia ben pensare sulla reale portata dei passi che, anche recentemente, sono stati compiuti verso l'Italia per una ulteriore limitazione che, mentre comprometterebbe la possibilità di una nostra efficace difesa nel Mediterraneo, non gioverebbe in realtà a sanare la grave situazione intercontinentale del Pacifico.

L'Europa, in genere, non potrebbe avere grande peso in questa situazione, eccezion fatta per l'Inghilterra. In realtà, già la metà della imponente flotta degli Stati Uniti di America è passata, da tempo, dalle acque dell'Atlantico a quelle del Pacifico, dove la tremenda e fatale situazione di attesa delle due potenze che se ne contendono il dominio, è di vecchia data, e rimonta al 1898, cioè all'anno in cui gli Stati Uniti proclamarono ufficialmente l'annessione delle isole Hawai e Sandwich, e successivamente delle Filippine.

Sono note le controversie violentissime sorte anche per la questione dell'immigrazione giapponese in America, e quelle per la politica giapponese nella Cina, in relazione alla questione della porta aperta.

Le cause del dissidio sono certo gravi, ed il trattato di Washington e le attuali trattative sono un tentativo per allontanare un conflitto che, altrimenti, potrebbe essere inevitabile.

In effetti l'America è l'unico serio ostacolo che impedisca al Giappone la supremazia in Oriente; essa aspira, d'altro canto, a sfruttare per suo conto Siberia e Manciuria.

Il Giappone ritiene di non dover temere del colosso americano in questo momento in cui ancora non sono fortificate le posizioni avanzate delle recenti conquiste nel Pacifico, e ancora non sono preventivati gli apprestamenti per la permanenza della potente flotta americana in questo mare.

Il Giappone fiero e guerresco, non vedrebbe forse di mal'occhio che, una volta per sempre, fossero decise queste annose questioni.

Può l'Italia sentire il peso negativo di limitazioni che hanno origini così remote dai suoi interessi?

Dal 1916 al 1923, attraverso la attuazione di un imponente programma navale, pur attenuato dalla mancata approvazione di un secondo progetto Daniels — la marina americana ha raggiunto un grado di sviluppo che le permette di superare la flotta inglese, che passa al secondo posto.

Così, da una parte, troviamo un poderoso complesso navale americano con un totale di

1.118.650 tonnellate e trecentoquaranta cannoni con una media di calibro 368; dall'altra, il Giappone ha richiesto, sin dal 1920, ben 68 milioni di sterline per la marina militare, preventivando la costruzione di quattro navi da battaglia — 13 incrociatori e ingente quantità di naviglio leggero.

Il programma si sintetizza nella volontà di disporre di tre potentissime squadre, composta ciascuna di otto navi di linea e di otto incrociatori da battaglia potentissimi — il cosiddetto programma dei tre otto.

Il peso di questa flotta, che assorbe il 35 per cento del bilancio totale nazionale, è venti volte superiore a quello sopportato dall'Inghilterra.

Con profonda fede la nazione giapponese ha accettato questi sacrifici destinati ad ottenere la supremazia navale del Pacifico.

Questa è la leva che ha agito per la stipulazione del trattato di Washington. La continuazione dei tentativi di limitazione di armamenti fatti nell'Europa è un vano diversivo di fronte alla imponenza di queste cifre e di questi fatti.

*Il trattato di Washington.* — L'Italia è uscita dalla guerra con perdite gravi per la sua flotta — una dreadnought e quattro corazzate di vecchio tipo — solo in parte compensate dalla sostituzione con incrociatori e cacciatorpediniere ex nemici: ma la perdita totale di tonnellaggio è rimasta ugualmente assai forte.

Questa condizione di cose fu aggravata dalla politica del regime post-bellico, precedente al regime fascista. Il ministro della marina italiana del tempo non esitava a pubblicare, in una relazione del 1920, che nessun ambizioso progetto navale era in vista per il prossimo futuro.

Per la maggior parte i contratti per costruzioni di navi, fatti durante la guerra, furono rescissi, e noi restammo con cinque dreadnought di tipo non recente, armate di cannoni di calibro 305 — inferiori alle 7 unità francesi della medesima classe.

Questa politica di seminullismo incoraggiava la nostra eliminazione dal settore Mediterraneo, sino al punto che autorevoli scrittori inglesi come il Bywater potevano proclamare che il principale interesse marittimo dell'Italia era quello di assicurare e consolidare i suoi ingranditi interessi nell'Adriatico, che gli italiani potevano finalmente chiamare Mare nostrum! Visione ben amara dopo tanti sacrifici!

Quando a Washington gli americani invitarono la Francia a ridurre proporzio-

nalmente il tonnellaggio del proprio naviglio, previa adesione dell'Italia a una riduzione del proprio, Briand ebbe nettamente a far presente, per quanto riguardava il naviglio così detto difensivo (incrociatori leggeri, torpediniere, sottomarini) che il Governo francese non poteva accettare riduzione di sorta. Io non penso, soggiungeva Briand, che la conferenza possa proporsi di rifiutare ad una nazione come la Francia, che ha una grande estensione di coste e colonie lontane, i mezzi essenziali per garantire la sua sicurezza e proteggere le sue comunicazioni. E la Francia non è completamente chiusa dal Mediterraneo come l'Italia, e stretta da Gibilterra e da Suez.

È vero che, a seguito della conferenza, si stabilì che Francia e Italia avessero un trattamento di eguaglianza, sia per quanto concerneva la messa fuori servizio delle vecchie navi, sia per quanto riguardava la loro sostituzione.

Comunque, è bene porre per fermo che il trattato di Washington non è sorto per tutelare gli interessi dell'Europa, ma essenzialmente col proposito di risolvere le annose e non solute questioni che vertono tra Stati Uniti di America e Giappone. Esso, se mai, accentua il sorgere di una nuova era del potere marittimo, e cioè lo spostamento della gravitazione navale da Occidente ad Oriente.

In linea di cifre, Washington assegnò alla Francia il mantenimento in servizio di un tonnellaggio di linea di rimpiazzo di 221.170 tonnellate, da impostare in cantiere negli anni 1927, 1929, 1931 per essere terminate nel 1936.

Trattamento analogo fu fatto all'Italia. Il trattato ebbe la durata di quindici anni. Se esso ha limitato la costruzione del naviglio maggiore (capital ship) da 350.000 tonnellate a 221.000, non ha però influito in quel che riguarda gli incrociatori e il naviglio ausiliario, per cui la Francia si è riservata tutta la libertà. E la massima libertà si è riservata anche per la costruzione dei sottomarini, per quanto un platonico articolo 4° del trattato metta in guardia sulla violazione del diritto delle genti, insita nella distruzione del commercio, a mezzo dei sottomarini.

*La questione dei sommergibili.* — In contrapposto a tutte le vaghe formule del trattato di Washington, l'Italia avrebbe un particolare interesse a che la questione dei sommergibili fosse risolta con un netto indirizzo di proibizione.

Non è inopportuno, sommariamente, ricordare che fu l'Ammiraglio Aube a creare

nel 1880 la *jeune école*, la quale sosteneva la necessità della rinuncia alla guerra di squadre indicando come obbiettivi le comunicazioni marittime del nemico e l'offesa costiera, e dando così impulso preponderante al progresso delle siluranti sopracquee e subacquee. Il che, in sostanza, significava vivificare il concetto della necessità di spingere all'estrema violenza la guerra al commercio; affermare il proposito di affondare i piroscafi avversari, anche se carichi di passeggeri; non usare riguardi ai neutri, atterrire le popolazioni con le distruzioni costiere, anche di città indifese.

Questa scuola bandì le teorie che furono poi applicate dai tedeschi, in dispregio del diritto delle genti.

Anche oggi i circoli dirigenti della Marina francese ritengono che il controllo della navigazione commerciale, in tempo di guerra, debba potersi esercitare illimitatamente, pur nel vago rispetto del diritto delle genti.

Ed è nota l'interpretazione più recente data al Trattato di Washington dalla Francia.

In breve: si sostiene che una forte armata è necessaria per assicurare le relazioni della madrepatria colle colonie; che il controllo della navigazione commerciale, in tempo di guerra, si debba poter esercitare con qualunque specie di naviglio — sommergibili non esclusi — rispettando però il così detto diritto delle genti.

L'ammiraglio de Bon, a tal riguardo, dice: Non è il tipo di nave, è il modo in cui è stato adoperato, che ha reso odiosa al mondo la condotta dei tedeschi; non è necessario aggiungere chiarimenti.

Il Vaschalde, in un pregevole studio sulle condizioni della marina francese, non esita a scrivere cose che si attagliano perfettamente anche alla nostra situazione navale.

Lo stato delle finanze del Paese, egli dice, non consente di avere, per ora, simultaneamente una potente flotta di superficie e di sommergibili ed una potente flotta aerea. Tra queste tre armi, è d'uopo scegliere quella che risponde meglio alla nostra politica navale e alle nostre possibilità, e che deve essere oggetto del nostro sforzo principale. Resta inteso che il programma di sviluppo delle altre non va sacrificato.

E conclude che la Francia deve dare la preferenza alla costruzione dei sommergibili. Valutando che una grossa corazzata moderna non possa costare meno di 300 o 400 milioni, per il tonnellaggio elevato, che si aggira

sulle 50,000 tonnellate, egli conclude che, con il prezzo di una sola corazzata, si può costruire una potente squadra sommergibile, che può prestarsi magnificamente alla situazione difensiva e offensiva, che il Mediterraneo, nelle attuali condizioni navali, impone.

Con questo mezzo si potrà contrastare la padronanza del mare assai più efficacemente che con una insufficiente forza corazzata, sviluppando la guerra commerciale, minacciando le linee di comunicazione anche più lontane, catturando o colando a picco convogli e trasporti.

D'altra parte, è bene ricordare, soggiunge il Vaschalde, che, per quanto riguarda i Trattati, non si può oggi ragionare colla stessa mentalità dei tempi del Trattato di Westfalia.

Vi è una opinione pubblica colla quale bisogna fare i conti, e la prova di questo asserto fu data in primo luogo dal Senato americano, quando rifiutò di ratificare il Trattato di Versailles.

E alla vigilia della ratifica del Trattato di Washington, da parte della Camera francese, non era difficile leggere negli organi maggiori della stampa francese i seguenti concetti.

Le due nazioni anglo-sassoni, non avendo subito alcun danno materiale, liberate da ogni minaccia contro la loro sicurezza, non hanno ormai che un desiderio solo: diminuire le loro spese militari e navali. Noi altri francesi siamo in una situazione ben differente.

L'opinione pubblica francese ha assecondato assai bene queste tesi, visto che oggi non si parla più solo di costruire potenti flotte di sommergibili, ma altresì potenti flotte di superficie ed aeree.

Nella questione dei sommergibili non è certo da prevedere, nonostante le buone intenzioni dei presumibili concorrenti, che l'area mediterranea possa essere lasciata libero campo d'azione, anche contro gli interessi del commercio dei neutri potenti, che vi hanno interessi militari e commerciali.

Ma non si deve dimenticare che l'azione dei sommergibili è in funzione di necessità di ordine strategico e geografico nettamente prevedibili e determinabili sin d'ora. Così come si deve prevedere che il loro impiego richiede turni e sostituzioni che rendano necessario triplicare il numero calcolato in preventivo.

Per questi impieghi di esplorazione e di informazione, di agguato difensivo ed offensivo, noi avremmo bisogno della sollecita

impostazione in cantiere di sommergibili di alta portata, che ci mettessero in condizioni di assolvere con fiducia i compiti gravosi e delicati affidati a quest'arma e di sostituire quelli già antiquati.

*Il problema delle costruzioni.* — Pur senza eccessive preoccupazioni, noi dobbiamo considerare questo problema con animo sereno.

In materia navale le improvvisazioni non sono possibili, e le preoccupazioni devono esistere solo in quanto vi sono limitazioni finanziarie che pregiudizialmente non si intende di superare.

Un governo previdente non si lascia sorprendere. Le attuali condizioni comparative delle flotte maggiori concorrenti nel Mediterraneo, non segnano, è vero, superiorità a nostro favore per le navi di superficie, o la flotta sottomarina. Ma il Governo ha già richiamato la sua attenzione per quanto riguarda i maggiori stanziamenti segnalati nelle nazioni vicine, che tendono ad accentuare, a nostro danno, la proporzione per l'avvenire.

L'Italia, d'altra parte, non è nuova a questo problema. Noi potremmo, con qualche utilità, raffrontare la nostra situazione di oggi a quella del 1870.

Anche allora il problema navale si presentava come una formidabile incognita.

E valgano brevi cenni di ricordo.

Da un bilancio di 62 milioni, quale esso era nel 1886 — colla triste eredità di Lissa, al passivo — noi eravamo scesi a un bilancio di venticinque milioni.

Difficoltà finanziarie urgevano anche in quel tempo, gravi come ora. Anche allora si pensò a un programma minimo, e taluno ritenne necessario limitarsi alla costruzione di piccole navi guardacoste.

Proprio in quel tempo, Benedetto Brin ideava (1872) i piani del *Duilio*, la prima corazzata a torri, con quattro cannoni del calibro di 450 millimetri che segnò, per le costruzioni navali, una evoluzione analoga a quella rappresentata nei tempi moderni dalla dreadnought; ed il Riboty ebbe il coraggio di mettere in costruzione due navi di questo tipo che costarono insieme 40 milioni. E si pensi che in quell'epoca la somma annuale destinata alla riproduzione del naviglio era di due milioni.

Il Saint-Bon, divenuto ministro nel 1873, non potendo aumentare le somme stanziare, e non volendo allungare il periodo di costruzione delle navi, che le avrebbe trovate invecchiate a fine di costruzione, trovò la geniale soluzione dell'alienazione delle navi,

con cui stabiliva il principio che le navi di tipo antiquato non hanno diritto di esistere.

Egli poneva così dinanzi al Parlamento la realtà contingente della necessità di svecchiare la flotta; eliminava le unità inutili; diminuiva le spese di manutenzione facendo scomparire la parte della forza navale che gravava come un peso morto; recuperava a favore delle nuove costruzioni le somme risultanti dalla vendita delle navi radiate.

Tali provvedimenti consentirono di porre la marina sulla nuova via, conforme alle necessità di un'Italia grande potenza marinara, e permisero al Saint-Bon di proclamare gloriosamente che la marina italiana non avrebbe permesso, d'ora innanzi, che una nave uscisse dai suoi cantieri senza avere l'orgoglio di superare il tipo delle nazioni più potenti.

L'importanza assunta dai sommergibili e dai mezzi aerei consente di non preoccuparsi rigidamente, come pel passato, della potenzialità numerica delle navi di superficie nei confronti delle altre marine, sia dal punto di vista complessivo che da quello del tonnellaggio globale delle varie categorie di navi.

Io non posso non ricordare, a questo riguardo, l'ammonimento del Duce, di lasciar da parte il dogma delle cifre.

Potremmo così paragonare, a solo scopo di confronto, la marina che noi possediamo e quella che ci avviamo a possedere per l'avvenire, in confronto dei programmi dei nostri presumibili avversari.

Il sistema dei limiti di età escogitato dal Tirpitz, e adottato in seguito anche dalla marina francese, è un puro espediente legislativo, inteso a garantire lo sviluppo marittimo continuativo contro le vicende parlamentari, dove ancora queste hanno il predominio.

Un regime, come il nostro, che ha superato queste dolorose pastoie, può affrontare il problema con visione generale dei bisogni della flotta, in funzione delle nostre necessità strategiche e della nostra situazione geografica, quando crede e nella misura che la sicurezza del paese richiede.

Attualmente noi saremmo appena in condizione da poter affrontare con difficoltà numerica la flotta concorrente nel Mediterraneo con uguaglianza di unità di superficie. Stiamo rigorosamente provvedendo ai mezzi aerei; provvederemo ai sommergibili.

La Francia ha uno « Statuto navale » che stabilisce il tonnellaggio totale per ogni tipo di nave. Da questo Statuto risulta che

la composizione della flotta deve essere la seguente:

Navi da battaglia (secondo Washington) . . . .	Tonn. 175.000
Navi porta-aerei (secondo Washington) . . . .	» 60.000
Naviglio leggero . . . .	» 360.000
Sommergibili . . . .	» 96.000

Per l'applicazione di questo Statuto, ogni anno vengono votati i fondi per una serie di navi da approntare in un biennio.

Finora sono state votati i fondi per le navi che devono essere pronte entro il 1930.

Si presume che, entro il 1927 e 1928, la Francia voterà i fondi per le altre seguenti unità, da apprestare entro il 1931-32:

incrociatori da 10.000 . . . . .	2
esploratori leggeri da 2.700 . . . . .	12
cacciatorpediniere da 1.500 . . . . .	6
sommergibili da 1600 . . . . .	16
sommergibili posamine . . . . .	3
sommergibili costieri . . . . .	28

Questo parrebbe il desiderio del ministro Leygues; ma, mentre è certa la costruzione dei due incrociatori da 10,000, pare che si avrà una riduzione per le altre unità.

Comunque, il Governo nazionale farà buona guardia, in attesa delle concrete proposte che, si afferma, sono state presentate a Ginevra, per conto della Francia.

ARRIVABENE GIBERTO. Senza aumenti passeremo dal 75 per cento al 63 per cento della flotta francese nel 1930.

PRESIDENTE. Onorevole Arrivabene, non interrompa!

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Bisogna anche fare raffronto tra la potenzialità economica dei due Paesi.

Noi stiamo bene come marina. Stiamo vigilando per non peggiorare la situazione.

GRECO. Un esame più particolare della situazione che avremo entro il 1930, ci porta alle seguenti considerazioni:

*Incrociatori leggeri*. — I nostri otto incrociatori (tipo Bari, Brindisi, Marsala) sono equivalenti agli incrociatori di tipo analogo francese.

La Francia, pel 1930, avrà in effettivo servizio altri sette incrociatori: quattro da 10,000 tonnellate, tipo Duquesne, tre da 8,000 tonnellate tipo Duguay-Trouin.

Va data ampia lode al Governo e al ministro della marina per la sollecita ideazione dei quattro nuovi incrociatori tipo Giovanni dalle Bande Nere da 5,300 tonnellate che, con i due tipi Trieste e Trento

da 10,000 già in cantiere, fronteggeranno la situazione futura.

Credo superfluo raccomandare la necessità di accelerare la messa in cantiere delle quattro unità Giovanni dalle Bande Nere.

Poichè bisogna tener conto della necessità di costruire unità organiche (divisioni di quattro unità), e dello svecchiamento successivo delle navi (limite 15 anni), sarebbe necessario stabilire una situazione di uguaglianza, ponendo sin d'ora in progetto la costruzione di due altre unità che completino anche la squadra dei Trieste.

La costruzione di unità di questo genere richiede ordinariamente tre anni; due anni richiedono le unità del tipo Giovanni dalle Bande Nere.

*Cacciatorpediniere e conduttori di flottiglia (Esploratori).* — Non è un mistero che le condizioni geografiche e strategiche impongono di far gravitare il principale nucleo delle forze navali (armata navale) nelle acque meridionali.

Le nostre forze di questa categoria ci consentono di pensare per ora con sufficiente sicurezza alla protezione dell'alto Tirreno (due flottiglie), dell'Ionio, a protezione del nostro traffico col Levante (altre due flottiglie) e dell'Armata navale (tre flottiglie). Il programma in corso prevede la costruzione di otto unità da 1400 tonnellate.

La saggia previdenza del Governo disporrà per la messa in cantiere, al più presto, delle unità nuove necessarie per la sostituzione delle unità più vecchie e per raggiungere le finalità strategiche accennate. Abbiamo nove esploratori da 2500 tonnellate (conduttori di flottiglie) ed il programma in corso comprende la costruzione di 12 unità da 2000 tonnellate, un complesso capace di fronteggiare le costruzioni francesi sino al 1930.

Il Governo seguirà certamente il programma concorrente nel Mediterraneo e valuterà le necessità conseguenti in relazione alla necessità di nuove costruzioni.

*Sommergibili.* — La nostra situazione strategica e geografica ci impone di prevenire un'efficace azione a nord e a sud delle Baleari e verso Oriente con punti di appoggio di squadriglia a Spezia, Cagliari, Messina e un'azione nelle zone ravvicinate, con punti di appoggio a Palermo, Trapani, Augusta, Taranto, Brindisi.

Per le azioni maggiori ci occorrono sommergibili di alto tonnellaggio (1400); per le minori sommergibili da 800 tonnellate.

I magnifici tipi Balilla e Fieramosca (5 unità) e gli 8 Mameli e Pisani troveranno

certamente degna continuazione nei nostri cantieri e consentiranno di assolvere coi 43 sommergibili attuali, man mano sostituiti con tipi più recenti, ai compiti così gravi e così importanti che la tattica navale odierna assegna all'arma sottomarina.

*M. A. S.* — Il Governo, che ha valutato tutto il problema navale, si è reso conto della necessità di dare impulso alla costruzione di siluranti e di antisommergibili in sostituzione delle vecchie torpediniere prossime alla radiazione.

Le nuove unità dovranno rispondere al criterio di avere Mas siluranti più veloci e Mas antisommergibili dotati di maggiore autonomia.

Una Nazione, nel pieno rigoglio della sua rinascita, che ha interessi prevalenti nel Mediterraneo, che è uscita dalla tremenda crisi del dopo guerra, non può preoccuparsi rigidamente di programmi numerici e di tonnellaggio.

È sufficiente avere la fede che il Governo considera il problema in tutte le sue necessità ed è pronto a fronteggiarle con energia e con provvida sollecitudine man mano che esse, dal campo delle ipotesi e delle possibilità, passano nel campo dell'attuazione.

Ne fa fede sicura il genio del Capo e la sua volontà di fare grande l'Italia sul mare.

*L'aeronautica navale.* — Sotto la pressione degli avvenimenti di guerra, l'aeronautica navale ebbe sviluppi celeri e ingenti. Giova qui considerare sommariamente quale contributo potrà essa apportare nella difesa delle coste e nella lotta contro i sommergibili.

Negli ultimi tempi della guerra la cooperazione delle marine americana, inglese, francese e italiana e delle loro aviazioni, aveva raggiunto il risultato di coprire tutto il litorale metropolitano, mediterraneo, e africano e i punti più importanti del Mediterraneo orientale e occidentale. Preziosi servizi rese l'arma aerea nella lotta contro i sommergibili, per quanto i progressi tecnici consentissero più un'azione di segnalamento che una reale azione offensiva.

Su 172 sommergibili distrutti dalle marine alleate solo due vennero colpiti dalla aviazione.

Ma questi scarsi risultati possono essere attribuiti al debole o deficiente caricamento delle bombe e ai difetti di sospensione e di lancio.

Non si può tuttavia negare che la sola presenza di apparecchi aerei valse a mettere sempre in fuga i sommergibili, e che gli uffi-



ciali comandanti dei sommergibili non osarono mai attaccare le navi e i convogli protetti da una seria scorta aerea.

Nessun dubbio quindi sulla enorme importanza che l'aeronautica navale, pur negli affrettati progressi della guerra, ha assunto per la difesa delle coste e dei convogli e contro l'arma sottomarina.

Il Governo fascista sta dando vigoroso impulso a quest'arma che, data la nostra configurazione geografica, ha enorme importanza. Molto resta da fare. I governi imbelli del dopo guerra, in questo campo distrussero tutto, e la Camera fascista non può a questo riguardo astenersi dall'esprimere il più vivo senso di deplorazione. (*Approvazioni*).

La efficienza dei mezzi aerei non deve andare a discapito della marina da guerra, per quanto riguarda le spese; un costante collegamento deve essere stabilito, fin dal tempo di pace, fra le navi e i mezzi aerei e fra i relativi comandanti.

La tecnica marittima navale è differente dalla tecnica marittima terrestre e l'affiatamento non può essere fatto sotto la pressione della necessità, e all'ultimo momento.

Una netta separazione di specialità; lo studio di obiettivi e di operazioni comuni tra l'arma aerea e l'arma navale, sono elementi indispensabili per il buon rendimento di guerra.

Comprendo bene che l'aeronautica marittima, come quella terrestre, costa molto e si trasforma ed evolve troppo rapidamente perchè si possa, sin dal tempo di pace, disporre di tutto il personale e di tutto il materiale necessario al momento della mobilitazione.

La creazione di una potente flotta aerea commerciale è la sola che può permettere di disporre, al momento del bisogno, di una gran parte dei mezzi aeronautici necessari in guerra. Grande impulso può anche essere dato dall'aviazione sportiva.

Un collegamento strettissimo dovrà stabilirsi perciò, fin dal tempo di pace, fra il Ministero della marina quello dell'aviazione e la Direzione dell'aeronautica commerciale.

Ho accennato ai compiti strettamente interdipendenti dei tre elementi della marina futura — i sommergibili — il mezzo aereo — la nave di superficie.

Questi tre elementi devono avere uguaglianza di trattamento; i programmi del loro sviluppo, messi sullo stesso piano, pur rispettando le esigenze della loro specializzazione e della loro autonomia devono essere armonicamente collegati.

Una particolare cura si dovrà avere per quello che riguarda il personale aeronautico. È chiaro che solo attraverso l'addestramento di piloti largamente reclutati per uso della aviazione civile e commerciale, può trarsi un buon personale, da specializzare poi per i compiti della guerra aerea, navale e terrestre.

È quello che avviene già per la marina da guerra, il cui personale è tratto per la massima parte dalla marina mercantile.

Il ministro ha dato impulso validissimo al reclutamento dei piloti; molto resta da fare ancora in questo campo e sarà fatto. Un'attiva opera di propaganda è stata sapientemente iniziata e darà buoni frutti.

Non è superfluo raccomandare che si usi la massima severità nell'esame preliminare dei piloti allievi, il cui allenamento è costosissimo. Questa severità varrà ad evitare che si spendano ingenti cifre per iniziare allievi la cui resistenza fisica o spirituale si dimostra in seguito inadeguata al duro travaglio della vita aerea.

Il Governo, in sua cura previdente, procederà, io spero, al più presto, all'approntamento delle basi, specie sulle coste occidentali del Tirreno, dove maggiore è il bisogno e dove occorrono speciali dispositivi in caverna per le munizioni e gli apparecchi.

È un'opera poderosa che il Governo deve apprestare con visione sicura e che deve porci in grado di assicurare una vigorosa difesa delle nostre coste ed una offensiva rapida e potente sugli obiettivi d'oltremare.

La Camera della Vittoria, orgogliosa di quanto il Governo nazionale, auspice il Duce, ha fatto e farà in questo campo, trova nel gesto magnifico del nostro volatore superbo, del comandante De Pinedo, l'auspicio e il segno della volontà di toccare il fastigio in questo campo.

*La guerra moderna.* — Noi abbiamo volontà di pace ma non abbiamo timore di guerra.

Nessun popolo che si rispetti può dimenticare che la tranquillità della sua vita economica e sociale poggia soprattutto sulla capacità di saperla difendere.

La guerra scoppia proprio quando altri ha la presunzione di poter vincere: l'Italia non può mettersi in questa condizione negativa.

Le limitazioni di Washington sono il massimo di sacrifici a cui l'Italia poteva giungere. Quando a queste si aggiunge la speciale situazione di privilegio in cui si trovavano le piccole Potenze, non legate dalla convenzione di Washington, si vedrà quanto

giusta sia la legittima resistenza del Governo nazionale nel non accettare altre limitazioni che potrebbero essere funeste alla nostra sicurezza mediterranea.

Non è certo il caso di spaventarsi per le comparazioni di tonnellaggio.

Se la guerra dovesse essere risolta alla stregua della potenza del numero e del tonnellaggio, le battaglie potrebbero essere combattute e vinte a tavolino.

L'alea, la genialità dei comandanti, il cuore dei capitani e degli equipaggi, sono elementi imponderabili che hanno un assoluto valore decisivo.

D'altro canto, nella particolare situazione nostra e del Mediterraneo, l'urto classico delle flotte, nella piena e totale potenza del numero e della forza, va forse confinato nei ricordi del passato. Saranno gruppi di navi, più o meno potenti, che saranno incaricati di assolvere, di volta in volta, compiti gravi di protezione e di offesa.

La flotta in potenza peserà più colla capacità di assolvere prontamente a questi gravosi e duri compiti, che collo schieramento, in linea di fuoco, del complesso delle sue unità.

I progressi delle nazioni vicine e concorrenti vanno sorvegliati non per adeguare tonnellata a tonnellata o per correre faticosamente e continuamente alla ricerca di un equilibrio numerico che non gioverebbe, da solo, ad assicurare la nostra posizione e le nostre necessità.

È la visione generale delle nostre reciproche situazioni di oggi e dell'avvenire, attraverso gli stanziamenti reciproci in corso o in previsione, che deve soccorrere nella risoluzione di questo grave problema.

Ed è soprattutto la decisione di non consentire che l'equilibrio sia spostato, che può avere salutari effetti di prevenzione e forse di limitazione.

L'esperienza della Germania, vinta dal blocco, nell'ultima guerra, è troppo recente e troppo vicina perchè l'Italia la possa dimenticare.

*La missione della marina in pace.* — La nostra flotta deve possedere in breve tutte le belle unità leggierie che ci sono necessarie per le nostre esigenze politiche, diplomatiche e belliche. Noi formuliamo l'augurio che, presto, negli oceani lontani, la nostra bandiera possa sventolare sempre su unità moderne che possano tenere il confronto con quelle della marina americana e britannica. La crociera del *Pantera*, del *Tigre*, del *Leone* è, al riguardo, esempio che desta legittimo orgoglio.

Il genio e l'industria italiana, che sanno aprirsi tutte le vie, anche quando protezionismi dolorosi e restrizioni immeritate li chiudono, devono trovare la propria bandiera nei mari lontani, che furono divinati dal genio della stirpe, segnati coi nomi dei più gloriosi nostri navigatori, battuti dalle insegne delle gloriose nostre repubbliche marinare.

L'ala possente del velivolo che solca i cieli degli oceani non deve perdersi nel ricordo fugace di un gesto di poesia e di ardimento. Nei porti tempestosi, la nave ferrigna e possente deve ammonire, in ogni parte del mondo che sente accenti ed affetti italiani, che la Patria è presente e veggente.

Questa è la missione di pace della marina d'Italia.

I mercati mondiali presentano restrizioni sempre maggiori alla nostra esportazione industriale, e quelli emigratori tendono addirittura a precludersi alla nostra industria e parsimoniosa attività.

Non conta. Troveremo modo di aprirci il varco. Quando la pressione demografica monta, l'apertura degli sbocchi è fatale.

Ma perchè questa missione sia assolta bisogna essere conosciuti e apprezzati: qualche volta temuti.

La nostra bandiera deve poter percorrere liberamente i mari e apparire dovunque sono interessi politici ed economici da mantenere, da sviluppare, da creare.

Che importa se le nostre condizioni economiche sono ancora difficili?

V'è uno spirito nuovo che è sorto dalla guerra; che il fascismo ha raccolto e che saprà conservare e vivificare.

*Il dominio del mare.* — Tra i principi, il cui costante verificarsi permette di designare come leggi della storia, uno è innegabile: nessuna nazione può restare o diventare prospera e ricca senza una potente marina da guerra.

Il Duce che regge i destini della marina italiana, nel magistrale discorso di Perugia, dimostrò l'importanza fondamentale del dominio del Mediterraneo, nello sviluppo della grandezza romana.

Nell'ultima guerra le Potenze alleate han finito per conseguire la vittoria, in quanto le loro flotte poterono mantenere il dominio degli oceani.

L'Italia vittoriosa non potrebbe rivendicare il suo posto nel mondo senza una potente marina, scopo non solo di guerra, ma anche di sviluppo della sua influenza in pace.

La questione militare per la quale la difesa del paese — nell'eventualità che la storia ci può presentare — è legata alla libertà del mare, si collega così ad una questione di prestigio politico e di grandezza nazionale.

Ma, quali che siano gli eventi che il destino ci riserba, il mondo deve sapere che la marina d'Italia, oggi come ieri, è pronta a tutte le audacie.

Agli equipaggi della marina d'Italia che, agli ordini sapienti del Duce, preparano in allenamento faticoso e sereno, il cuore e lo spirito alle fortune del domani, ai marinai lontani che nelle acque della Cina difendono in dure vigilie la bandiera d'Italia da violenze fanatiche, vada dalla Camera Fascista, che riassume la volontà nuova della Patria risorta, il saluto augurale della nuova generazione che ha riscattata la vittoria dalla viltà dolorosa della pace democratica.

Così su tutti i mari vicini e lontani, nella cheta sera e nell'ora della tempesta, o della battaglia, se l'ora giunga che la fiamma di guerra sia dispiegata ai venti, la marina d'Italia senta lo spirito della Patria vibrante di disperato affetto, proteso sulle onde, stringere in un palpito di amore il cuore e il destino dei marinai d'Italia. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

#### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Approvazione del piano regolatore del reparto Turro di Milano (1419).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso agli Uffici.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Larussa, Petrillo, Serpieri e Baistrocchi a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente la alienazione di Regie

navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili. (1274)

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati (1321).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 187, concernente la autorizzazione agli Istituti di credito fondiario di emettere obbligazioni in valuta pregiata. (1339)

BAISTROCCHI. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico d'artiglieria e 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un servizio degli specialisti del genio; (1202)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zycoln B; (1309)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2213, che estende il diritto al risarcimento dei danni di guerra a favore di coloro che, pur non essendo cittadini italiani al momento del danno, abbiano servito con fedeltà ed onore nell'esercito e nell'Armata italiana per un periodo non inferiore ad un anno durante la guerra 1915-1918 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana. (1310)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

#### Si riprende la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

Non vi sono altri iscritti a parlare nella discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina. (Segni di attenzione)*. È la seconda volta che, per incarico del mio ministro, tratto innanzi al Parlamento del bilancio della marina. Un anno è passato, e dei due bilanci, quello amministrativo e quello strettamente mio personale di collaboratore del ministro, confesso sinceramente che il primo mi soddisfa più che il secondo. Altro è il quadro della realtà, altro quello molto più semplice e più facile creato dal desiderio e dalla fantasia.

Gli ostacoli che si oppongono tra i due quadri sono di diversa natura; alcuni prettamente materiali, che è possibile in certi casi anche eliminare; altri di più complessa e di più difficile determinazione, e che possono essere superati solamente per gradi: sono quelli opposti dalla tradizione e dalla consuetudine, forse queste personali e collettive, che a volte frenano dannosamente sulla via dell'attuazione riformatrice, ma che pur tuttavia, bisogna riconoscerlo, hanno il vantaggio di costringere alla ponderazione.

Ad ogni modo l'Amministrazione marittima continuerà per la sua via, quella cioè di togliere dall'organismo tutto ciò che non è necessario e indispensabile per la preparazione militare, che noi vediamo e consideriamo specialmente integrata nelle forze navali armate.

*Provvedimenti per il personale.* — I principali provvedimenti organici portati alla approvazione del Parlamento l'anno scorso, sono stati due: la legge di avanzamento e la legge sull'ordinamento dei corpi; l'uno e l'altro di importanza essenziale per la marina, e sui quali si è lungamente discusso. Siccome queste leggi hanno avuto la loro pratica applicazione, così possiamo termarci un istante a considerarne il risultato.

La legge di avanzamento ha dato la possibilità di portare innanzi alcuni tra gli ufficiali di maggior prestigio, e considerati i migliori. Naturalmente l'applicazione della legge ha ferito qualcheduno e non è riuscita grata a tutti, ma, come dissi già l'anno scorso, ciascuno in ogni campo è cattivo giudice di sé stesso, e bisogna che si pieghi ad accettare determinazioni che, per quanto è possibile, rispondono all'umana equità.

Come è noto, al giudizio non concorrono solamente le Commissioni di avanzamento, ma tutti gli ufficiali superiori in grado i quali esprimono con un punto il valore sintetico degli ufficiali. Bisogna riconoscere che la media di questi valori rappresenta realmente

il concetto complessivo in cui detti ufficiali sono tenuti dai superiori in grado.

In applicazione della stessa legge, e come ha ricordato anche l'onorevole Zimolo, è stato istituito il corso di comando, per il quale abbiamo armato una flottiglia di quattordici siluranti.

Da principio gli ufficiali erano scettici sulla utilità di questo corso, e in parte possiamo spiegarcene le ragioni; ma poi si sono convinti, e si convinceranno sempre meglio, che esso risponde a necessità, e dà il mezzo di allenare gli ufficiali nella manifestazione più essenziale dell'attività navale, che è il comando in mare.

*Legge sull'ordinamento dei corpi.* — La legge sull'ordinamento dei corpi, radicale come forse nessun'altra finora, presentava difficoltà applicative, specialmente nel periodo di transizione. Questo periodo si può dire ormai superato; ormai gli ufficiali del Genio navale, che sono costituiti dagli ufficiali del Genio navale propriamente detto e da quelli del Corpo dei macchinisti, disimpegnano servizio promiscuo. I risultati per ora sono assolutamente soddisfacenti. Vi è naturalmente della gente che vede nero, che guarda o meglio guata solo gli inconvenienti. Poichè siamo di altra natura, noi guardiamo solamente i vantaggi, perchè gli inconvenienti sapremo superarli.

*Volontariato a premio.* — Ha avuto maggiore sviluppo quest'anno un provvedimento che l'anno scorso ebbe la prima applicazione, cioè quello del volontariato a premio, sul quale il relatore si è particolarmente fermato. I volontari a premio saranno i tecnici professionisti per il servizio delle macchine e delle armi a bordo. Quando essi avranno raggiunto il numero necessario e avranno acquistato la necessaria pratica professionale, potremo dire di aver risolto uno dei più importanti problemi legati alla preparazione navale in conseguenza della ferma breve dei nostri equipaggi. Questa forma di arruolamento è nuova. L'anno scorso, quando fu applicata per la prima volta, vennero sotto le armi solamente 900 volontari. Quest'anno se ne sono presentati 3250, numero superiore al bisogno. Ciò significa che la Marina militare ha una simpatica rispondenza nel Paese anche tra le famiglie modeste, perchè queste sanno che, inviando i loro figli in marina, saranno educati a una professione e anche alla disciplina e alla laboriosità.

Per essi abbiamo creato un centro di scuole a Pola, utilizzando costruzioni esistenti, con una spesa che si aggira intorno ai

tre milioni e mezzo. In esse educeremo allievi timonieri e nocchieri, allievi motoristi navali, allievi cannonieri e furieri, puntatori, armaioli e artificieri, in numero di circa 2000, i quali potranno così essere educati e preparati come i radiotelegrafisti, i semaforisti, i meccanici e gli specialisti, nelle scuole già esistenti a Spezia e a Venezia.

*Naviglio armato.* — Sono oggi armati i quattro quinti del naviglio militare, riuniti in massima parte nell'armata navale. Non sono al completo di uomini e il lavoro è per ciò più duro e il sacrificio più notevole. Questo è titolo di merito per il personale imbarcato.

Nel corso dell'anno l'attività dell'armata ha superato ogni precedente. Per dimostrarlo è sufficiente l'elemento del consumo del combustibile. Nel 1925, nel quale anno si aveva già un miglioramento, il consumo del carbone è stato di 135 mila tonnellate, mentre quest'anno è stato di 145 mila; nel 1925 il consumo di nafta è stato di 100 mila tonnellate, mentre quest'anno è stato di 148 mila: circa la metà in più.

*Navi in costruzione.* — Come è noto alla Camera i fondi per le costruzioni navali furono fin dal bilancio dell'anno scorso aumentati di 160 milioni. Il programma navale già in corso fin dall'anno 1923-24 è a tutti noto. Le prime unità sono già entrate in servizio o sono sotto prova. Altre sono prossime al varo o in allestimento. Con le disponibilità residue e con le nuove attività previste fino al 1929-30 è stato possibile iniziare un nuovo modesto programma in modo da evitare brusche oscillazioni nel rinnovamento del naviglio. Questo programma suppletivo comprende tre sommergibili, dei quali uno di grande crociera e due di media, tutti e tre idonei come posa-mine, e già in costruzione. Sono poi in corso di ordinazione 6 nuovi sommergibili di tonnellaggio intorno alle 800 tonnellate, particolarmente idonei per crociere mediterranee. Questa notizia credo farà piacere anche all'onorevole Greco.

Dodici caccia torpediniere da due mila tonnellate sono stati già ordinati da alcuni mesi. Ogni marina ritiene di avere in costruzione il naviglio più efficiente. Noi non entriamo in gara; però queste navi, che dovranno sviluppare una velocità di 38 miglia e saranno armate con 6 cannoni da 120 e 6 tubi lanciasiluri, sono navi bene studiate, che soddisfano pienamente. Avranno bisogno di comandanti da 38 miglia, di capi flottiglia da 38 miglia e di corrispondenti ammiragli: siamo certi di trovarli.

Abbiamo in corso di ordinazione 4 esploratori da 5 mila tonnellate. Li consideriamo adatti al compito che dovranno svolgere in armonia con l'altro naviglio già considerato. Sono una soluzione tecnica particolarmente notevole del problema di utilizzare il massimo tonnellaggio che permetta di raggiungere con relativa economia la massima velocità, pur essendo nello stesso tempo il minimo tonnellaggio necessario per portare quelle difese e quell'armamento.

Naturalmente anche queste navi dovranno avere comandanti che considerino la velocità come arma essenzialmente offensiva.

Il relatore, dopo avere elencato le navi attualmente in costruzione e pur tenendo presenti le disponibilità e il programma suppletivo da me precisato, avverte che occorreranno, appena possibile, nuovi stanziamenti per dare al rinnovamento della flotta lo sviluppo corrispondente alle necessità del Paese. Posso assicurare che lo Stato farà in questo campo i sacrifici che gli saranno possibili attenendosi in massima al piano di rinnovamento già approvato nel 1923, e a suo tempo reso di pubblica ragione.

Ma è intendimento preciso del Capo del Governo che lo sforzo sia costante, metodico, non saltuario, per garantire la salda continuazione di un ragionevole sviluppo.

*Problemi tecnici.* — I problemi tecnici della marina non consistono solamente nella costruzione di nuove navi; sono più vasti e portano nel campo delle innumerevoli e sempre nuove applicazioni scientifiche che servono alla guerra navale.

Si vanno così incessantemente studiando artiglierie sempre più perfette e munizioni sempre più efficaci, anzi in questi giorni si sperimenteranno artiglierie leggere che risolvono in modo assolutamente originale un problema molto interessante per tutte le marine da guerra.

Insieme con le artiglierie sono in istudio e in costruzione apparecchi per il loro impiego, stazioni e centrali di tiro ed altri apparecchi di precisione cui hanno portato efficacissimo contributo, anche originale, i nostri ufficiali.

Sono in corso di prova siluri italiani ad alta velocità e torpedini, anch'esse italiane, affondabili a grandissima profondità.

La marina continua a mettere particolare studio nelle applicazioni radiotecniche. Abbiamo attualmente in servizio parecchie stazioni ad onde corte anche lontanissime, in Cina, in Somalia, in Eritrea, che prestano servizio perfetto.

Seguiamo con cura anche lo studio dei vari sistemi di ricerche sottomarine e abbiamo istituito a Taranto una stazione di idrofonisti.

Studi e ricerche che sebbene fatti con lo scopo precipuo dell'interesse militare portano anche non indifferente contributo al progresso delle scienze.

Naturalmente tutti questi studi e tutti questi perfezionamenti concorrono a far salire il prezzo delle navi, e mentre non molti anni addietro l'armamento di artiglieria ed i vari servizi relativi, rappresentavano il 30 per cento del costo delle navi, oggi superano anche il 45 per cento.

Non posso lasciare sotto silenzio, parlando del materiale, i risultati ottenuti con il cacciatorpediniere «Francesco Crispi».

Abbiamo raggiunto con quel cacciatorpediniere una velocità di quattro miglia superiore al previsto e abbiamo anche, cosa molto notevole, constatato un consumo inferiore di circa il 17 per cento all'ordinario.

Questi risultati sono stati ottenuti mediante l'adozione di una turbina prettamente italiana...

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Anzi prettamente fascista! (*Vivissimi applausi rivolti a Sua Eccellenza Belluzzo, ministro dell'economia nazionale*).

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*. È quindi inutile che io dica il nome di chi l'ha progettata!

Abbiamo compiuto quest'anno alcune interessanti esperienze sulle quali voglio richiamare l'attenzione della Camera. Si tratta di esperimenti conclusivi sulla resistenza delle dighe agli effetti delle bombe, esperimenti eseguiti con il metodo rigorosamente scientifico della similitudine meccanica che noi adoperiamo per i nostri problemi di architettura navale.

Le esperienze in questione sono state fatte riproducendo in scala i diversi tipi di dighe esistenti in terra, in muratura, in scogliera, e ad archi multipli, considerando bombe di 2 mila chilogrammi di esplosivo.

Abbiamo così raccolto notizie e dati che sapremo utilizzare.

*Manutenzione delle navi*. — Abbiamo preso in attento esame le spese per la manutenzione e la riparazione delle navi, studiando i mezzi e i sistemi necessari per raggiungere nuovi progressi negli ordinamenti degli arsenali, tenendo conto del costo singolo delle manutenzioni e delle riparazioni.

Si tratta di provvedere ad eliminare difetti che sono più di organizzazione che di

uomini. Vogliamo portare i nostri arsenali a presentare i loro bilanci contabili come qualsiasi attività industriale e faremo in modo che i comandanti delle navi conoscano il costo dei lavori e delle riparazioni perchè così con le cifre messe dinanzi ai loro occhi sappiano giustamente valutarli.

Spero che queste notizie siano anche di soddisfazione del relatore.

Ringrazio l'onorevole Zimolo di aver ricordato innanzi al Parlamento i marinai in Cina. Il Governo li segue con interesse e il suo Capo ha inviato loro un saluto nel quale dice di essere perfettamente convinto che compiranno sempre in ogni circostanza il loro dovere.

Un reparto di questi marinai si trova adesso in trincea. La parola darà forse a noi un lieve istante di fremito.

I nostri marinai sono frammisti ai camerati inglesi, insieme con marinai e soldati di altre nazioni, e faranno certamente rispettare le consegne. (*Vivi e prolungati applausi*).

L'onorevole Zimolo avrà poi trovato nelle notizie che ho dato quelle intorno al programma navale che egli richiedeva.

Ringrazio l'onorevole Greco di aver rappresentato con tanta vivacità e con tanta passione il problema navale.

Non ho la possibilità di rispondere ad ogni singola questione che egli ha presentato, ma ciò non toglie che in massima io non veda il problema nella stessa maniera nella quale egli lo prospetta.

Sono spiacente invece di non avere udita oggi la parola dell'onorevole Arrivabene, che per tanti anni e con inalterata passione si è occupato del problema navale. Ma siccome egli, mio buon amico, è uso fare critiche alla Amministrazione, buone critiche, navigando con me nei corridoi della Camera (*Vivissima ilarità*), così credo opportuno e conveniente portare queste critiche innanzi al Parlamento perchè l'Amministrazione abbia la possibilità di dare qualche delucidazione. Del resto quando le critiche sono così franche e leali sono accettabilissime, anzi sono un aculeo ed una onesta spinta per l'Amministrazione.

Si dice che le navi navigano poco perchè, a differenza di quanto avveniva nel passato, si allontanano con minore frequenza dalle acque nazionali. Ho già dimostrato con dati di fatto positivi che l'asserzione non è esatta. Può essere esatta per quanto si riferisce all'allontanarsi dalle acque nazionali. Comprendo che sarebbe necessario ed opportuno aumentare ancora il periodo della navigazione, ma in quanto all'allontanarsi dalle

acque nazionali credo che questo andrebbe in gran parte a scapito della preparazione militare; la quale, nel periodo in cui noi eravamo giovani ufficiali, non si può dire fosse assolutamente in tutti i campi soddisfacente.

Oggi la preparazione militare a bordo richiede un'attività, un consumo di energie assolutamente notevoli, tanto per la pratica professionale quanto per l'educazione della gente e gli ufficiali possono permettersi molto limitati svaghi, ed è per questo che sulle navi della squadra noi notiamo una lodevole serietà e austerità di vita.

Il programma di esercitazioni isolate e collettive dell'armata assorbe l'intero anno, con l'unica sosta (dei turni periodici per le riparazioni, ma per rispondere ad un desiderio, anzi ad un ordine del ministro, faremo in modo che questi periodi di sosta della attività navale siano ridotti al minimo possibile. Anzi quest'anno, pur restando nei limiti della legge, abbiamo congedato la classe un mese dopo, per potere istruire a terra il personale che doveva imbarcare e i risultati sono stati soddisfacenti.

Si dice che il personale imbarcato è limitatamente retribuito. Trovo che l'osservazione è in parte giusta, però bisogna notare che l'Amministrazione ha in questo campo già fatto dei sacrifici e farà tutto il possibile per migliorare ancora le condizioni del personale imbarcato. Però bisogna anche in questo campo tenere presenti le condizioni di vita del paese in cui i cittadini si impongono anche essi seri e duri sacrifici.

Si osserva che il numero degli ufficiali, non tanto di quelli stabilito dagli organici, quanto di quelli esistenti, è inferiore a quelle che sarebbero le vere necessità. Sono dello stesso avviso e conosco perfettamente tutti gli inconvenienti che sono conseguenza di questo fatto. Faremo delle ammissioni straordinarie in Accademia. Il numero sarà evidentemente limitato, ma non vi è null'altro da fare organicamente.

L'onorevole Arrivabene, infine, incolpa me personalmente di avere finora accresciuto la Marina solamente di squadre simboliche, cioè di squadre che potremmo chiamare squadre di intrepidezza e di coraggio.

L'ironia, anzi, meglio, l'umorismo in questo campo è facile, ma siccome questo fatto può avere qualche risonanza, così è bene intendersi.

L'opera di un membro del Governo, anche se circoscritta nella più modesta mia funzione di collaboratore del ministro, non può considerarsi solamente nel campo tecnico

e nel campo amministrativo, ma deve avere anche una funzione educativa.

E come noi pensiamo che il rendimento dell'ettaro coltivato a grano, da dieci quintali possa salire a dodici, a quattordici ed a quindici arando profondamente, rovesciando e fertilizzando ed estirpando le erbe cattive, così possiamo affermare, nella maturità degli anni e del pensiero e con qualche esperienza di vita, che anche gli ettari dei valori umani che si chiamano energia e spirito di sacrificio siano suscettibili di più alto rendimento. (*Vivi applausi*).

Dobbiamo e vogliamo arrivare al giorno in cui chi compirà strenuamente ed anche sino alle ultime conseguenze il proprio dovere, non si dovrà sentire e non dovrà essere chiamato eroe, ma questo appellativo rimarrà simbolo irraggiungibile, come il segno infinito per la matematica e per la astronomia. (*Bravo — Bene!*)

Ma la preparazione spirituale, benchè all'altra intimamente connessa, non implica esclusione o limitazione nella preparazione dei mezzi.

Il Primo Ministro, nella memoria vergata per rispondere alla proposta del Presidente degli Stati Uniti, ha detto chiaramente quali sono i nostri bisogni e ne ha spiegato le ragioni.

Ogni nazione, per quanto si riferisce agli apprestamenti marittimi, muove da un punto di vista che ritiene indiscutibile.

Per alcune le necessità scaturiscono dalla importanza del territorio da salvaguardare e dalla grandezza degli Oceani che sono al loro servizio; altre portano come argomento la lunghezza delle coste.

Anche noi riteniamo di essere nella equità affermando che siamo chiusi in un mare interno, dalle cui coste non partono tutti gli elementi necessari alla nostra vita, ed essi ci vengono invece in grande misura dall'esterno e devono passare per una delle tre anguste porte su nessuna delle quali noi esercitiamo controllo.

Ma al di fuori e al disopra di ogni considerazione vi è per l'equità di una giusta e appropriata difesa un argomento che si compenetra in una superiore giustizia: la nostra casa, per i beni spirituali che racchiude, è così preziosa e richiede di essere così guardata e difesa come quella di chiunque altro. (*Bene!*)

Ed ora concludo. La feconda passione che da lunghi anni ci incita e ci piega, può che ad accettare, a volere in noi disciplina e sacrificio nel servizio del Paese, è un bene spiri-

tuale a cui noi siamo profondamente attaccati.

Quando vedo sorgere in ogni campo nuove energie, attività nuove, nuovi commerci, quando scorgo la gloriosa ripresa dell'attività marinara con quella serietà e costanza di lavoro che oggi sono la nostra ambizione e che potranno essere domani il nostro orgoglio, penso con fierezza che nel quadro entra anche la marina come attività vivente per il prestigio e per la difesa del Paese.

Su di essa incombono non lievi responsabilità. Ma questa considerazione deve in noi concorrere a stimolare sempre più il desiderio di essere alla testa di questa gara del dovere e del sacrificio. (*Vivissimi prolungati applausi — Moltissime congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore desidera di parlare?

**VACCHELLI, relatore.** Vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e metto a partito il passaggio alla discussione dei capitoli del bilancio.

(È approvato).

Procediamo, dunque, all'esame dei capitoli coll'intesa che, come di consueto, s'intenderanno approvati colla semplice lettura quelli sui quali non vi siano osservazioni.

*Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. — Titolo I Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Ministero - Personale - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (Spese fisse), lire 3,300,000.*

**Capitolo 2.** Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni di acqua, lire 260,000.

**Capitolo 3.** Biblioteche della Regia marina, lire 12,000.

**Capitolo 4.** Spese di telegrammi per la Amministrazione centrale (*Spesa obbligatoria*), lire 130,000.

**Capitolo 5.** Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa Obbligatoria*), per memoria.

**Capitolo 6.** Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

**Capitolo 7.** Spese per indennità di infortuni e risarcimento di danni (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

**Capitolo 8.** Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 80,000.

**Capitolo 9.** Sussidi ad impiegati, ad insegnanti ed al basso personale in attività di servizio, lire 10,000.

**Capitolo 10.** Sussidi ad impiegati, insegnanti, militari, operai ed agenti di basso servizio già appartenenti all'Amministrazione della marina e loro famiglie, lire 78,000.

**Capitolo 11.** Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290), lire 208,000.

**Capitolo 12.** Premi di operosità al personale tecnico della Regia marina, lire 250 mila.

**Capitolo 13.** Premi di operosità e di rendimento al personale di altre Amministrazioni dello Stato, lire 10,000.

**Capitolo 14.** Premi di operosità ai militari destinati a prestar servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il comando superiore del Corpo Reale equipaggi, lire 52 mila.

**Capitolo 15.** Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici, lire 70,000.

**Capitolo 16.** Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie - Premi e contributi per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 120,000.

**Capitolo 17.** Spese per acquisto di medaglie al valor militare ed al valore di marina; acquisto di decorazioni, lire 10,000.

**Capitolo 18.** Spese per l'istituzione ed il funzionamento delle navi-asilo e per la sovvenzione all'Opera nazionale di patronato per le navi-asilo. (Decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085, e Regio decreto 3 settembre 1920, n. 1378), lire 168,000.

**Capitolo 19.** Spese casuali, lire 12,000.

*Debito vitalizio.* — **Capitolo 20.** Pensioni ordinarie (Personali militari e civili) (*Spese fisse*), lire 46,000,0000.

**Capitolo 21.** Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (*Spese fisse*), lire 37,000,0000.

**Capitolo 22.** Indennità per una volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 70,000.



*Spese per l'istruzione nautica.* — Capitolo 23. Personale degli istituti di istruzione nautica — Stipendi, supplementi di servizio attivo e altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 3,748,000.

Capitolo 24. Indennità per missioni compiute nell'interesse della istruzione nautica — Indennità di trasferimento, lire 60,000.

Capitolo 25. Premi e sovvenzioni a titolo di incoraggiamenti e per l'incremento dell'istruzione nautica — Sovvenzioni ad istituti di istruzione nautica — Borse di studio — Sussidi ad alunni e concorso nelle spese per imbarco di allievi su navi-scuole e per spese di esercitazioni pratiche — Retribuzione per incarichi speciali, lire 312,000.

*Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo.* — Capitolo 26. Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe ed altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 3,600,000.

Capitolo 27. Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e del segnalamento marittimo — Materiale e mano d'opera — Rinnovazione degli apparecchi — Spese di esercizio del naviglio addetto al servizio dei fari, lire 2,550,000.

Capitolo 28. Pigiononi pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo. (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 29. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste — Indennità di responsabilità ai comandanti di zona, lire 115 mila.

*Spese per la marina militare.* — Capitolo 30. Ufficiali della Regia marina — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (*Spese fisse*), lire 42,500,000.

Capitolo 31. Ufficiali in posizione ausiliaria — Indennità annua (*Spese fisse*), lire 1,037,000.

Capitolo 32. Indennità di corredo, e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina, lire 145,000.

Capitolo 33. Corpo Reale Equipaggi — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme, lire 68,203,000.

Capitolo 34. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sottufficiali del Corpo Reale Equipaggi, lire 24,085,000.

Capitolo 35. Corpo Reale Equipaggi — Vestiario, lire 32,000,000.

Capitolo 36. Corpo Reale Equipaggi — Viveri, lire 84,000,000.

Capitolo 37. Corpo Reale Equipaggi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti — Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali — Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni — Contribuzione alla Cassa invalidi della marina mercantile — Gratificazioni ai riformati, alte paghe ai musicanti e strumenti musicali — Spese delle scuole a terra — Distinzioni onorifiche — Spese per giochi sportivi e ricreatori — Biblioteche dei marinari — Trasporti di materiali, lire 4,766,000.

Capitolo 38. Difese costiere — Soprassoldi al personale, lire 870,000.

Capitolo 39. Servizio semaforico e radiotelegrafico — Soprassoldi al personale militare — Spese per fattorini e cantonieri — Contributo al Comitato interministeriale per i servizi elettrici, lire 1,065,000.

Capitolo 40. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi, lire 1,740,000.

Capitolo 41. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, soprassoldi ed assegni speciali a terra (Regio decreto 2 giugno 1924, n. 933) (*Spese fisse*), lire 395,000.

Capitolo 42. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, lire 3,000,000.

Capitolo 43. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi, lire 6,000,000.

Capitolo 44. Premi per lavori e studi costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare e scientifico dei servizi della Regia marina, lire 50,000.

Capitolo 45. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 2,780,000.

Capitolo 46. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore, lire 49,720,000.

Capitolo 47. Concorso della Regia marina nelle spese per la coordinazione nei servizi di informazione di carattere militare riservato (legge 15 ottobre 1925, n. 1909), lire 100,000.

Capitolo 48. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità

militare marittima — Regia Accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti — Comando delle scuole del Corpo Reali equipaggi — Spese di funzionamento e di mense — Soprassoldi di insegnamento ai professori militari, lire 3,161,000.

Capitolo 49. Istituti di marina — Stipendi e supplementi di servizio attivo ai professori civili (*Spese fisse*), lire 470,000.

Capitolo 50. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 65,000.

Capitolo 51. Servizio idrografico — Stipendi e supplementi di servizio attivo al personale civile dell'Istituto idrografico di Genova (*Spese fisse*), lire 425,000.

Capitolo 52. Servizio idrografico — Materiale, lire 600,000.

Capitolo 53. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi (giornate di cura e materiali d'ospedale), lire 3,850,000.

Capitolo 54. Contributo governativo per il funzionamento del Regio Comitato talassografico italiano (legge 13 luglio 1910, n. 442), lire 353,000.

Capitolo 55. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*), lire 1,000,000.

Capitolo 56. Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 12,050,000.

Capitolo 57. Fitto di locali e canoni d'acqua per la marina militare, lire 400,000.

Capitolo 58. Personali civili dipartimentali (di ragioneria, di gestione, d'ordine, ingegneri chimici ed elettricisti, tecnici, disegnatori e assistenti dei Regi arsenali marittimi) — Stipendi e supplementi di servizio attivo (*Spese fisse*), lire 12,000,000.

Capitolo 59. Inpennità di gestione e di responsabilità per i personali civili della Regia marina, lire 220,000.

Capitolo 60. Servizio semaforico e radiotelegrafico — Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento, lire 2,400,000.

Capitolo 61. Difese marittime e costiere — Armi e materiale da guerra per il miglioramento e la conservazione della efficienza bellica — Materiale di uso specifico delle difese stesse, compresa la spesa per energia elettrica non inerente al servizio del casermaggio e degli arsenali, lire 30,000,000.

Capitolo 62. Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi, lire 700,000.

Capitolo 63. Combustibili liquidi e solidi per la navigazione e per i servizi di bordo in genere, per le fotoelettriche, per le stazioni radio-telegrafiche, per le difese marit-

time, per gli apparati motori degli arsenali, per le ferrovie locali e per gli autoveicoli — Ricostituzione delle scorte nei depositi, lire 83,000,000.

Capitolo 64. Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi, per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per le ferrovie locali — Ricostituzione delle scorte nei depositi — Materiali di consumo per le Regie navi, lire 16,500,000.

Capitolo 65. Fornitura di energia idroelettrica per l'esercizio degli apparati motori, per i servizi di porto e per le Regie navi in disarmo ed in riparazione, lire 7,000,000.

Capitolo 66. Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 3,000,000.

Capitolo 67. Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi — Spese di collaudo dei materiali — Spese per il movimento e trasporto dei materiali, lire 9,000,000.

Capitolo 68. Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali marittimi e presso l'industria privata — Sistemazione di cannoni sulle navi mercantili e scafo metallico, lire 184,678,000.

Capitolo 69. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata, lire 70,000,000.

Capitolo 70. Munizionamento per esercitazioni a terra ed a bordo — Materiali per la costruzione di bersagli — Premi di tiro, lire 11,000,000.

Capitolo 71. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese d'assicurazione del personale lavorante della Regia marina, lire 82,550,000.

Capitolo 72. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511), *per memoria*.

Capitolo 73. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese dalla marina militare, lire 5,000,000.

Capitolo 74. Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali, lire 250,000.

Capitolo 75. Spese postali, telegrafiche e telefoniche dipartimentali, lire 330,000.

Capitolo 76. Spese per rilegature, macchine da scrivere, calcolatrici e materiali speciali. Acquisto di pubblicazioni tecniche per uso degli uffici dipartimentali, lire 200,000

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 77. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 300,000.

Capitolo 78 Indennità temporanea mensile ai personali civili e militari della Regia marina, lire 21,900,000.

Capitolo 79. Contributo straordinario al Regio Comitato talassografico per corrispondere al personale civile di ruolo, assistente, la indennità temporanea mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, 1314, e Regi decreti 20 luglio 1919, n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737, lire 50,000.

Capitolo 80. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima, lire 21,000,000.

Capitolo 81. Indennità al personale lavorante della Regia marina licenziato a termini del Regio decreto 19 aprile 1923, n. 945, lire 800,000.

Capitolo 82. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri — Assegni ed indennità militare (*Spese fisse*), 5,893,000 lire.

*Spese per la marina militare* — Capitolo 83. Fondo complementare per le nuove costruzioni navali, lire 183,000,000.

Capitolo 84. Miglioramento dell'efficienza bellica delle Piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, lire 16,000,000.

Capitolo 85. Lavori portuali per il miglioramento delle Piazze marittime e delle basi navali, lire 9,000,000.

*Spese diverse*. — Capitolo 86. Annualità di ammortamento del mutuo della Cassa depositi e prestiti di lire 480,000 per la costruzione ed arredamento del Regio istituto di biologia marina del Tirreno e degli altri istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano (Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801), lire 34,630.

Capitolo 87. Costruzione e primo esercizio di scuole nautiche, *per memoria*.

*Riassunto per titoli*. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 4,870,000.

Debito vitalizio, lire 83,070,000.

Spese per l'istruzione nautica, 4,120,000 lire.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 6,275,000.

Spese per la marina militare, 862,658,000 lire.

Totale, lire 960,993,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali lire 49,943,000.

Spese per la marina militare, 208,000,000.

Spese diverse, lire 34,630.

Totale, lire 257,977,630.

*Riassunto per categorie*. — Categoria I. — *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordinaria), lire 1,218,097,630.

Lo metto a partito.

(È approvato).

Procediamo ora alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

#### Art. 2.

Ai termini delle leggi 20 giugno 1909, n. 366, e 6 luglio 1911, n. 650, il Ministero delle finanze è autorizzato per l'esercizio finanziario 1927-28, ad anticipare al Ministero della marina, in conto corrente, fondi fino al massimo di lire 32,000,000, per il servizio di cassa delle Regie navi che non si trovano nella posizione amministrativa di disarmo e dei Corpi a terra.

Le Regie sezioni di tesoreria provinciale sulle quali, nel predetto esercizio, potranno essere rilasciati ordini di pagamento a carico del conto corrente, sono quelle di Spezia, Taranto e Venezia.

(È approvato).

#### Art. 3.

Le disposizioni degli articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511, sono estese ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi arsenali militari marittimi: i relativi prelevamenti non potranno eccedere, durante l'esercizio 1927-1928, la somma di lire cinque milioni.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio medesimo, potranno operarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione, di cui ai

succitati articoli di legge, sono descritti nella annessa tabella A.

Si dia lettura dell'annessa tabella.

GRECO, segretario, legge:

TABELLA A.

*Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1927-28, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 73 (Articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511).*

Capitolo. 30. Ufficiali della Regia marina - Stipendi, supplemento di servizio attivo ed assegni fissi. (*Spese fisse*).

Capitolo 31. Ufficiali in posizione ausiliaria - Assegni (*Spese fisse*).

Capitolo 32. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina.

Capitolo 33. Corpo Reale equipaggi - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme.

Capitolo 34. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina, ecc.

Capitolo 35. Corpo Reale equipaggi - Vestiario.

Capitolo 36. Corpo Reale equipaggi - Viveri.

Capitolo 37. Corpo Reale equipaggi - Soprassoldi, gratificazioni di rafferma - Sussidi per disgraziati accidenti, ecc.

Capitolo 38. Difese costiere - Soprassoldi al personale.

Capitolo 39. Servizio semaforico e radio-telegrafico - Soprassoldi al personale militare - Spese per fattorini e cantonieri, ecc.

Capitolo 40. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi.

Capitolo 41. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, ecc. (*Spese fisse*).

Capitolo 42. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali.

Capitolo 43. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del corpo Reale equipaggi.

Capitolo 45. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione. Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.

Capitolo 46. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e

spese eventuali di campagna) - Spese per il contingente in Cina - Spese riservate del Capo di Stato Maggiore.

Capitolo 48. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia Accademia navale - Regia scuola meccanici - Regia scuola specialisti), ecc.

Capitolo 53. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi giornate di cura e materiali d'ospedale.

Capitolo 55. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina. (*Spese fisse*).

Capitolo 69. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata.

Capitolo 71. Mercedi giornaliera, cottimo e premi - Sussidi - Soprassoldi - Missioni, trasferte e spese di assicurazione del personale lavorante della Regia marina.

Capitolo 72. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511).

Capitolo 77. Assegni di aspettativa, di disponibilità provvisoria e di congedo provvisorio (*Spese fisse*).

Capitolo 78. Indennità temporanea mensile ai funzionari civili e militari della Regia marina.

Capitolo 80. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima.

Capitolo 82. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri - Assegni ed indennità militare (*Spese fisse*).

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 3 coll'annessa tabella testè letta.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4, il cui testo d'accordo fra Ministero e Commissione è stato così modificato:

Art. 4.

Ai capitoli indicati nell'articolo 6 della legge 3 giugno 1926, n. 910, che approva lo stato di previsione della spesa dell'esercizio 1926-27, sono aggiunti, per l'esercizio 1927-28 e successivi, i seguenti:

Corpo Reale equipaggi - Vestiario;

Corpo Reale equipaggi - Viveri;

Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento;

Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo — Materiali per la costruzione di bersagli — Premi di tiro.

(È approvato).

Art. 5.

L'iscrizione della quota di spesa straordinaria assegnata all'esercizio finanziario 1927-28, in base al Regio decreto 10 novembre 1924, n. 2190, per la costituzione e primo esercizio di scuole nautiche, è rinviata agli esercizi successivi.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Chiusura e risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928: (1171)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	169
Voti contrari . . . .	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1623, contenente modificazioni alle tariffe per il servizio delle riscossioni per conto di terzi: (1037)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1524, che autorizza il Fondo per l'emigrazione ad anticipare sugli avanzi di bilancio somme fino alla concorrenza di lire 6,000,000 alla Società cooperativa edilizia « Aurelia »: (1038)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	169
Voti contrari . . . .	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1637, recante agevolazioni per la riscossione di tasse arretrate nelle provincie annesse: (1045)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1672, concernente il riordinamento della Commissione centrale per le imposte dirette: (1065)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	884
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1944, concernente l'introduzione di un nuovo termine di commisurazione per la graduazione della tassa di bollo sulle cambiali con scadenza non superiore ad un mese: (1129)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 9 novembre 1926, n. 1881, che modifica il Regio decreto 30 agosto 1925, n. 1558, relativo ai servizi per la liquidazione dei beni, diritti ed interessi appartenenti ai cittadini di Stati già nemici. (Approvato dal Senato) (1138)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1701, concernente la fusione della Cassa di risparmio di Chivari con quella di Genova: (1083)

Votanti . . . . .	174
Maggioranza . . . . .	83
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 MARZO 1927

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 2033, proroga dei privilegi fiscali fino al 31 dicembre 1927 agli esattori del decennio 1913-22: (1182)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Convalidazione del Regio decreto-legge 9 novembre 1926, n. 1880, che autorizza una prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1926-27. (Approvato dal Senato): (1185)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	169
Voti contrari . . . .	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1927, n. 125, concernente provvedimenti per la riscossione delle imposte dirette: (1312)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	170
Voti contrari . . . .	4

(La Camera approva).

Provvedimenti relativi alla Amministrazione del Fondo per il culto e del Fondo di religione e beneficenza della città di Roma ed agli uffici del Ministero della giustizia e degli affari di culto: (1382)

Presenti e votanti . . .	174
Maggioranza . . . . .	88
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari . . . .	6

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Alberti — Antonelli — Armato — Arrivabene Giberto.

Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Bannelli — Barnaba — Bartolomei — Bassi — Belluzzo — Bette — Bianchi Fausto — Bianchi Michele — Bilucaglia — Bisi — Bodrero — Boeri — Bolzon — Bonaiuto — Bonardi — Bottai — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Buttafochi.

Caccianiga — Calore — Canelli — Caprice — Caradonna — Cariolato — Cartoni — Ca-

rusi — Casagrande di Villaviera — Cerulli-Irelli — Chiarini — Cian Vittorio — Ciano Costanzo — Ciardi — Ciarlantini — Cristini — Cucini.

D'Alessio Nicola — D'Ayala — De Collibus — De Grecis — Del Croix — Di Fausto — Di Marzo — Di Mirafiori-Guerrieri — Ducos. Fazio — Federzoni — Felicioni — Fera — Finzi — Fontana — Forni Roberto — Fragapane — Frignani.

Gallo — Gangitano — Gargioli — Gatti — Genovesi — Gentile — Gianferrari — Giovannini — Giuliano — Giunta — Giuriati — Gray Ezio — Greco — Guàccero — Guglielmi. Iglori — Imberti — Insabato. Joele — Josa.

Lantini — Larussa — Lessona — Lissia — Locatelli — Lupi.

Macarini Carmignani — Maccotta — Maggi — Magrini — Majorana — Mammalella — Mantovani — Marani — Mariotti — Marquet — Martelli — Mattei-Gentili — Maury — Mazza de' Piccioli — Messedaglia — Miari — Milani Giovanni — Miliani G. Battista — Morelli Eugenio.

Olivi — Orsolini Cencelli.

Pace — Padulli — Pala — Palmisano — Paratore — Pasqualino Vassallo — Peglion — Pellanda — Pellizzari — Pennavaria — Pennisi di S. Margherita — Perna — Pezzullo — Piccinato — Pirrone — Polverelli — Preda.

Racheli — Raggio — Razza — Renda — Restivo — Riolo — Rocco — Romanini — Romano Ruggero — Rosboch — Rossi-Passavanti — Rossini — Rossoni — Rotigliano — Russo Gioacchino.

Salandra — Salvi — Sardi — Savelli — Savini — Schirone — Serpieri — Severini — Sipari — Solmi — Spezzotti — Spinelli — Starace — Suardo — Suvich.

Tofani — Torre Andrea — Tosti di Valminuta — Tovini — Trigona — Tròilo — Tumedei.

Ungaro.

Vacchelli — Valentini — Ventrella Almerigo — Ventrella Tommaso — Viale — Vicini — Viola — Volpe.

Zimolo — Zugni.

Sono in congedo:

Adinolfi — Albicini — Alice. Barattolo — Barbieri — Bennati — Bertacchi — Bertone — Bono.

Cavaliere — Cavazzoni — Ceci.

Donegani.

Fani — Farina — Farinacci.

Gemelli — Gianturco.  
 Jung.  
 Leonardi.  
 Madia — Marescalchi — Meselella — Muzzarini.  
 Pavoncelli — Pili — Pisenti — Prunotto — Putzolu.  
 Ricchioni — Rubino.  
 Sarrocchi.  
 Tullio.

*Sono ammalati:*

Belloni Amedeo.  
 Canovai — Cao — Cerri.  
 De Martino.  
 Foschini.  
 Gnocchi.  
 Marchi Giovanni — Mazzolini — Meriano.  
 Romano Michele — Rossi Pier Benvenuto.  
 Sansone.  
 Termini.  
 Zaccaria.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Aldi-Mai — Arnoni.  
 Barbaro — Biagi — Borriello.  
 Ceserani — Crollalanza.  
 De Capitani d'Arzago.  
 Ferretti — Forni Cesare.  
 Galeazzi — Gorini.  
 Lanfranconi — Leone Leone — Limongelli.  
 Maffei — Manaresi — Mazzini — Mazzucco  
 — Moretti — Mrach — Muscatello.  
 Nunziante.  
 Olivetti — Olmo.  
 Panunzio — Pierazzi.  
 Quilico.  
 Scorza.  
 Vassallo — Verdi.

**Interrogazione.**

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione presentata oggi.

TOSTI DI VALMINUTA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non creda necessario e urgente, in attesa del nuovo finanziamento per le obbligazioni-terremoto, provvedere a un finanziamento adeguato a favore del benemerito Istituto Vittorio Emanuele III (Sezione terremoto), che provvede ai piccoli mutui per somme non superiori alle 150 mila lire, e per conoscere altresì, se non ritenga opportuno concedere una ulteriore pro-

roga al termine per la presentazione delle domande di mutuo, che scade il 31 marzo 1927 e anche al termine per la documentazione relativa, che, pur essendo fissato per il 30 settembre 1927, si dimostra, fin da ora, addirittura insufficiente specie per il fatto, che il ritardo nella presentazione dei documenti dipende quasi sempre dagli uffici interessati; di che non si può in modo assoluto far colpa ai privati.

« Barbaro ».

PRESIDENTE. L'interrogazione testè letta sarà iscritta nell'ordine del giorno e svolta al suo turno.

La seduta termina alle 18.20.

*Ordine del giorno per la seduta di martedì.*

*Alle ore 16.*

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1. Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 890, riguardante l'iscrizione delle navi nella prima classe del Registro italiano agli effetti dell'articolo 4, sotto-articolo 12-f del decreto luogotenenziale 30 marzo 1919, n. 502. (934)

2. Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1926, n. 1110, che dà esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Austria firmato a Roma il 23 febbraio 1925, per regolare amichevolmente la sistemazione degli interessi inerenti ai territori dell'ex-Contea principesca del Tirolo, nonchè ai tre protocolli relativi e al protocollo finale. (955)

3. Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 maggio 1926, n. 1111, che dà esecuzione all'Accordo fra il Regno d'Italia e la Repubblica d'Austria, stipulato in Roma il 24 giugno 1925, per regolare amichevolmente la sistemazione degli interessi inerenti ai territori dell'ex-Ducato di Carinzia. (956)

4. Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1622, che reca norme speciali da applicare nei territori di confine delle nuove provincie e per il rilascio delle licenze di abbonamento alle radioaudizioni circolari. ((1036)

5. Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, riguardante lo stanziamento di 80 milioni e contenente disposizioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri. (1220)

6. Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 100, per la istituzione di una speciale tassa sulle capre. (1279)

7. Conversione in legge del Regio decreto 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia. (1317)

8. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 197, che integra le disposizioni del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, sulla disciplina del commercio di vendita al pubblico. (1338)

9. Conversione in legge del Regio decreto 10 febbraio 1927, n. 220, recante provvedimenti relativi allo spostamento in nuova sede dell'abitato di Predappio, in provincia di Forlì. (1353)

10. Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente l'alienazione delle Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili. (1274)

11. Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zycoln B. (1309)

12. Conversione in legge dei Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico d'artiglieria e 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un servizio degli specialisti del Genio. (1202)

13. Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2213, che estende il diritto al risarcimento dei danni di guerra a favore di coloro che, pur non essendo cittadini italiani al momento del danno, abbiano servito con fedeltà ed onore nell'esercito e nell'armata italiana per un periodo non inferiore ad un anno durante la guerra 1915-18 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana. (1310)

14. Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati. (1321)

15. Votazione a scrutinio segreto di 19 disegni di legge.

16. *Discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. (1177)

---

*Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

Avv. CARLO FINZI

---

Roma, 1927 — Tip. della Camera dei Deputati.