

CLXXXVI.

## TORNATA DI MARTEDÌ 29 MARZO 1927

ANNO V

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

## INDICE.

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	7303	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 per il rilascio delle licenze di abbonamento alle radioaudizioni circolari . . . . .	7305
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Annunzio di presentazione</i> ):		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. . . . .	7305
FEDELE: Conversione in legge del Regio decreto 17 febbraio 1927, n. 344, concernente la sistemazione di alcune zone archeologiche nel Napoletano. . . . .	7303	Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 100, per la istituzione di una speciale tassa sulle capre . . . . .	7306
VOLPI: Conferimento di pensione vitalizia alle nepoti di Alessandro Manzoni, signora Lucia Fumagalli e Bianca Fregonara . . . . .	7303	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 . . . . .	7306
CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 395, concernente il pagamento di quote a favore dei Comitati per l'uso di biglietti di andata e ritorno a riduzione . . . . .	7303	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 . . . . .	7306
<b>Convocazione degli Uffici</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	7303	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 . . . . .	7307
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):		Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, 1115, concernente la alienazione delle Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili. . . . .	7307
Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 890, riguardante la iscrizione delle navi nella prima classe del Registro italiano agli effetti dell'articolo 4, sottoarticolo 12-f del decreto luogotenenziale 30 marzo 1919, n. 502 . . . . .	7304	Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zyclon B. . . . .	7307
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 . . . . .	7304		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 maggio 1926, n. 1111, che dà esecuzione all'Accordo fra il Regno di 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 . . . . .	7305		

Pag.	Pag.
<p>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. . . . .</p> <p>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 nella armata italiana per un periodo non inferiore ad un anno durante la guerra 1915-1918 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana . . . . .</p> <p>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 . . . . .</p> <p><b>Disegno di legge (Discussione):</b></p> <p>Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928. . . . .</p> <p>GNOCCHI . . . . .</p> <p>GABBI . . . . .</p> <p>CASAGRANDE . . . . .</p> <p>BALBO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .</p> <p>BAISTROCCHI . . . . .</p> <p>GRECO . . . . .</p> <p>FINZI . . . . .</p> <p><b>Disegni di legge (Presentazione):</b></p> <p>BELLUZZO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 347, concernente l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli studenti delle scuole superiori di ingegneria e di architettura . . . . .</p> <p>VOLPI: Conversione in legge di decreti Reali concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione di Regi decreti autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'esercizio finanziario 1926-1927 . . . . .</p> <p><b>Plauso della Camera Cubana al colonnello De Pinedo :</b></p> <p>PRESIDENTE . . . . .</p> <p><b>Relazioni (Presentazione):</b></p> <p>TORRE ANDREA: Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario del 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928 . . . . .</p> <p>— Ordinamento della carriera diplomatica . . . . .</p> <p>— Ordinamento della carriera dei cancellieri . . . . .</p> <p>— Eccezionale ammissione di nuovi elementi nella carriera consolare . . . . .</p>	<p>TORRE ANDREA: Norme sull'assunzione di impieghi da parte di cittadini italiani all'estero . . . . .</p> <p>GENTILE: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2020, contenente norme per la assegnazione delle case economiche costruite dallo Stato nelle località colpite dal terremoto e consegnate alle rispettive amministrazioni comunali . . . . .</p> <p>— Approvazione della Convenzione internazionale per la eguaglianza di trattamento dei lavoratori stranieri e nazionali in materia di riparazione degli infortuni sul lavoro adottata dalla VII sessione della Conferenza nazionale del Lavoro . . . . .</p> <p>CELESIA: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 200, che reca modificazioni al Regio decreto-legge 24 maggio 1926, n. 945, concernente la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi . . . . .</p> <p>MAZZINI: Conversione in legge dei Regi decreti concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione dei Regi decreti autorizzanti prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'esercizio finanziario 1926-27 . . . . .</p> <p>PETRILLO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 253, concernente il contributo annuo governativo a favore della Regia Accademia dei Lincei . . . . .</p> <p>— Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 277, concernente modalità per la corresponsione degli assegni a cittadini stranieri che compiono studi presso Università, istituti superiori e istituti di istruzione artistica del Regno . . . . .</p> <p>CASALINI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1627, concernente il passaggio di impiegati del gruppo C del Ministero delle comunicazioni al gruppo stesso dell'Amministrazione centrale del Ministero della economia nazionale per il servizio telegrafico . . . . .</p> <p>— Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1943, concernente la riscossione delle tasse sugli autoveicoli e sugli autoscafi per l'anno 1927 . . . . .</p> <p>— Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2076, che dà facoltà al Governo di consentire alle Società concessionarie delle zone telefoniche la emissione di obbligazioni ipotecarie a condizioni speciali. . . . .</p>

	Pag.
CASALINI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, numero 2187, col quale è stata sospesa l'applicazione dell'articolo 38 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, circa le pensioni dei ferrovieri. . . . .	7323
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1793, concernente la concessione di riduzioni di tariffe per trasporti in transito da e per l'Italia . . . . .	7323
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1734, relativo alla emissione di una speciale categoria di buoni postali fruttiferi da cedere a Banche operanti fuori del Regno. . . . .	7323
VACCHELLI: Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica . . . . .	7323
VICINI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 257, portante provvedimenti per l'estensione alle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, delle disposizioni vigenti circa la revisione ed approvazione dei conti dei comuni e delle provincie e disposizioni transitorie per la definizione dei conti arretrati di detti enti. . . . .	7323

La seduta comincia alle 16.

VICINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

#### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Messedaglia, di giorni 1; Ducos, di 1; Renda, di 5; Di Fausto, di 3; Bonardi, di 2; Bianchi Fausto, di 7; Mariotti, di 2; De Grecis, di 1; Troilo di 1; Musotto, di 5; Mandragora, di 5; per motivi di salute gli onorevoli: Gianotti, di giorni 15; Mazzolini, di 8; Foschini, di 5; Leicht, di 7; Giovannini, di 8; Ceci, di 2; per motivi di pubblico ufficio gli onorevoli: Fabbri, di giorni 8; Miari, di 1; Milani Giovanni, di 2; Calore, di 5; Marquet, di 1; Josa, di 1; Salvi, di 2; Cian Vittorio, di 2; Bassi, di 3; Majorana, di 1; Guaccero, di 1; Lanfranconi, di 3; Preda, di 1; Lupi, di 1; Zugni, di 2; Gianferrari, di 3; Sansanelli, di 8; Mazzucco, di 2; Arnoni, di 10; Ferretti, di 3; Fera, di 1; Crollanza, di 4; Chiarini, di 2; Peglion, di 5; Serpieri, di 4; Trigona, di 1.

(Sono concessi).

#### Ringraziamenti per commemorazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenuti alla Presidenza della Camera i seguenti telegrammi:

« Capracotta — A nome di questa cittadinanza mi onoro ringraziare vivamente V. E. Governo Nazionale Camera deputati per commemorazione e condoglianze inviate perdita nostro illustre e benemerito concittadino S. E. Tommaso Mosca. Ossequi. — Podestà GREGORIO CONTI ».

« Napoli — Alta manifestazione Camera ci è grande conforto e nuova ragione di orgoglio. Profondamente commossi e grati ringraziamo Assemblea Nazionale Governo onorevole proponente e V. E. cortese comunicazione fattaci tanta nobiltà squisitezza sentimenti. — Famiglia PLACIDO ».

#### Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

Dal ministro della pubblica istruzione:

Conversione in legge del Regio decreto 17 febbraio 1927, n. 344, concernente la sistemazione di alcune zone archeologiche nel Napoletano. (1420)

Dal ministro delle finanze:

Conferimento di pensione vitalizia alle nipoti di Alessandro Manzoni, signora Lucia Fumagalli e Bianca Fregonara. (1421)

Dal ministro per le comunicazioni:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 359, concernente il pagamento di quote a favore dei Comitati per l'uso di biglietti di andata e ritorno a riduzione. (1422)

Il primo è stato inviato agli Uffici; gli altri due alla Giunta del bilancio.

#### Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati per giovedì alle ore 11, col seguente ordine del giorno:

*Esame dei seguenti disegni di legge:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 314, recante norme per l'immatricolazione e l'individuazione degli autoveicoli; (1402)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1927, n. 329, riflettente la

proroga del termine per l'applicazione nella Colonia Eritrea e nella Somalia dell'ordinamento amministrativo contabile per le colonie; (1407)

Disposizioni per la proiezione obbligatoria di pellicole cinematografiche di produzione nazionale; (1409)

Provvedimento relativo alla istituzione di un marchio nazionale per i prodotti ortifruttilicoli diretti all'estero; (*Urgenza*) (1410)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 326, riflettente la proroga dei termini per la presentazione delle domande di pensione da parte dei minorati e delle famiglie dei caduti per la causa nazionale; (1411)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 334, concernente provvedimenti in seguito alla nuova circoscrizione provinciale e proroghe di termini per la esecuzione di lavori nelle zone terremotate; (1412)

Equiparazione di titoli agli effetti della iscrizione nell'Albo degli ingegneri e degli architetti; (1415)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1927, n. 337, concernente aggregazione a Spoleto di sei comuni limitrofi; (1416)

Modificazione dell'articolo 87 della legge elettorale politica, testo unico 17 gennaio 1926, n. 118; (1418)

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

Conversione in legge del Regio decreto 17 febbraio 1927, n. 344, concernente la sistemazione di alcune zone archeologiche nel Napoletano. (1420)

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 890, riguardante la iscrizione delle navi nella prima classe del Registro italiano agli effetti dell'articolo 4, sottoarticolo 12-f del decreto luogotenenziale 30 marzo 1919, n. 502.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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, sottoarticolo 12-F del decreto luogotenenziale 30 marzo 1919, n. 502.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 934-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 maggio 1926, n. 890, relativo alla iscrizione delle navi nella prima classe del Registro italiano agli effetti del decreto luogotenenziale 30 marzo 1919, n. 502 ».

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 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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 a territori dell'ex-Contea principesca del Tirolo, nonchè ai tre protocolli relativi e al protocollo finale.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 955-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 6 maggio 1926, n. 1110, che dà esecuzione all'Accordo tra l'Italia e l'Austria, firmato in 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 ».

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 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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.

Se ne dia lettura.

VICINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 956-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 20 maggio 1926, n. 1111, che dà esecuzione all'accordo fra il Regno d'Italia e la Repubblica d'Austria, stipulato a Roma il 24 giugno 1925, per regolare amichevolmente la sistemazione degli interessi inerenti ai territori dell'ex-Ducato di Carinzia ».

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 3 settembre 1926, n. 1622, che reca norme speciali da applicare nei territori di confine delle nuove provincie per il rilascio delle licenze di abbonamento alle radioaudizioni circolari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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 per il rilascio delle licenze di abbonamento alle radio-audizioni circolari.

Se ne dia lettura.

VICINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1036-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 3 settembre 1926, n. 1622, che reca norme speciali da applicare nei territori di confine delle nuove provincie per il rilascio delle licenze di abbonamento alle radioaudizioni circolari ».

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 4 novembre 1926, n. 2269, riguardante lo stanziamento di 80 milioni e contenente disposizioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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.

Se ne dia lettura.

VICINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1220-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 4 novembre 1926, n. 2269, concernente lo stanziamento di 80 milioni e contenente disposizioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri ».

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 16 gennaio 1927, n. 100, per la istituzione di una speciale tassa sugli animali caprini.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 100, per la istituzione di una speciale tassa sugli animali caprini.

Se ne sia lettura.

VICINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1279-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 gennaio 1927 - Anno V - n. 100, per la « Istituzione di una speciale tassa sugli animali caprini » con l'aggiunta delle disposizioni stabilite nel seguente articolo. (*È approvato*).

Art. 2.

La decisione di ogni controversia relativa all'applicazione della tassa di cui al Regio decreto-legge sopra indicato spetta in primo grado alle Commissioni comunali istituite per i tributi locali ed in grado di appello alla Giunta provinciale amministrativa.

Per la presentazione dei reclami, sia in prima che in seconda istanza, è fissato il termine di venti giorni decorrenti rispettivamente dalla data di notificazione dell'accertamento per avviso individuale, o pubblicazione di matricola e dalla data di notificazione della decisione di primo grado.

(*È approvato*).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto legge 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione

di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1317-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia ».

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 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1338-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 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 ».

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 10 febbraio 1927, n. 220, recante provvedimenti relativi allo spostamento in nuova sede dell'abitato di Predappio in provincia di Forlì.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: 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.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1353-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 10 febbraio 1927, n. 220, recante provvedimenti relativi allo spostamento in nuova sede dell'abitato di Predappio, in provincia di Forlì ».

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 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente la alienazione delle Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga l'efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, numero 1115, concernente la alienazione di Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1274-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente l'alienazione di Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili ».

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 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zyclon B.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zyclon B.

Se ne dia lettura.

VICINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1309-A).*

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale del prodotto antiparassitario Zyclon B. ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge darà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno 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.**

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

Se ne dia lettura.

VICINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1202-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, nel nuovo testo concordato tra Governo e Commissione del quale do lettura:

Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico d'artiglieria, 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un Servizio degli specialisti del Genio, sostituendo all'articolo 3 del Regio decreto 16 dicembre 1926, n. 2121, il seguente:

« Per essere assegnati al servizio tecnico d'artiglieria occorre aver superato corsi regolari dell'Accademia d'artiglieria e genio, oppure quelli delle scuole di artiglieria e genio, compiuti in base ai precedenti ordinamenti, ovvero possedere la laurea in ingegneria, in chimica o in matematica o aver superato tutti gli esami di profitto prescritto dagli statuti delle scuole di ingegneria per il corso degli studi universitari d'ingegneria: occorre inoltre superare apposito concorso e successivamente un corso superiore tecnico d'artiglieria di tre anni dei quali i primi due d'insegnamento teorico ed il terzo di tirocinio.

*Il secondo comma identico.*

*Al secondo comma dell'articolo 15 il seguente:*

« Detti ufficiali potranno essere ammessi alla concessione degli speciali premi annui previsti per gli ufficiali assegnati ai servizi tecnici dal precedente articolo 10, e per quanto riguarda l'avanzamento, sarà loro applicabile la disposizione dell'articolo 4 del presente decreto ».

*E all'articolo 3 del Regio decreto 16 dicembre 1926, n. 2122, sostituendo il seguente:*

« Per essere assegnati agli specialisti del genio occorre superare i corsi regolari dell'Accademia d'artiglieria e genio, oppure quelli delle scuole d'applicazione d'artiglieria e genio compiuti in base ai precedenti ordinamenti, ovvero possedere la laurea in ingegneria civile, industriale o elettrotecnica o aver superato tutti gli esami di

profitto prescritti per i corsi quinquennali di ingegneria civile, industriale, elettrotecnica dagli statuti delle scuole di ingegneria del genio, occorre inoltre superare apposito concorso e successivamente un corso superiore tecnico del genio di due anni dei quali il primo di insegnamento teorico e il secondo di tirocinio ».

*Il secondo comma identico.*

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 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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.

Se ne dia lettura.

VICINI, segretario legge. (V. Stampato n. 1310-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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 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 1915-1918 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana ».

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 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del 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.

Se ne dia lettura.

**VICINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1321-A).**

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

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 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Presentazione di un disegno di legge.**

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'economia nazionale.

**BELLUZZO, ministro dell'economia nazionale.** Ho l'onore di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 347, concernente l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli studenti delle scuole superiori di ingegneria e di architettura. (1423).

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro dell'economia nazionale della presentazione di questo disegno di legge che sarà inviato alla Giunta del bilancio.

**Presentazione di relazioni.**

**PRESIDENTE.** Invito gli onorevoli Andrea Torre e Gentile a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

**TORRE ANDREA.** Ho l'onore di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928; (1169)

Ordinamento della carriera diplomatica; (1364)

Ordinamento della carriera dei cancellieri; (1365)

Eccezionale ammissione di nuovi elementi nella carriera consolare; (1366)

Norme sull'assunzione di impieghi da parte di cittadini italiani all'estero. (1367).

**GENTILE.** Ho l'onore di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2020, contenente norme per la assegnazione delle case economiche costruite dallo Stato nelle località colpite dal terremoto e consegnate alle rispettive amministrazioni comunali; (1166)

Approvazione della Convenzione internazionale per la eguaglianza di trattamento dei lavoratori stranieri e nazionali in materia di riparazione degli infortuni sul lavoro adottata dalla VII sessione della Conferenza nazionale del Lavoro. (1183)

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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

Se ne dia lettura.

**VICINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1177-A).**

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

Primo iscritto a parlare è l'onorevole Gnocchi. Ne ha facoltà.

**GNOCCHI.** Onorevoli colleghi, io ho l'audace presunzione di esprimere da questa tribuna il pensiero ed anche le impazienze

di una certa corrente dell'opinione pubblica nazionale che, pur ignorando la tecnica aeronautica, segue con amore l'impulso meraviglioso dato dal Governo fascista alla nostra organizzazione aerea.

Si potranno discutere certe direttive, si potrà anche dissentire dalla efficacia di certi provvedimenti, ma non si può riconoscere al Fascismo il grande merito di avere rinverdito le sorti e lo spirito della aeronautica italiana. (*Vivissime approvazioni*).

Quando le camicie nere entrarono in Roma, l'aviazione di Vittorio Veneto era pressochè distrutta. Di un mirabile patrimonio, che era costato al Paese circa un miliardo, l'80 per cento era stato lasciato nel più completo abbandono, quando non era stato venduto, o derequisito, o anche rubato.

Non restava più che qualche centinaio di apparecchi efficienti, mentre le glorie delle ventidue medaglie d'oro, gli eroismi e le epiche lotte che nessun combattente può avere dimenticato, non rappresentavano per i governanti del tempo che un triste tormentoso ricordo di una guerra immane da essi subita.

Invece ora abbiamo un esercito ed uno spirito aeronautico; abbiamo l'entusiasmo che ci fa padroni del cielo, ed ali e piloti che portano trionfalmente per il mondo i colori della Patria. (*Vivissime approvazioni*).

Ma non intendo tessere con la mia sfiorata oratoria le lodi del Governo fascista. Ho abbandonato il mio riserbo per un compito ben più modesto e forse più ingrato, quale quello di rilevare alcune lacune e deficienze che, a mio modesto avviso, esistono nella organizzazione aerea del nostro Paese.

L'onorevole relatore, con rara consapevolezza, ha tracciato un quadro prezioso dei complessi problemi che sono inerenti alla potenza aerea della nostra Patria, e, con linguaggio prudente, ha accennato alla evidente insufficienza della aviazione civile italiana.

In verità l'aviazione civile in Italia è ancora in fasce, e i 35 milioni stanziati per il 1927-28 risultano assolutamente sproporzionati alla urgente necessità di non lasciare escludere l'Italia dalle grandi linee aeree internazionali.

È vero che molte spese dell'aviazione civile gravano sul demanio, sulle costruzioni aeronautiche ed anche su molti altri capitoli del bilancio, ma pur tuttavia le sovvenzioni per le sole linee aeree sono troppo modeste per lasciar adito a fondate speranze, specie

quando si pensa che la Germania nel 1926-27 ha stanziato per tale titolo ben 41 milioni di marchi oro, e la Francia ben 80 milioni di franchi.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. La Francia è cinque volte più ricca di noi.

GNOCCHI. È vero, ma l'urgenza del problema e la sua importanza vitale per la sicurezza della Patria giustificano ogni sforzo per superare le ristrettezze del bilancio, tanto più che ormai è risaputo che l'aviazione civile rappresenta una massa ausiliaria della aviazione militare, direi quasi la massa integrante della flotta aerea d'una nazione.

E poi ormai le linee aeree regolari avvolgono il mondo intiero con una rete di oltre 60 milioni di chilometri, sì da fare scomparire ogni dubbio ed ogni diffidenza circa l'avvenire di questo nuovo mezzo di comunicazione che ha in questi ultimi anni raggiunto ormai una regolarità soprendente.

Sui 20 milioni di chilometri che costituiscono le linee aeree europee si è raggiunta nel 1926 una regolarità di servizio dell'80 per cento, e si devono lamentare soli tre incidenti gravi che costarono la morte a venti passeggeri.

Infine, se tutto ciò non bastasse, l'Italia è fatalmente spinta dal suo destino di potenza mediterranea verso una salda e potente organizzazione civile aerea perchè la sua posizione geografica, fra l'Africa, l'Europa e l'Asia non le consente di essere mediocre e tanto meno assente da questa magnifica competizione ingaggiata tra le nazioni che imperano e quelle che vogliono fermamente imperare nel mondo.

Tanto più che gli Stati che ci circondano sono tra i più potenti in materia di aviazione civile: la Germania detiene il primato tra le nazioni, e le sue linee rappresentano il 28 per cento delle linee europee; la Francia ha il secondo posto; gli apparecchi tedeschi, nel 1926, hanno percorso 6 milioni di chilometri ed hanno trasportato oltre 60 mila passeggeri ed un carico di circa 900 tonnellate di merci; quelli francesi hanno percorso da quattro a quattro milioni e mezzo di chilometri, hanno trasportato circa 700 tonnellate di merci, mentre quelli italiani hanno percorso soltanto 518 mila chilometri, e trasportato 1550 passeggeri...

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. 6330 passeggeri.

GNOCCHI. 6330 passeggeri, e circa 33 mila chilogrammi di merci.

Ma anche in queste modeste, anzi in queste infantili proporzioni l'aviazione civile italiana presenta molti inconvenienti. Innanzitutto è un errore assegnare le linee civili ad un numero troppo grande di società, le quali per la lieve entità delle intraprese loro assegnate, non possono offrire serie e severe garanzie di perfetta regolarità.

Quello che è accaduto nei paesi più progrediti per l'aviazione civile dovrebbe insegnare qualche cosa: l'Inghilterra ha iniziato felicemente il riordinamento delle imprese aviatorie in un unico organismo, l'Imperial Airways Ltd; la Francia, se non è riuscita a riunire in un unico organismo tutte le sue imprese aeree, ha proceduto con alacrità alla eliminazione ed alla fusione di numerose società, sicchè oggi le sue mirabili e singolari linee imperiali verso le colonie africane sono esercitate esclusivamente dalla Compagnia Generale Des Entreprises Aeronautiques con un capitale sociale di 20 milioni di franchi. Ma il più mirabile esempio di organizzazione ci viene offerto dalla Germania che nel 1926 costituì la Luft Hansa con un capitale di 25 milioni di marchi, dei quali 10 milioni sottoscritti dal Reich e 10 milioni dagli Stati e dai comuni, ed alla quale venne assegnato l'effettivo monopolio delle imprese aeree tedesche.

Il Reich si preoccupa soltanto dello sviluppo e del collegamento delle linee aeree internazionali, mentre le linee interne si sostengono con i contributi degli Stati e dei comuni, contributi che raggiungono cifre considerevoli, perchè in Germania esiste anche uno spirito aeronautico regionale. Anzi in Germania è stata lamentata persino la epidemia degli aeroporti, perchè piccolissime città hanno profuso tesori per soddisfare l'orgoglio e anche il bisogno di essere scalo di linee aeree civili, ed una inchiesta ha, fra l'altro, rilevato che nel 1925 trenta città, e non delle più importanti, hanno speso la cifra considerevole di 13 milioni di marchi per aprire una linea aerea di esclusivo interesse locale.

In questo modo la Germania si è dotata di un numero considerevole di aeroporti perfettamente attrezzati, fra i quali primeggia quello di Tempelhof situato nel cuore di Berlino, dal quale partono giornalmente 400 passeggeri, mentre per il tramite della Luft Hansa è riuscita a possedere o a controllare i due terzi della aviazione civile mondiale.

In Italia accade precisamente il contrario. Si può dire che da noi ogni linea è eser-

citata da una singola società. Io penso che invece bisognerebbe addivenire anche in Italia alla creazione di un unico e potente organismo, possibilmente parastatale, che, eliminando le interferenze, le pressioni e le troppo numerose richieste che oggi turbano il regolare funzionamento dell'ufficio dell'aviazione civile, consenta l'attuazione di un piano armonico ed organico, secondo le naturali correnti del traffico, e nel contempo assicuri una perfetta regolarità di servizio possibile a raggiungersi soltanto con larghe disponibilità funzionarie. La tedesca Luft Hansa è riuscita a raggiungere un coefficiente bassissimo per la sicurezza della vita umana, non tanto, io credo, per la superiorità tecnica dei suoi apparecchi e per le loro qualità aerodinamiche, quanto per il perfetto ammaestramento dei piloti in appositi campi scuola e per la larga dotazione di apparecchi delle sue linee in modo da non costringerli mai al massimo della loro autonomia.

Io so che il problema non è nè facile, nè tanto meno semplice; ma merita tutta la considerazione del Governo nazionale, perchè nella serrata, vasta, complessa competizione commerciale dei popoli noi potremo raggiungere qualche successo soltanto se sapremo riunire in un unico sforzo tutte le nostre possibilità.

Infine io debbo lamentare che sulle linee italiane volano troppi apparecchi stranieri. Tralasciamo per un momento la Brindisi-Costantinopoli dell'Aero-espressa italiana, sottoposta ad una larga revisione, soltanto sulla Torino-Trieste, volano apparecchi veramente italiani, perchè sulla Genova-Palermo si usano i Dornier-Wall che, per quanto costruiti in Italia, sono tedeschi, e sulla Venezia-Vienna gli Junker pure tedeschi.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Quali apparecchi vorrebbe adoperare?

GNOCCHI. Quelli italiani delle Officine Macchi, Savoia, Caproni e dei Cantieri Navali Triestini. Inoltre mi pare che anche le nuove linee, che si apriranno prossimamente al traffico, saranno esercitate con apparecchi stranieri.

Ciò danneggia l'industria nazionale, e soprattutto potrebbe presentare una seria preoccupazione per la nostra difesa aerea.

Senza cadere nelle esagerazioni dei professionisti del pericolo tedesco, che amano scorgere in ogni atteggiamento della Germania i sintomi della riscossa, si deve tuttavia riconoscere che la Germania è intenta ad una metodica preparazione secondo un piano

prestabilito e seguendo una strategia lungamente meditata.

L'industria e l'impero in Germania hanno stretto la loro alleanza fin dal tempo di Bismarck, ma le mutilazioni e le umiliazioni della sconfitta hanno creato l'unificazione delle forze produttive, commerciali e industriali con lo Stato.

Questa identità si rivela maggiormente nella industria aeronautica che anche da una superficiale osservazione si appalesa come un'industria di studio e di ricerche con scarsa attività industriale e con un esercito di tecnici assolutamente sproporzionato al numero dei suoi operai. È quasi impossibile interpretare esattamente il bilancio del Reich, ma, anche attenendoci fedelmente alle cifre esposte dal Reichsverkehr Ministerium, possiamo computare in 25 milioni di marchi le somme spese per il 1926-27 a solo titolo di perfezionamenti e di ricerche tecniche nel campo aeronautico.

Soltanto con questo formidabile, colossale appoggio l'industria aeronautica tedesca si risollevò dal grave colpo infertole dalle condizioni di armistizio per raggiungere quella perfetta efficienza tecnica, giustamente ammirata ed apprezzata oggi in tutto il mondo.

E la Germania iniziò allora il trasferimento in terra straniera delle sue industrie aviatorie. Così nel 1923 Yunker fondò in Russia una sua officina, poi chiusa in seguito a difficoltà sollevate dal Governo dei soviet, e più tardi aprì in Svezia il grandioso stabilimento della Flygindustrie di Malmö; così Dornier si presentò in vesti indigene in Italia con la Società meccanica di Marina di Pisa, in Giappone con la Kawesaski di Kolbè, e ora, in veste più sincere, in Svizzera ad Altenrhein, in modo da eludere brillantemente le convenzioni internazionali e contemporaneamente servire egregiamente gli interessi della produzione e del commercio tedeschi.

Io non vorrei che l'Italia agevolasse questa tattica di espansione tedesca a tutto danno dell'industria aeronautica nazionale.

Taluni accusano gli industriali italiani di non aver seguito il progresso aeronautico per non avere adottato su larga scala la costruzione metallica; ma oggi anche gli stessi tecnici, che io ho potuto interrogare, sono incerti sulle decisioni al riguardo. E, in fondo, tale problema diventerà di importanza nazionale quando i giacimenti di bauxite dell'Istria potranno fornire il metallo necessario

per la produzione nazionale. Io sono certo che allora l'industria italiana accelererà quella trasformazione industriale già iniziata se non altro per liberare l'industria nazionale dalla soggezione straniera delle materie prime.

Affermo ancora che esistono apparecchi civili italiani e sopra tutto che esiste la possibilità di costruirne nelle nostre officine.

Dolorosamente, l'industria aeronautica italiana si è finora essenzialmente sostenuta sulle commesse militari, e dolorosamente ha dovuto subire le alternative della nostra politica aviatoria.

Ora, il fatto giustamente rilevato dall'onorevole Vacchelli, della possibilità di una temporanea riduzione delle commesse militari, in attesa dell'applicazione dei nuovi perfezionamenti degli apparecchi bellici creerà una situazione penosa per la nostra industria aeronautica, situazione che, non deve passare inosservata al Governo fascista. In tale periodo indubbiamente la fabbricazione degli apparecchi civili presenterà l'unico efficace sbocco dell'industria aviatoria. Una saggia e previdente politica di Governo non deve limitarsi a richiedere la italianizzazione delle Società esercenti le imprese aeree, ma deve pretendere fin d'ora l'adozione di apparecchi rigorosamente italiani e spingere nel contempo le industrie nazionali ad attrezzarsi opportunamente per raggiungere la necessaria efficienza di produttività anche negli apparecchi civili.

Per il momento, onorevoli colleghi, a me basta aver richiamato l'attenzione su questo lato delicatissimo ed importante del problema aeronautico italiano, sul quale non mi indugero oltre per non abusare della pazienza della Camera, ed anche perchè sono certo che la miglior garanzia per l'avvenire della nostra aeronautica è data dal fatto che ad essa presiedono la guida illuminata del Duce e la cura assidua dell'onorevole Balbo, il quale non deve aver dimenticato l'insegnamento dei giorni pieni di ansia e di passione della primavera del 1914, quando il cammino della Patria era contrastato non tanto dai trecento deputati che trafficavano in quest'aula agli ordini dell'onorevole Giolitti, quanto dalla università da molti anni genuflessa innanzi alla cultura tedesca, dalla banca asservita alla Germania e dalla case ma che non vedeva altra gloria all'intuori dell'elmo puntuto.

Sono certo, che il Governo fascista veglierà perchè il giorno in cui la Patria avesse

ancora bisogno del sacrificio dei suoi figli, l'aviazione italiana non sia nè controllata nè asservita allo straniero. (*Applausi — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabbi.

**GABBI.** Onorevoli colleghi, mi son sentito chiedere da taluno di voi perchè io prendo la parola sull'aeronautica. (*Si ride*).

Io prendo la parola sull'aeronautica, spinto da alcune frasi del relatore onorevole Vacchelli che riguardano il tema dell'aviazione sanitaria.

Vi faccio noto che esistono dei deputati medici, in Francia e in Inghilterra, che sono dei piloti di primissimo ordine e debbo dirvi che il professore di anatomia umana nell'università di Bordeaux, il Piquet, è un eminente pilota. Il che fa onore al mio bottone. (*ilarità*). Vedrò di non attaccarlo. (*Si ride*).

L'onorevole Vacchelli, che, come sapete, è un eroico soldato ed anche uno scienziato insigne in quel campo della geografia nel quale ha già compiuto importanti e grandi studi, l'onorevole Vacchelli ha parlato anche dell'aviazione sanitaria ed ha toccato temi delicati, dicendo precisamente questo: « Esistono invero ragioni tecniche per le quali questo servizio, in determinate contingenze, a bordo delle regie navi, in colonia, sui campi di aviazione, deve essere disimpegnato da ufficiali medici dotati di particolare educazione professionale ». Perfettamente! « Ma poi, egli aggiunge, nulla vieta che questi medici specializzati appartengano ad un unico ruolo, anzichè siano separati, come ora, tra esercito e marina ».

E qui viene il mio primo dissidio con lui. Egli ritiene anche che le cognizioni tecniche inerenti alla specializzazione non siano, di massima, rilevanti. E nemmeno qui vado d'accordo con lui.

« Per acquistarle, egli aggiunge, basta un certo tirocinio », (non dice il periodo di tempo) « preceduto da una breve preparazione tecnica presso un'unica scuola di sanità militare per gli allievi ufficiali medici che preferiscono di essere destinati ai servizi in parola. Di questo ultimo punto lo ringrazio perchè viene ad accettare la proposta che feci lo scorso anno e che credo in via di attuazione ».

Per il secondo no. A me interessa assolutamente esprimere il mio dissenso e lo devo basare su due dati di fatto.

L'onorevole Vacchelli è uno scienziato, ma se la scienza è la classificazione naturale dei fatti e se la forza di essa dipende dalla

loro esatta valutazione, devo anche osservare che la dottrina fascista ha aggiunto la valorizzazione. E qui mi sembra che il relatore non abbia seguito la dottrina fascista (*Commenti*). E lo dimostrerò.

Il non voler considerare appieno la specializzazione nel campo della medicina militare è secondo me un errore grave. Un ministro civile della guerra al tempo bolscevico (che l'onorevole Vacchelli ricorderà) diceva che deve esistere soltanto un medico militare e che è assolutamente inutile avere un medico del fante, del marinaio e dell'aviere ed ugualmente inutile avere anche ospedali specializzati. Per quel famoso ministro della guerra saremmo tornati tre secoli addietro, quando la medicina era solamente curativa e si usava un medicamento pur che sia e la dottrina della malattia era un portato della più vuota filosofia.

Vengo ora a dimostrare che esiste una medicina specializzata navale ed una medicina dell'aviazione. La medicina navale ha il suo corpo di dottrina particolare, il quale si è accresciuto quando abbiamo dovuto studiare la vita del marinaio nei sottomarini, quando sotto l'influenza di queste condizioni anormali si ebbe una nuova patologia e la necessità di svolgere dei precetti particolari di igiene. Allora la medicina navale ha dovuto contribuire largamente con attenti studi per difendere coloro che nel sottomarino si sprofondano a parecchi metri sott'acqua. Una delle conseguenze che si trovarono fu la malattia deicassoni, una malattia spinale che poteva rendere paralitici quei disgraziati.

Questo è un ramo della medicina navale, ma ne esiste un altro. Sua Eccellenza Sirianni, che mi presta benevola attenzione, sa che le sue navi devono andare dai mari artici ai mari tropicali e che i medici navali devono conoscere la patologia delle singole regioni per difendere e difendersi. Quindi vi è tutta una dottrina di Medicine coloniche in questo campo che si aggiunge alla già nota e dà alla medicina navale l'importanza che deve avere. Vi sono trattati e giornali che parlano di questa medicina e del medico specializzato in tale funzione.

Ma se ha importanza la medicina del mare, nè ha una maggiore la medicina dell'aria. Qui il problema ha una portata assai maggiore. Noi abbiamo studiato la fisiologia delle altezze e in questo studio abbiamo raggiunto un primato che ancora non c'è stato tolto. I primi studi sulla vita a grandi altezze sono gloria italiana. Abbiamo continuato a studiare questo tema allargandolo

e facendone un corpo di dottrina veramente saldo.

Venuta la guerra, abbiamo aggiunto alla fisiologia delle altezze, la patologia delle altezze ed abbiamo adesso tutto un corpo di dottrina che si estrinseca in alcune forme morbose che andiamo sempre più studiando ed identificando.

Il volare a circa 4,000, 5000, 6000 metri con grande velocità, quando l'aria è un velo, l'ossigeno un bisogno acuto, la pressione barometrica notevolmente discesa e la temperatura molto fredda, impone all'organismo umano condizioni difficili di vita, e dobbiamo evidentemente ai nostri medici studiosi se hanno trovato dei rimedi a possibili offese. Mentre vi parlo vi do la notizia che sul cielo di Torino il professor Herlitzka, col colonnello Helbig e col professor Balla direttore del centro fisiologico, hanno trasportato il loro osservatorio dalla terra a 5000 metri, e stanno studiando l'influenza dell'ossigeno sulla vita del pilota. Abbiamo dunque in ciò un esempio veramente meraviglioso dell'ardire scientifico e possiamo dire di essere forse i primi in questo campo.

Vi è poi anche un altro gruppo di scienziati che s'inalzerà nel regno dell'aria per andare a studiare le modificazioni di circolo del respiro nell'uomo che vola; questa è opera veramente degna della medicina dell'aviazione.

Ma vi dirò di più. Noi dobbiamo assolutamente ricordare quello che si è rilevato di recente nei giovani piloti aviatori, e che ha determinato il nostro sotto segretario di Stato per l'aeronautica a inviare una circolare ai medici di aviazione per chiedere perchè dei giovani piloti, dopo due o tre mesi di esercizio, cadono in una specie di esaurimento e sono costretti a dichiarare che non possono più resistere al volo, e quando, due o tre mesi dopo lo riprendono, alcuni continuano ma altri si dichiarano assolutamente inidonei.

Signori! La vita nell'aria in condizioni profondamente mutate esige speciali conoscenze scientifiche, speciali providenze, e perciò la necessità di queste providenze ha dato sviluppo all'aviazione sanitaria, che altrove ha avuto sviluppo più notevole che da noi.

Ho potuto constatarlo io stesso nel passato agosto, quando ho veduto quasi tutti i principali centri di aviazione di sette nazioni; anche là si tiene calcolo della grande importanza che ha l'esame psicofisiologico di quelli che devono volare.

Per il volo ci vuole non solo attitudine fisica, ma anche forte volontà. Ma la buona volontà non basta senza l'attitudine fisica. E questa viene riconosciuta mediante l'esame psicofisiologico, che rappresenta l'ultimo portato di questa scienza.

Intanto nè la medicina navale, nè l'igiene navale, nè quella dell'aria si insegnano nelle Università; dove dovrà allora insegnarsi la psicofisiologia e la patologia umana delle altitudini?

VACCHELLI, *relatore*. Alla scuola di sanità!

GABBI. D'accordo. Ma allora non basterà una breve preparazione, ma bisognerà che questi medici si specializzino veramente: come abbiamo fatto un corpo di medici militari per l'esercito, un corpo di medici militari per la marina, così io penso che si debba fare un corpo di medici per l'aviazione. E lo dimostrerò.

I medici dell'aviazione non hanno soltanto il compito di stabilire con l'esame psicofisiologico se il pilota potrà resistere al volo, ma hanno davanti a sé anche il problema delle providenze necessarie per impedire che alcune malattie nascano, non solo, ma rimane ancora completamente al buio il problema dell'avvenire della vita del pilota.

Noi non sappiamo ancora che cosa possa accadere quando un individuo, costretto a vivere e cimentarsi in un ambiente dove l'aria è intensamente rarefatta, e fredda, e passa d'un tratto in aria molto calda, in un clima torrido, come accadde nella trasvolata De Pinedo.

Non sappiamo ancora. È un problema che dovrà essere studiato. Aggiungo ancora — e dobbiamo confessarlo — che dobbiamo essere un pò più moderni. In America specialmente esiste un medico aviatore incaricato di sorvegliare il regime di vita e di vitto del pilota. Questo fatto è di non lieve importanza, perchè non debba accadere ciò che accadde ad un nostro insigne uomo politico, il quale trovandosi, in volo, ricevette dal pilota un bigliettino in cui era scritto: mi sento male. Io avrei voluto vedere tutti i miei cortesi oppositori in quella situazione.

Quell'insigne uomo politico ebbe moltissimo spirito e scrisse sul bigliettino: « atterri al posto più vicino ». Appena l'apparecchio atterrò, il pilota disse che il malessere era causato dal fatto che aveva volato a stomaco troppo pieno. (*ilarità*)

È necessario dunque che si dia una maggiore importanza a questi studi. Essi rap-

presentano una necessità assoluta. Ritengo che occorra se non subito, perchè non lo consentirebbero, si dice, l'esigenze del bilancio, ma presto, presto, organizzare un Corpo aeronautico sanitario.

Dove prendiamo attualmente, onorevole Vacchelli, i nostri medici di aviazione? Dall'esercito e dalla Marina. La marina ha dichiarato che non ne darà più. L'esercito come ne può dare? Occorrono 904 medici per il nostro esercito e non ne ha che 700: ne mancano 200.

Si è aperto un concorso. Si sono presentati 100 medici; 40 si sono perduti per via, 60 sono andati alla scuola. Io domando e dico: come è possibile rifornire di medici l'aviazione, se non c'è neanche modo di rifornire l'esercito? Pochi medici concorrono, perchè l'avvenire che loro sorride non è certamente allettante!

Ma vi è dell'altro. Questi medici, che non possono naturalmente ricevere adesso quella preparazione a cui alludeva l'onorevole Vacchelli, hanno il diritto, dopo 2 anni, di andarsene. Anche per questo verso si viene a limitare il numero dei medici militari, molto più che si pensa di trattenerli per altri quattro anni ancora rendendosi così meno facile il reclutamento.

Come avviene oggi il rifornimento dei medici dell'aviazione? Cito un esempio recente. Vennero a mancare in breve tempo 4 medici. Allora si aprì un concorso che per varie traversie non ebbe alcun risultato. Si andò alla ricerca di medici di complemento. Uno, che è entrato a far parte del nuovo Corpo ha 53 anni!

Quale elasticità mentale e quale preparazione specifica egli possa avere, voi potete immaginare. Egli resterà nell'aviazione fino a quando non troverà di meglio.

Vi è poi un altro grave guaio, sul quale richiamo specialmente l'attenzione del relatore. Quando i medici hanno raggiunto il grado di tenente colonnello, e sono direttori di centri psico-fisiologici, devono entrare per 2 anni, in uno ospedale, senza di che non possono essere promossi colonnelli. Chi li sostituisce? Nessuno, che sia competente appieno!

Quindi il servizio come è fatto? Potete immaginarlo facilmente! E notate che col decreto del giugno di quest'anno si è anche creato un Istituto di consulenza medicolegale di grande importanza per le gravi decisioni che da esso dipendono e per cui è indispensabile una sicura competenza!

Ora non sembra logico e naturale che, come la marina prepara con concorsi e speciali titoli di studio i suoi medici, faccia altrettanto l'aviazione, nei cui riguardi anche la scienza medica è in continuo sviluppo ed ha grandissima importanza?

Molto più che non c'è la paura di intaccare quel concentrato di prudenza che è l'economia, sulla quale tanto insiste il relatore.

Il Corpo sanitario aeronautico non chiede un generale, non chiede 104 medici, ma si accontenta di 97, e non c'è un centesimo di più da spendere. Non c'è un Genio aeronautico? Non c'è un Commissariato aeronautico? Perchè non ci deve essere un Corpo sanitario aeronautico, tanto più ripeto, se l'economia non viene toccata?

Quindi io insisto perchè si crei un Corpo sanitario aeronautico, il quale si è reso benemerito anche in questi ultimi tempi per una serie non indifferente di forti studi che ha compiuto, e che saranno certamente utilizzati anche quando si potrà ripetere quella transvolata sui continenti che ha così gloriosamente fatto il nostro De Pinedo.

Signori, la conquista ideale dell'Atlantico attraverso l'aria spetta all'Italia, e quindi al Duce. Spetta all'Italia perchè i primi noi a trasvolare l'Atlantico: storicamente l'Atlantico ci appartiene, è nostro. (*Commenti*). Erano del resto italiani anche Colombo e Vespucci, coloro che lo conquistarono per mare, e quindi è sempre gloria italiana.

Io ho voluto parlare su questo tema perchè sono geloso di quello che fa l'Inghilterra, di quello che fa l'America, ed io vorrei che, dovendo essere primi nell'ingegno e nelle opere, fossimo i primi anche in questo campo di pratica applicazione di una scienza che nella difesa della vita è interamente nostra.

E devo quindi fare un elogio meritissimo al nostro segretario di Stato, che è ardente di passione e che vive già la vita dell'avvenire; devo lodarlo di avere accolto e, anche questa volta, mandato ad effetto, la domanda che si facessero delle aero-ambulanze sanitarie. Oggi fortunatamente una è pronta, un'altra lo sarà in breve tempo, e ci avvieremo così alla pari del Regno Serbo-Croato-Sloveno che ne ha dieci.

Devo anche ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato e quindi anche il nostro Primo ministro di avere accolto anche questa preghiera che rappresenta una necessità che ci mette in condizioni di potere,

specialmente nelle colonie, venire prontamente in soccorso ai nostri feriti.

Io penso che il grande sviluppo che la nostra aeronautica va prendendo, debba averlo in tutte le sue parti e che non debba perciò essere dimenticata quella aviazione sanitaria che è a mio giudizio la base fondamentale di tutto lo sviluppo dell'aeronautica. (*Applausi — Congratulazioni*).

#### Plauso della Camera Cubana al colonnello De Pinedo.

**PRESIDENTE.** Comunico alla Camera che mi è pervenuto dal Presidente della Camera dei Rappresentanti della Repubblica di Cuba il seguente telegramma:

« Colonnello Francesco De Pinedo giunto felicemente spiagge cubane scrivendo pagina gloriosa degna degli eroi di Omero. Camera Cubana interpreta sentimento nazionale cubano ed è unanimemente concorde nel salutare cordialissimamente per mezzo della Camera Italiana questo nobile popolo che appartiene ad una razza immortale e che offre all'umanità esempi di audacia e valore così ammirevoli come De Pinedo ». (*Vivissimi applausi*).

Interprete dei sentimenti della Camera, ho già risposto col seguente telegramma:

« La superba impresa di Francesco De Pinedo attestante come l'insuperato travolgere di continenti e di oceani non conosca ostacoli al suo ardire, è segnata, nella sua tappa sulle spiagge cubane, dal saluto entusiastico del popolo e dei rappresentanti della grande Isola americana che per questo fantastico volo rievocano le gesta leggendarie degli antichi eroi. In nome della Camera dei deputati, commossa per il cortese pensiero, ricambio il fervido e cordiale saluto ». (*Applausi*).

#### Seguito delle discussioni del disegno di legge:

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

**PRESIDENTE.** Riprendiamo la discussione sul bilancio dell'aeronautica.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casagrande di Villaviera.

**CASAGRANDE DI VILLAVIERA.** Prima d'iniziare la discussione del bilancio sento il bisogno di rivolgere il mio vivo plauso al relatore onorevole Vacchelli, per la visione

chiara delle necessità, per l'amore, la competenza e la fede ch'egli ha messo nello studio accurato e profondo dei problemi aeronautici.

E dico subito come io divida completamente le sue osservazioni ed i suoi giudizi, ad eccezione di un punto che però ha una importanza assai grande. E cioè laddove egli — constatato come invece del miliardo proposto per l'esercizio 1927-28 siano stati stanziati 700 milioni, dice che questo fatto potrebbe far pensare che si stia per verificare un « rallentamento » nella rapidità di sviluppo della organizzazione aeronautica nazionale, il che non è, — a suo avviso, — perchè è conveniente non spendere molto nell'ordinare apparecchi per formare nuove squadriglie, in attesa che l'industria produca le macchine più perfezionate e meglio rispondenti alle necessità. Questo, — onorevole relatore, — sarebbe giusto qualora la nostra aeronautica avesse già raggiunto un conveniente grado di sviluppo. Ma ciò non è, dobbiamo riconoscerlo, perchè abbiamo già avuto un « rallentamento » sulle cause del quale sorvolo poichè sono già ormai superate o in via di superamento. E purtroppo le nostre forze aeree sono lontane da quel punto di sufficiente potenzialità da permetterci di guardare serenamente il futuro.

Sorvolo sul numero degli apparecchi oggi esistenti — tra quelli in linea e quelli di riserva — numero che è indiscutibilmente deficiente. Quello che è più preoccupante è la constatazione delle caratteristiche deficienti degli apparecchi in servizio.

Noi abbiamo una inutile ed eccessiva suddivisione di « specialità » di apparecchi e, per ogni specialità, un campionario di tipi diversi.

C'è il bombardamento diurno e notturno; c'è la caccia diurna e notturna; c'è l'aviazione da ricognizione strategica e tattica; gli apparecchi da combattimento! Ebbene, bisogna riconoscere che tutte queste « specialità » non hanno ragione di essere e non sono se non una ragione di aumento di spese inutili, e soprattutto di grave diminuzione di quella organicità che deve essere la base per una solida e sicura organizzazione aeronautica, quale è quella che precisamente si propone il Governo fascista.

L'apparecchio da bombardamento — terrestre ed idro — che è apparecchio di « offesa » deve essere di tipo unico. Apparecchio plurimotore, dotato di sufficiente velocità e soprattutto di fortissima autonomia (non meno di 1500-2000 chilometri a pieno carico), capace di portare una bomba da una tonnellata



lata, o indifferentemente un peso corrispondente di uomini armati, con le parti vitali possibilmente protette, e potentemente armato in modo da poter largamente provvedere da sé alla propria difesa senza bisogno di scorte di apparecchi da caccia, i quali, se dovessero avere l'autonomia per accompagnarlo fino ai più lontani obiettivi, perderebbero le loro caratteristiche specifiche e non sarebbero più apparecchi da caccia! Dato il compito gigantesco riservato all'aviazione da bombardamento in caso di conflitto, è ovvio che occorre che questa massa sia imponente di numero, oltre che di qualità.

L'apparecchio da caccia invece, ha compito esclusivamente « difensivo » e perciò dovrebbe essere esclusivamente terrestre. Esso deve avere un grande campo di visibilità per poter essere vantaggiosamente impiegato anche di notte; deve essere potentemente armato; deve avere un'autonomia limitata ed essere invece dotato di fortissima velocità orizzontale e di salita e di grandissima maneggevolezza.

Se si pensa alla necessità di assicurare la difesa di tutti i centri militari e industriali, dei nodi ferroviari e stradali, oltre che alle crociere sul fronte e nel cielo della zona di radunata, prima, e di operazione poi; si può facilmente dedurre come sia necessario che anche l'aviazione da caccia debba essere in forza molto considerevole.

Quanto alla ricognizione, quella parte cioè che è destinata a collaborare con le forze dell'esercito e della marina, per esplorazioni, direzione del tiro delle artiglierie, rilievi fotografici, mitragliamenti, ecc., è sufficiente avere il piccolo numero, strettamente indispensabile, di squadriglie da ricognizione strategica, costituite da apparecchi — terrestri e idro — a larghissima autonomia e velocissimi, che abbiano la loro difesa principale proprio nella velocità; e il numero sufficiente di squadriglie da ricognizione tattica, su apparecchi che debbono avere una buona autonomia, e — specie per i terrestri — una efficace protezione delle loro parti vitali, in modo da poter essere con sicurezza impiegati come veri carri d'assalto aerei nelle azioni importantissime di azioni a bassa quota e nei mitragliamenti delle truppe.

Deve infine completare il quadro un tipo speciale da ricognizione idrovolante, piccolo, facilmente smontabile e montabile, da essere imbarcato sui sommergibili e sul naviglio sottile.

Ho detto a che cosa debbono ridursi le « specialità » degli aerei, ed ho accennato

alle caratteristiche generali degli aerei per ogni singola specialità.

Ho inoltre premesso come il numero degli aerei sia deficiente e — principalmente — come siano assolutamente insufficienti le caratteristiche degli aerei oggi in dotazione alle squadriglie. Questo non significa che qualche ditta non abbia creato qualche tipo di aereo soddisfacentissimo e geniale. Per esempio l'S. 55 — l'apparecchio con cui De Pinedo sta compiendo il suo magnifico volo — ha già dei requisiti ottimi che molto si avvicinano a quelli da me esposti per gli apparecchi da grosso bombardamento. E posso dire questo perchè gli ottimi requisiti di questo tipo sono stati recentemente comprovati e riconosciuti — finalmente — dagli organi tecnici competenti e personalmente dal nuovo sottosegretario di Stato per la aeronautica. Ora non si può non pensare con un certo rammarico che questo tipo ottimo di idrovolante fu presentato e collaudato nel 1924 e solo oggi si comincia ad avere in servizio, mentre si sono continuati ad ordinare in buon numero, apparecchi con caratteristiche decisamente inferiori.

Oggi bisogna riparare al « rallentamento » verificatosi nell'impulso dato in principio alla produzione e al perfezionamento dei vari tipi di aerei.

Non ordiniamo apparecchi se non nel numero strettamente necessario per mantenere in efficienza le squadriglie esistenti, senza pensare per ora ad aumentare il numero, in attesa che si creino le macchine nuove che abbiano i requisiti necessari. Su questo punto concordo perfettamente con l'onorevole relatore. Ma bisogna urgentemente, fissate le caratteristiche degli apparecchi per ogni specialità, bandire i concorsi tra le ditte, concorsi nei quali il Genio aeronautico non deve se non richiedere i dati base riguardanti la velocità, l'autonomia, il carico, l'armamento, il plafond, lasciando alla genialità degli ingegneri completa libertà d'azione sui mezzi e sulle disposizioni con le quali raggiungere le caratteristiche richieste. È necessario che i concorsi siano banditi al più presto, in modo da poter avere tra non molti mesi i nuovi tipi da sottoporre ai collaudi ufficiali, per ordinare poi le squadriglie da esperimento del tipo migliore, e finalmente, farli entrare al più presto in dotazione ai reparti.

Ma oltre a questo provvedimento veramente urgente, c'è un'altra importantissima questione da sistemare ed è la situazione dell'industria aeronautica.

Le ditte, pur avendo in generale della buona volontà, non sono animate da quella febbre, da quell'ansia di novità, di produrre tipi nuovi, di concezioni nuove, con requisiti tali da costituire veramente delle affermazioni decise e delle marcate tappe in avanti sulla via del progresso e della potenzialità aeronautica.

Questo dipende da molteplici fattori. Principalmente dal fatto che finora non si è sufficientemente facilitato lo sviluppo di quello spirito di reciproca collaborazione tra il Ministero dell'aeronautica e l'industria per il quale l'industriale abbia la sensazione precisa di essere il vero collaboratore del Ministero stesso, dal quale si sente incoraggiato, sospinto, sostenuto anche.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo ministro*. Anche punito.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Perfettamente. Anche punito se occorre. Una volta banditi i concorsi e sperimentati — senza perdere dei mesi — i tipi prescelti, occorre passare subito le ordinazioni alle ditte, cercando di darle in grande serie e non « a stillicidio » come si è troppo usato fare nel recente passato.

Le ditte lavoreranno meglio perchè avranno la tranquillità del proprio lavoro, e ne guadagnerà oltre che la produzione in qualità, anche l'organizzazione interna delle ditte stesse. È inoltre necessario di incoraggiare e sospingere i tecnici delle ditte a recarsi qualche volta all'estero per vedere cosa si fa, quali sono i progressi che negli altri paesi si realizzano nella produzione e nell'organizzazione degli stabilimenti.

Per quanto riguarda l'industria è necessario anche provvedere a quella che può realmente chiamarsi la mobilitazione dell'industria nel caso di conflitto, predisponendo tutto quanto occorre per mettere le ditte in condizione di far fronte sicuramente alle necessità della superproduzione, sia ampliando gli stabilimenti e aumentando il macchinario, sia curando la preparazione delle maestranze che, al momento della mobilitazione, dovrebbero prendere servizio nei vari cantieri per completare con quelle in pianta stabile la massa di lavoro necessaria per la superproduzione.

Come giustamente osserva l'onorevole relatore, occorre tener presente che gli ampliamenti degli stabilimenti aeronautici devono essere compiuti facendo sorgere i nuovi impianti nell'Italia centrale e meridionale, il più lontano possibile dalla offesa nemica. Cosa di capitale importanza questa se si pensa che tutte le ditte che costruiscono

apparecchi e motori, sono oggi nell'Italia settentrionale, espostissima agli attacchi disastrosi dei moderni colossi del bombardamento aereo che non lanciano più le modeste bombe da 50-100 chilogrammi, ma quelle di una tonnellata!

Altra cosa di capitale importanza è quella di realizzare il principio di standardizzare al massimo grado le parti elementari dei materiali aeronautici.

Tutto questo è un formidabile problema di cui il Capo del Governo ed il sottosegretario di Stato per l'aeronautica si rendono perfettamente conto, ma che richiede oltre ad enorme e razionale lavoro di preparazione, anche larga disponibilità di fondi. Risulta sempre di più la necessità che l'industria aeronautica sia florida, il che può ottenersi oltre che con i provvedimenti che ho prima accennati, anche col dar modo all'industria stessa di aumentare al massimo le possibilità di produzione fin dal tempo di pace, sia dando il massimo impulso all'aviazione civile e sportiva, — che non dovrebbero usare se non apparecchi nazionali, — sia, specialmente, col dare tutti gli incoraggiamenti e tutti gli aiuti alle ditte, per far loro riconquistare o consolidarsi sui mercati stranieri.

Per completare e consolidare lo sviluppo di una potente aeronautica che ci permetta di guardare con serenità all'avvenire, non bastano le macchine: ci vogliono le basi e gli uomini. La delicatezza dell'argomento, che impone una scrupolosa riservatezza, non consente di trattare esaurientemente il problema delle basi aeree. I brevi cenni fatti con riservata precisione dall'onorevole relatore nella sua relazione, danno del resto un'idea sufficientemente chiara di quella che è l'imponenza enorme dell'opera da compiere per le basi.

Finora si è fatto quanto si è potuto con i limitati fondi messi in bilancio, ma appunto per la scarsità di essi non si è potuto compiere — per la massima parte — che un lavoro di riattamento e d'ampliamento dei vecchi campi esistenti. È già un altro grande merito del Governo fascista di aver provveduto a ciò, specialmente se si pensa allo stato di abbandono e di distruzione in cui tutti i campi erano stati lasciati dall'insipienza dei passati governi. Ma questo non ci permette di non constatare quanto si sia lontani dal necessario grado di sviluppo che le basi aeree debbono avere.

È necessario completare i campi di mobilitazione e creare tutti i campi per la difesa dei centri industriali e militari, esposti alla eventuale offesa nemica.

Considerata la necessità che i campi base — soprattutto della massa da bombardamento — sorgano il meno vicino possibile alle frontiere, è necessario predisporre in prossimità dei confini tutti quei terreni di atterraggio dove i reparti possano scendere per rifornirsi e di dove possano spiccare il volo in condizione da usufruire di tutta la loro autonomia, fino ai più lontani obiettivi.

E tutto questo deve essere completato e integrato da una perfetta rete di posti di vedetta, che collegati ai comandi con molteplici e perfezionati sistemi di comunicazione, segnalino loro dai posti più avanzati dei nostri confini, l'approssimarsi di forze aeree nemiche, sapendone indicare con precisione almeno l'entità e la rotta. A questo proposito penso che potrebbe con vantaggio essere affidato questo delicato e importantissimo compito, sia alla Regia guardia di finanza, sia a reparti speciali della Milizia, provvedendo oltre che all'impianto della rete, anche alla completa preparazione del personale.

Tutto questo costituisce già una mole imponente di opere. Ma non è che una parte! In una precedente discussione del bilancio della marina, in perfetto accordo con analoga tesi sostenuta da competenti e autorevoli colleghi, sostenni la inutilità delle grosse navi e la necessità per la nostra marina di mettersi decisamente sulla via di sviluppare solamente il naviglio sottile, i sommergibili e i mezzi antisommergibili. Furono allora portati tutti i dati e le considerazioni dimostrative e convincenti in favore della nostra tesi.

Il Capo del Governo, col suo grande intuito, nella sua appassionata e tormentata fatica di creazione delle fortune future della Patria, aveva già prima di allora veduto quanto noi qui sostenemmo, e, quando venne il momento, prese nelle sue mani la direzione delle cose marine e, da allora, la nostra gloriosa marina, si è messa su questa via. Ora, onorevoli colleghi, è bene fissar bene nella mente che, per quanto la marina possa sviluppare nella sua interezza il programma navale che sarebbe necessario, essa malgrado il tradizionale eroismo dei suoi meravigliosi equipaggi, non potrà assolvere il suo compito di assicurare la libertà dei nostri traffici e delle comunicazioni marittime, se non sarà sviluppata in grado sufficiente e armonico la forza e la dislocazione dei reparti di idroaviazione, e in modo speciale della idroaviazione da grosso bombardamento, che può benissimo assolvere anche il servizio di ricognizione continua fin nei

punti più lontani. Necessita perciò provvedere alla sistemazione aeronautica della Sardegna e della Sicilia, sistemazione che richiede opere di grande mole e — oltre all'ampliamento della base di Leros (sapientemente ordinata nei primi mesi di vita dell'allora Commissariato aeronautica dal Capo del Governo, e con velocità fascista creata in meno di tre mesi!) — provvedere anche a creare le basi aeree lungo le coste delle nostre colonie libiche.

Queste sono le principali, imperiose necessità per quanto riguarda le basi. Per quanto esse debbano logicamente essere diluite in successivi esercizi, pure è chiaro come ben poco possa farsi con gli 85,230,000 di lire stabilite nel bilancio dell'esercizio in corso, e tanto meno con i 77,130,000 di lire dell'esercizio 1927-28, soprattutto se si pensa che buona parte di questa somma è assorbita dalle spese di manutenzione e d'ampliamento delle basi esistenti.

Avendo accennato alle basi che dovrebbero sorgere sulle coste libiche non posso non fare un cenno ad un'altra importante questione che riguarda appunto l'aviazione coloniale. Ad essa deve oggi provvedere il Ministero delle colonie col suo limitato bilancio. E questo porta la conseguenza — come giustamente ha constatato il relatore — che l'aviazione coloniale si trova in condizioni di minorata efficienza così per le squadriglie, come per le basi.

Secondo me è necessario che il Ministero dell'aeronautica assuma su di sé la gestione diretta dell'aviazione coloniale, creando le basi indispensabili soprattutto costiere, e inviando colà, a turno, reparti dell'aviazione metropolitana, la quale — oltre ad assolvere meglio i delicati compiti dei servizi coloniali — avrebbe modo di compiere un fruttifero periodo di impiego che sarà la miglior palestra per il proprio addestramento alla guerra.

Dovrei parlare un momento anche sul problema delle scuole militari d'aviazione, oggi suddivise e sparpagliate per l'Italia, in impianti insufficienti e non rispondenti alle moderne esigenze, e che invece sarebbe necessario fossero riunite in un campo unico, moderno, che le accentrasse tutte, che fosse veramente la palestra dove si forma e si perfeziona la coltura professionale teorico-pratica di tutto il personale della Regia aeronautica. Ma sorvolo su questo importante argomento per accennare invece alla sistemazione della Regia Accademia aeronautica, ora provvisoriamente sistemata a Caserta. Da essa debbono uscire ufficiali aviatori colti e soprattutto « navigatori »

Sarebbe bene che il Governo considerasse la necessità che nella sua sistemazione definitiva la Regia Accademia aeronautica sorga in località vicina al mare, che — oltre ad avere annessi o quasi un campo terrestre ed una base idro — dia modo di allenare gli allievi a tutte quelle pratiche marinesche, di voga, vela, navigazione su cacciatorpediniere con lanci di siluri, ecc., indispensabili per formare dei perfetti navigatori anche del cielo. Tutto quello cioè che s'era fatto finora, fino cioè a quando l'Accademia aeronautica era potuta rimanere annessa alla Regia Accademia navale. E io penso anche che sarebbe conveniente che gli allievi della Regia Accademia aeronautica compissero qualche campagna estiva con gli allievi della Regia Accademia navale, su una delle navi scuola a vela, che li portasse a visitare centri dove esistono campi e ditte d'aeronautica di nazioni straniere.

Ne guadagnerebbero i futuri ufficiali aviatori per la loro cultura nautica e marinaresca; ne guadagnerebbero i futuri marinai d'Italia aumentando le loro cognizioni aeronautiche.

Soprattutto se ne avvantaggerebbe la Nazione per quel maggiore reciproco affiatamento, indispensabile oggi più che mai, visto che idrovolanti con relativo equipaggio della Regia aeronautica, sono imbarcati a bordo di un certo numero di navi da guerra.

Considerati due degli elementi fondamentali, bisogna considerare il terzo elemento: gli uomini.

Sorvolo su tutti i molteplici problemi che riguardano l'ordinamento, l'istruzione, l'avanzamento, ecc., di tutte le varie categorie del personale. E mi limito a quello che costituisce l'elemento fondamentale: i piloti. Se si pensa al numero modesto dei piloti esistenti oggi in Italia, e se si riflette che — mentre con una buona organizzazione industriale si possono in pochi mesi superprodurre centinaia e centinaia di macchine — per creare dei sicuri piloti in numero rilevante occorre un tempo lunghissimo, vediamo subito come questo della formazione e del mantenimento in esercizio dei piloti, sia problema di capitale importanza.

Per poter guardare serenamente al futuro occorrerebbe avere diverse migliaia di piloti, in numero largamente superiore a quello necessario per mantenere in efficienza i reparti esistenti.

Fino ad oggi si sono banditi dei concorsi per piloti, per un numero esiguo di posti, nei limiti consentiti dalla scarsità del bi-

lancio. So che prossimamente il Ministero bandirà un concorso per 600 allievi piloti. È questo un ottimo passo avanti e m'auguro sinceramente che il concorso abbia l'esito più brillante. Ma per assicurare l'affluenza entusiastica di un rilevante numero di aspiranti, è necessario creare nel Paese quello stato d'animo d'interessamento, di entusiasmo e di fiducia, per il quale il popolo si appassioni al mezzo aereo, ne diventi un cultore: in una parola occorre creare e generalizzare nel popolo italiano una vera coscienza aeronautica.

L'onorevole relatore è stato felicissimo là dove, con profondo spirito di osservazione e con chiara visione delle necessità, ha esaminato questo grave problema.

Ebbene sì, onorevoli colleghi, ripetiamolo e convinciamocene, volare non è — soprattutto oggi che, per l'instancabile opera del Capo, gli italiani sono pervasi da quello spirito nuovo e gagliardo di giovinezza, che è lo spirito del fascismo — non è, ripeto, eroismo. Oggi volare può e deve divenire il mezzo normale e preferito di comunicazione, perchè il meglio rispondente alla vita nuova che è febbre di progresso e di perfezionamento e di velocità.

Come bene ha detto l'onorevole relatore, bisogna svolgere un'attiva e razionale opera di propaganda a mezzo della stampa, di conferenze, di cinematografie, di visite ai campi e di manifestazioni aeree.

Tutta una complessa, poderosa opera, nella quale il Partito stesso può trovare un altro vastissimo campo per la sua multiforme e feconda attività.

Ottimo provvedimento è stato quello recente, di aver ricostituito l'Ufficio stampa del Ministero dell'aeronautica. A questo provvedimento sarebbe consigliabile far seguire quello della ricostituzione di un reparto aereo, a diretta disposizione del Ministero, possibilmente composto di apparecchi civili, per dar modo di usufruire del mezzo aereo a uomini del Governo, a funzionari, senatori, deputati ed ai giornalisti.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. È già stato fatto.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Ne prendo atto con vivo compiacimento.

La stampa ha un compito di primissimo ordine in quest'opera di volgarizzazione dell'aeronautica e bisogna che i giornalisti, molti dei quali sono entusiasti del mezzo aereo, siano facilitati nell'assuefarsi all'uso di esso.

Importanza speciale hanno le manifestazioni aeree che il dormiente Aero Club,

scuotendosi dal suo letargo tutt'altro che aviatorio, dovrebbe organizzare di frequente sotto le direttive del Ministero per mettere il pubblico a contatto con le macchine e coi piloti; per illuminarlo e interessarlo ai problemi del volo, per dargli soprattutto il modo di volare e constatare di persona la sicurezza e la bellezza del volo!

Si faciliti di volare alle donne, nella loro generalità coraggiose ed entusiaste. L'esempio di esse sarà di stimolo a scuotere l'entusiasmo anche negli uomini riluttanti!

Due elementi fondamentali per la formazione dei piloti e per il loro mantenimento in esercizio sono il volo a vela e l'aviazione da turismo. Altri due problemi poderosi per l'attività dell'Aereo Club.

Pel volo a vela basta preparare due o tre campi in località adatta, mettendo poi in palio premi per le gare e per i concorsi dei modelli migliori dei tipi con cui i concorrenti prendono parte alle gare.

Con un'oculata propaganda, dato lo spirito nuovo che anima il popolo italiano, non v'è dubbio che si potrebbero raggiungere, in tempo non lungo, risultati notevolissimi, col duplice vantaggio di addestrare e aumentare il numero delle nuove reclute per l'aeronautica, che sarebbero navigatori ancor più perfetti, e di preparare la formazione della nuova classe degli ingegneri e dei tecnici di aeronautica. Tanto più importante questo fatto, se si pensa che in Italia non esistono oggi che una decina di ingegneri aeronautici, esclusi quelli militari.

Creare e sviluppare l'aviazione da turismo è problema che presenta difficoltà anche maggiori, ma che ha anche una maggiore importanza. Non v'è dubbio che stimolando lo sviluppo di una coscienza aeronautica nel Paese, man mano che si verrà costituendo quella numerosa riserva di piloti che è indispensabile, noi vedremo un buon numero di questi piloti che sempre più preferiranno usare il loro piccolo apparecchio come mezzo normale di trasporto, a tutto vantaggio della potenzialità aeronautica, industriale e bellica della Nazione.

Ma per questo non basta la propaganda; occorre creare un tipo speciale di piccolo apparecchio, a basso costo, con piccolo motore a raffreddamento ad aria, di facile manovra e manutenzione. Ed io penso che il Ministero dell'aeronautica, data l'importanza del problema, dovrà bandire un concorso apposito tra le ditte costruttrici.

Occorre inoltre creare però tutta la necessaria rete di campi di fortuna, per la quale durante il primo periodo di vita del Commis-

sariato dell'aeronautica era stato preparato tutto il programma, del quale si iniziò la espletazione nell'Umbria, e che restò poi abbandonato, rete indispensabile per dare sicurezza alla navigazione aerea da turismo.

Opera questa che va integrata col completamento e perfezionamento della rete radiotelegrafica e del servizio di trasmissione dei bollettini meteorologici, e da tutti quei provvedimenti intesi a facilitare lo sviluppo del turismo aereo, stabilendo magari premi per coloro che comprovino di mantenersi in continuo e sicuro allenamento.

Onorevoli colleghi, qualcuno potrà forse sorridere a queste idee, e considerarle frutto di una visione un po' futuristica del problema aeronautico.

Ebbene no! Se considerate che all'estero centinaia di migliaia di cittadini volano con assoluta naturalezza; che le donne, e perfino le balie coi bambini lattanti, usano in tutta semplicità il mezzo aereo; se pensate che, per esempio, in Germania negli ultimi due anni le linee aeree hanno svolto un traffico impressionante senza che si sia dovuta lamentare la minima disgrazia; e che al volo a vela si dedicano con entusiasmo un rilevante numero di giovani, vedrete che non si può considerare con scetticismo la chiara visione che noi che siamo degli entusiasti e dei credenti convinti abbiamo di quella che comincia ad essere già nel mondo una concreta realtà.

Sorvolo sull'importante argomento dell'aviazione civile dove una buona opera s'è svolta, e dove, soprattutto ora, si lavora veramente con ansia e con febbre di rapido sviluppo, veramente fascista.

Prima di finire però sento il bisogno di fare un brevissimo cenno su un argomento che dovrebbe ormai veramente considerarsi superato, e sul quale invece l'appassionata e tenace ostinazione di uomini valorosi e competenti, mi costringe a richiamare ancora l'attenzione della Camera. Intendo riferirmi a quella che può definirsi la unificazione dell'aeronautica. La volontà ferma del Capo mi consente di parlarne senza alcuna preoccupazione, perchè per le sue precise e ripetute dichiarazioni, tutti debbono convincersi che indietro non si torna.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo ministro*. In modo assoluto: Indietro non si torna.

CASAGRANDE DI VILLAVIERA. Tutti sono concordi nel riconoscere la fondatezza e l'importanza decisiva delle ragioni che hanno portato alla decisione di unificare in un ente unico tutto quello che riguarda l'aeronautica, mettendo questa su un piede d'indipendenza

e di parità con le altre due branche della difesa nazionale: Esercito e Marina, e affidando tutto quanto riguarda la cosa aeronautica nelle mani di coloro che hanno la maggiore competenza specifica: e cioè gli aviatori.

Nessuna discussione si fa circa le questioni tecniche, dalla scelta alla produzione delle macchine e delle armi, alla creazione e preparazione degli uomini per tutti i reparti aerei, nè per l'addestramento e l'impiego della massa indipendente da bombardamento. Il disaccordo comincia quando si parla di quelle aliquote di aviazione che debbono collaborare con l'esercito, e soprattutto poi per quelle che debbono collaborare con la marina.

Ora veramente non si riesce a vedere quali siano gli inconvenienti che questo nostro moderno ordinamento produce, dal momento che i programmi sono stabiliti d'accordo — e dovranno esserlo sempre più intimamente — tra i tre Stati Maggiori, e così la scelta delle basi, e la ripartizione in esse degli effettivi aeronautici, dato che questi sono alle dirette dipendenze, per l'addestramento e l'impiego, dei generali o degli ammiragli presso i comandi dei quali essi sono dislocati! Mi sembra innegabile che i compiti assegnati a questi reparti aerei, e gli ordini che essi riceveranno, saranno indiscutibilmente meglio compiuti dal personale aeronautico che è quello eminentemente tecnico per tutto quanto è azione dal cielo.

E non si può seriamente sostenere che per andare a compiere delle ricognizioni, o delle direzioni del tiro, o dei rilievi fotografici, o dei bombardamenti, sia per terra che per mare, è conveniente impiegare ufficiali di fanteria, di artiglieria o di marina.

Si dice che — oggi che a bordo di un certo numero di navi è imbarcato un idrovolante — è ridicolo vedere a bordo un ufficiale aviatore che non è marinaio e non sa dove metter le mani in qualsiasi manifestazione della vita di bordo!

A parte il fatto che l'ufficiale d'aeronautica oggi imbarcato su una nave non ha meno pratica marinaresca di quegli ufficiali non di vascello ugualmente imbarcati sulle Regie navi, e a parte che non basterebbe certo un dettaglio simile per informare la bontà del principio, bisogna tener presente che attraversiamo un periodo di transizione e che ogni inconveniente del genere sarà interamente eliminato con l'entrata in servizio degli ufficiali aviatori provenienti dalla Regia Accademia aeronautica i quali — per essere ottimi navigatori del cielo, deb-

bono assuefarsi, e lo saranno, anche alle pratiche delle attività e dei lavori dei navigatori del mare.

Onorevoli colleghi, ho finito, e vi ringrazio della benevola attenzione con la quale avete voluto seguirmi.

L'Italia, è bene ripeterlo, fa una politica sincera di pace, e non mira che ad assicurarsi le forze necessarie per la propria difesa e perchè il suo buon nome ed i suoi vitali interessi siano rispettati e salvaguardati.

Nel quadro delle forze armate dello Stato, le forze aeree hanno bisogno del massimo impulso per raggiungere quel grado di potenza che è indispensabile per permettere di guardare serenamente al futuro.

L'onorevole Capo del Governo disse giorni fa ai gloriosi ciechi di guerra, tornati a rivestire la divisa:

« I fucili, i cannoni, gli aeroplani, la chimica e tutti gli altri ritrovati non avranno valore se mancherà lo spirito che è la prima forza per qualunque battaglia, e, se la prova verrà, lo spirito dovrà essere armatissimo ».

Ebbene, onorevole Primo Ministro, per la vostra opera indefessa, per la vostra tenace volontà, pel vostro esempio mirabile, lo spirito nuovo della giovinezza d'Italia è già armatissimo.

A questo spirito eroico siamo sicuri che voi darete le macchine e i mezzi necessari per assicurare — se l'ora del destino suonasse — l'integrità e la gloriosa grandezza della Patria! (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

#### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

VOLPI, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Conversione in legge di decreti Reali concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione di Regi decreti autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'esercizio finanziario 1926-27. (1424).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Cesesia, Mazzini, Petrillo, Casalini, Vacchelli e Vicini a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 200, che reca modificazioni al Regio decreto-legge 24 maggio 1926, n. 945, concernente la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi. (1343)

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

Conversione in legge dei Regi decreti concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione dei Regi decreti autorizzanti prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario 1926-27. (1297)

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 253, concernente il contributo annuo governativo a favore della Regia Accademia dei Lincei, (1370).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 277, concernente modalità per la corresponsione degli assegni a cittadini stranieri che compiono studi presso Università, Istituti superiori e Istituti di istruzione artistica del Regno, (1381).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1627, concernente il passaggio di impiegati del gruppo C del Ministero delle comunicazioni al gruppo stesso dell'Amministrazione centrale del Ministero dell'economia nazionale per il servizio telegrafico; (1081).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1943, concernente la riscossione delle tasse sugli autoveicoli e sugli autoscafi per l'anno 1927, (1128).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2076, che dà facoltà al Governo di consentire alle Società concessionarie delle zone telefoniche la emissione di obbligazioni ipotecarie a condizioni speciali; (1198).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2187, col quale è stata sospesa l'applicazione dell'articolo 38 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, circa le pensioni dei ferrovieri; (1203).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1793, concernente la concessione di riduzioni di tariffe per trasporti in transito da e per l'Italia; (1087).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1734, relativo alla emissione di una speciale categoria di buoni postali fruttiferi da cedersi a Banche operanti fuori del Regno. (1088).

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

Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica. (1408)

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 257, portante provvedimenti per l'estensione alle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, delle disposizioni vigenti circa la revisione ed approvazione dei conti dei comuni e delle provincie e disposizioni transitorie per la definizione dei conti arretrati di detti enti. (1369)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

#### Seguito della discussione sul bilancio dell'aeronautica.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sul bilancio dell'aeronautica.

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'aeronautica.

BALBO, *sottosegretario di Stato per la Aeronautica. (Segni d'attenzione)*. Onorevoli colleghi! La chiara, analitica e comprensiva relazione compilata dal generale Vaccelli per la Giunta generale del bilancio, ha presentato agli occhi vostri un quadro fedele della situazione dell'aeronautica italiana, e un prospetto, pressochè completo, dei molteplici problemi che sull'aeronautica stessa incombono, e intendono sempre più adeguarla al comandamento che la guida: « non arrestarsi mai »!

Gli onorevoli deputati che sono intervenuti nella discussione hanno portato essi pure notevoli contributi di indagine, di consiglio e di critica, graditi suffragi di approvazione all'opera svolta ed utili suggerimenti per il lavoro futuro.

Il Duce, Ministro dell'Aeronautica, che raccogliendo nel 1922 l'ala anchilosata, ne annunciò e promosse la ricostruzione;

il Duce, che il dispiegamento di quest'ala incita e dirige, mi ha concesso l'alto onore di rappresentarlo nella discussione del bilancio e mi ha dato ordine di esprimere il suo compiacimento nel rilevare che tanto acuto discernimento e tanto concorde spirito di collaborazione animano oggidì il Parlamento, nello assecondare i nostri sforzi per donare all'Italia una aeronautica salda, florida e progrediente, valutandone così tutta l'importanza nella vita del paese: per la sua difesa in guerra e per il suo sviluppo pacifico.

Ho detto anche « per il suo sviluppo pacifico » giacchè, onorevoli colleghi, è d'uopo che oggi qui davanti a voi io riaffermi ed illustri, oltre al valore bellico, anche il valore morale, politico, economico dell'aviazione.

Voi sapete bene che l'aeronautica in generale e l'aviazione in particolare, benchè nata per l'irresistibile ansia dell'uomo nel superare ogni difficoltà ed ogni apparente divieto opposto dalle leggi naturali, deve tuttavia il suo primo progredire rapidissimo all'impulso della guerra, alla utilizzazione che se ne fece durante la guerra.

Orbene, questa sua originaria impronta marziale, troppo spesso ci fa dimenticare che il volo umano può e deve essere soprattutto un mezzo di espansione e intensificazione della vita pacifica, di acceleramento degli scambi fra i popoli, di aumento della loro capacità di produzione e di penetrazione nei territori fino ad ora troppo lontani o troppo chiusi al palpito della civiltà.

Ho sentito per questo il bisogno, onorevoli colleghi, di cominciare questo mio dire con il rammentare a chi mi ascolta i benefici e i vantaggi che può arrecare l'aviazione civile al mondo, e più specialmente a questo nostro popolo laborioso e forte, geniale e tenace, che altro non chiede se non d'averne nel mondo il suo posto di lavoro e la sua parte di benessere.

Ieri un'ala italiana ha sorvolato inesplo- rate solitudini e territori immensamente ricchi di beni naturali, ma chiusi o mal dischiusi alla civile e pulsante attività del secolo. (*Vivi applausi*).

Quell'ala col suo rombo dice agli Italiani sparsi pel mondo che essi non sono dispersi, perchè una ragione ideale li chiama e li collega alla Nazione sempre fervida che sa produrre e saprà trionfare.

Così è nel Mediterraneo, così nell'Atlantico, così è veramente, come fu detto: « dovunque palpiti un cuore italiano e dove possa giungere un'ala tricolore ».

Ma se le mire dell'ala italiana, rombante oltre i mari e gli oceani, sono pacifiche, non possiamo non renderci conto che il veicolo veloce ha pure in sè racchiusa una formidabile capacità distruttiva e che le stesse ali che altre Nazioni apprestano in concorrenza con noi nei traffici pacifici, potrebbero domani divenire d'un tratto ordegni di morte, e sorvolare le nostre città belle, i nostri opifici laboriosi, i nostri porti e le nostre riviere.

Onorevoli colleghi, veramente come disse il Duce: « un solo sguardo gettato sopra una carta geografica della Penisola, vi potrà mostrare che noi non avremo mai un numero sufficiente di velivoli per difenderci ».

Giacchè, se per tutte le forze armate, in tutti i tempi e presso tutti i popoli, fu legge e regola di guerra il considerare la offesa come la difesa migliore, per la forza armata dell'aria questa legge è assoluta e perentoria.

Non potremo proteggere con scudi e terrapieni le località e le regioni dove la nostra vita più fervida si svolge, non potremo interrare le stazioni ed i porti, nè tutte le meraviglie di cui l'Italia divinamente s'ammanta, non potremo coprire con un velario d'ali le zone più esposte e vulnerabili al bombardamento dal cielo.

Per difendersi dal cielo occorre soprattutto poter offendere dal cielo.

Ebbene, guardate la penisola, valutate pure la naturale protezione che ad essa offre la cerchia alpina, ma considerate i 4,000 chilometri di coste aperte ed inermi all'offesa che può giungere sorvolando il mare.

Ponete una punta di compasso ad Aosta o a Trieste, a Roma o a Siracusa, o a Brindisi, tracciate dei semicerchi con un raggio di trecento o quattrocento chilometri e non riuscirete a comprendere in questo raggio d'azione di velivolo bombardatore, nessun veramente importante centro demografico o industriale delle nazioni che ci circondano.

Fate invece la stessa cosa, ponendo la punta del vostro compasso a Nizza o ad Ajaccio, a Lubiana, a Biserta o a Cattaro, e potrete constatare che quasi l'intera superficie del nostro territorio è esposta all'offesa aerea di un velivolo che possa percorrere 350 chilometri di andata ed altrettanti di ritorno.

Occorre dunque, oltre ad una intensa attività per lo sviluppo dell'aviazione civile, predisporre la realizzazione di una potenza bellica aerea di tale efficienza, che possa, in pace, influire sopra l'andamento dei nostri rapporti politici con le nazioni con le quali



ci potremmo trovare in un eventuale conflitto di interessi.

Non è uno spirito turbolento ed avventuriero che dettò al Governo Fascista i provvedimenti per la restaurazione dell'ala armata d'Italia e che ora lo spinge a rendere sempre più forte, quest'ala.

È piuttosto il bisogno di far sapere a chiechessia che mai gli Italiani permetteranno ad un'ala avversa di violare il cielo delle loro belle contrade, senza che questa ala sia abbattuta ed infranta, senza che saettando per le stesse strade dell'aria, una rappresaglia implacabile non vendichi l'offesa e non ritorca il danno. (*Applausi*).

Sono intimamente convinto infatti che nell'arma aviatoria stia la garanzia più valida della nostra potenza e della nostra sicurezza, come in essa starebbe il pericolo maggiore se noi non potessimo opporre all'offesa aerea nemica, od anche solo alla vigilanza aerea nemica, altre forze armate che quelle della terra e del mare.

Giacchè, onorevoli colleghi, chi vive il quotidiano palpito dell'ala può considerare ancora argomento controverso l'affermare che la forza armata dell'aria ancorchè grandissima, possa da sola rintuzzare, da sola contrapporsi, da sola stroncare ed arginare l'avanzata degli eserciti nemici o la preponderanza della nemica marina: ma quello che non può neppure per un momento immaginare possibile è che il più forte esercito e la più forte armata navale possano, senza aviazione, riparare o impedire l'offesa d'una armata aerea nemica d'entità sufficiente.

Basta volgere per un momento il pensiero ai nostri maggiori stabilimenti industriali e non a quelli aviatori soltanto, per rendersi conto che molti di essi allo scoppiare di un conflitto potrebbero essere impediti di funzionare, per effetto delle incursioni aviatorie nemiche che nessun corpo d'armata terrestre e nessuna divisione navale saprebbero evitare.

Non abbiamo ragioni di inimicizie contro nessuna Potenza europea, ma dobbiamo pur valutare l'entità della forza di ciascuna di esse per poter sufficientemente preparare la nostra.

Oggi la più grande Potenza vicina dedica all'aviazione l'equivalente di un miliardo e trecento milioni di lire. Ma il valore e la necessità di una forza aerea non vanno soltanto considerati in contrapposto alla forza aerea che potrebbe esserle avversaria. L'aviazione aumenta il potere bellico delle forze terrestri e delle forze navali, indipendentemente dall'ausilio diretto che può porgere ad esse, giac-

chè, vulnerando la forza aerea nemica per mezzo del bombardamento delle sue basi e delle sue fabbriche, oppure impedendo alla forza aerea nemica di offendere il nostro esercito e la nostra marina, specialmente durante il delicato periodo della mobilitazione, l'aviazione concorre a rendere la mobilitazione più regolare e più sicura e quindi ne aumenta indirettamente i risultati, aumentando l'efficienza delle forze corrispondenti.

Se il Primo Ministro, ministro della guerra, marina ed aviazione, decidesse per ipotesi, di aumentare il bilancio dell'aeronautica senza aumentare il complesso del danaro destinato alla difesa, non si dovrebbe da questo dedurre che l'efficienza dell'esercito e l'efficienza della marina ne sarebbero diminuiti, bensì, onorevoli colleghi, e lo affermo vigorosamente, se ne dovrebbe dedurre che tale loro efficienza ne risulterebbe aumentata.

Si tenga presente quindi che il rafforzare l'aviazione significa rafforzare proporzionalmente l'esercito e la marina.

Le assegnazioni per il bilancio aeronautico quest'anno non furono aumentate per ragioni superiori alla volontà del Ministero: ma io credo che ai bisogni che sorgono d'ora in ora si potrà far fronte con opportune ed adeguate assegnazioni straordinarie. Io comprendo le giuste preoccupazioni del relatore e dei colleghi che lamentano l'insufficienza del bilancio, ma non posso non rendermi conto che il Duce ha trovato nel 1922 meno di cento milioni assegnati all'aeronautica nei bilanci della guerra e della marina e che questi cento milioni ha portato a 261 nel 1923, a 399 nel 1924, a 449 nel 1925 e a 629 nel 1926-27.

Il conseguito sviluppo, reale e non già millantato, fu sproporzionato alla entità dei mezzi ed ha bisogno di un assestamento acciocchè divenga armonico in tutte le sue parti.

Dopo la guerra tutte le altre nazioni conservarono in efficienza la loro aviazione militare, anzi l'Inghilterra l'utilizzò subito, sostituendola in parte alle forze terrestri, nel presidiare alcune regioni dei suoi mandati e domini; in tutte le altre nazioni si creava e sviluppava anche l'aviazione civile, e la stessa Germania, cui era vietata l'aviazione militare, si volgeva all'attività civile e profondeva mezzi ingentissimi per alimentare le linee aeree del suo territorio e per accaparrarsi in quantità notevole le linee aeree dell'estero.

Ebbene, in tale periodo si lasciava in Italia coprire di polvere e di ruggine sotto gli hangars cadenti una copia enorme di materiale, si vendevano e svendevano a vilissimo prezzo materie prime, apparecchi, motori, quel materiale stesso che poi si è dovuto ricomperare, si lasciavano deviare verso altre attività, piloti, tecnici, maestranze.

Nel periodo fra le gestioni 1920-21 e 1926-27 l'aeronautica italiana ha portato in spesa la somma totale di un miliardo e 930 milioni contro cinque miliardi e 608 milioni spesi dalla Francia, sei miliardi e 230 milioni spesi dagli Stati Uniti e ben sedici miliardi e 278 milioni spesi dall'Inghilterra. E di più: le Nazioni citate mantennero sempre in efficienza le loro aviazioni: in Italia per contro l'aviazione fu rapidamente distrutta nel dopoguerra tanto che il Governo fascista dopo gli anni oscuri, dovette procedere al lavoro di ricostruzione, costoso come quello di impianto, e dovette rifabbricare gli aeroplani, rimettere in efficienza ed anche riacquistare i campi, gli hangars, le caserme...

Così la citata cifra per l'Italia deve essere ancora ridotta, molto, troppo ridotta per poter fare utili confronti...

Qualcuno ha espresso l'opinione che l'unificazione dei servizi comuni a tutte le forze armate potrà dare all'aeronautica qualche vantaggio di economia, ma obiettiamo che tali economie sono difficilmente concretabili in cifre fin d'ora. Tuttavia si prevede di poter realizzare qualche economia nell'unificazione del servizio delle provviste, la quale è sancita dal decreto-legge 14 gennaio 1926, che sarà praticamente e diligentemente attuato dalla nostra Amministrazione a decorrere dall'esercizio che si discute.

Lo speciale carattere delle costruzioni aeronautiche, che rapidamente evolvono e costringono, malgrado tutto, a frequenti rinnovazioni dei tipi, richiede procedimenti amministrativi molto celeri che non lascino passare soverchio tempo dalla definizione del contratto fra l'Amministrazione aeronautica e la ditta all'inizio del lavoro, anche perchè il lavoro stesso non può essere iniziato se non quando il relativo decreto sia registrato alla Corte dei conti epperò il contratto divenga esecutivo.

Per soddisfare le dette necessità di rapida procedura, occorrono specifiche disposizioni di indole legislativa.

Inoltre, per accelerare i lavori necessari ai fini aeronautici, sarebbe necessario sop-

primere alcune formalità che sono obbligatorie per lavori di competenza di altre Amministrazioni dello Stato.

Il Ministero per l'aeronautica ritiene che allorché esista un capitolato d'onere per la cui approvazione sia già intervenuto il favorevole parere del Consiglio di Stato, non sia necessario l'intervento di questo Alto Consesso, anche per predisporre lo scambio di uno specifico contratto che sia conforme alle norme sancite nel capitolato.

Speciali disposizioni legislative abbisognano dunque anche per soddisfare questa particolare necessità aeronautica.

E va segnalata un'altra necessità amministrativa.

Le leggi sulla contabilità dello Stato obbligano per qualsiasi fornitura a bandire un'asta o un concorso e questa disposizione tende allo scopo di ottenere i prezzi più bassi possibili.

Il Ministero dell'aeronautica viene pertanto a trovarsi di fronte agli inconvenienti seguenti.

Le ditte aeronautiche esistenti sono poche e l'interesse nazionale sarebbe d'aumentarne il numero. Alcune di queste hanno potenzialità limitate, altre invece sono forti e salde; queste ultime possono affrontare momentanei sacrifici per tenere i prezzi al di sotto del costo di produzione o quasi uguali ad esso costo, pur di accaparrarsi la fornitura, mentre ciò non è possibile alle ditte meno forti.

In questo modo si verificano due danni: anzitutto restano indebolite ed anche soppresse le ditte meno potenti; in secondo luogo le ditte più potenti dopo avere sgombrato il mercato da alcune concorrenti alzeranno i prezzi. Il risparmio che il legislatore si era prefisso viene così ad essere frustrato.

Questa specie di giuoco industriale potrà poi aggravarsi ai danni dello Stato se le ditte superstiti si consorzieranno e imporranno dei prezzi di monopolio.

Rammento che questa osservazione fu fatta l'altro anno perspicacemente dal nostro Duce.

Per eliminare questi inconvenienti è necessario che disposizioni legislative concedano all'Amministrazione dell'aeronautica poteri straordinari, i quali consentano soprattutto d'assicurare una equa ripartizione del lavoro fra le ditte aeronautiche nazionali in modo che siano sempre efficienti e pronte per una eventuale maggiore produzione.

L'accorta organizzazione ed il buon funzionamento dei servizi dell'arma aeronautica, la quale non tollera adattamenti ed improvvisazioni, e soprattutto l'organizzazione ed il funzionamento dei servizi del materiale aeronautico, sono problemi di vitale importanza avendo diretta ed immediata ripercussione sull'efficienza, sulla mobilità ed impiego dei reparti volatori, e sulla conservazione del materiale.

I risultati dell'ultimo quadriennio, vagliati accuratamente, dimostrano che talune parti dell'organizzazione o del funzionamento dei servizi stessi, sono imperfetti ed inadeguati ai bisogni dei reparti di volo. Alcuni inconvenienti si sono verificati nel campo dei rifornimenti, della conservazione, distribuzione, efficienza del materiale, e nei controlli e nell'individuazione delle responsabilità.

I reparti d'impiego sono stati costretti spesso ad attendere per tempo troppo lungo quei rifornimenti, che invece debbono avere disponibili sugli aeroporti, perchè sia assicurato il loro normale funzionamento.

Tutti questi inconvenienti si potranno eliminare con l'istituzione di un unico ente centrale che abbia organi periferici perfettamente adeguati ad un rapido ed armonico funzionamento senza dipendenze ed interferenze superflue e dannose. Fino ad ora l'ente tecnico del Ministero, il Genio, ha avuto una parte forse troppo preponderante nello sviluppo del programma aeronautico militare.

Le sue mansioni si estendevano dalla tecnica al collaudo, dal controllo all'amministrazione con una enorme somma di responsabilità, non corrispondente alla esiguità del personale. Accadeva così che mentre da una parte per la mancanza di un ente unico decorreva troppo tempo fra la richiesta del materiale aeronautico e la sua consegna, dall'altra restavano esclusi dalla valutazione del materiale proprio coloro che erano destinati ad impiegarlo.

La nuova organizzazione, che si attuerà gradualmente, varrà ad estinguere le mansioni e le responsabilità inerenti al funzionamento dei servizi, da quelle pertinenti alla produzione ed all'approvvigionamento dei materiali. Pertanto con funzioni esclusivamente tecniche prevarrà « la Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti », mentre nella fase di esercizio dei servizi, verrà a prevalere un nuovo ente denominato « Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti » incaricato

della accettazione e della gestione del materiale, dell'immagazzinamento, della conservazione, della distribuzione, del ricupero, dell'alienazione e vendita e dell'esercizio dei servizi relativi.

Questo nuovo ente avrà funzioni tecnico-amministrative.

Ma non basta, giacchè ad integrare la funzione di produzione dell'ente tecnico e quella di esercizio dell'ente preposto ai servizi, si è creduto necessario costituire un altro denominato: « Direzione superiore studi ed esperienze » il cui carattere eminentemente scientifico-sperimentale darà serio impulso agli studi ed alle ricerche aerodinamiche e a tutti gli altri rami dell'aeronautica che hanno diretta attinenza con la produzione di aeromobili e dei materiali accessori.

Tale servizio, che ha raggiunto presso le altre nazioni uno sviluppo di primissimo ordine, sarà incaricato non soltanto di tenersi al corrente dei progressi scientifici mondiali aeronautici, ma anche di fornire alle ditte costruttrici di materiale aviatorio, non sempre convenientemente dotate di uffici tecnici adeguati, i sicuri elementi indispensabili alla realizzazione di costruzioni sempre migliori.

A questo ente saranno devoluti anche gli studi relativi alle nuove costruzioni e saranno affidati gli impianti e i campi sperimentali necessari per gli studi e le esperienze e per le prove dei prototipi.

Al di fuori e al di sopra dei tre enti suddetti, verrà posto il « Comitato tecnico », organo consultivo a disposizione del ministro, costituito dai capi dei servizi sopra nominati e dai due capi reparto dell'ufficio di Stato Maggiore.

Il Comitato tecnico sarà chiamato ad esprimere il proprio parere sui progetti riguardanti l'adozione e la trasformazione dei materiali, la sistemazione degli impianti e dei servizi a terra, e le altre questioni tecniche per le quali il Ministro ritenga opportuno conoscerne il parere.

I pareri del Comitato, corredati dalle esplicite motivate proposte del capo di Stato Maggiore, saranno sottoposti al Ministro per le sue determinazioni.

Durante questi cinque anni di Governo fascista, l'aeronautica ha certamente dovuto fare una crescita forzata, affrontando in questa fretta grandi difficoltà.

D'altra parte la necessità di una rapida messa in efficienza era inderogabile, per

ragioni politiche che non è il caso di rammentare.

Certo in questa crisi di crescita si verificò qualche inconveniente oggi esaminato con perspicacia sufficiente a trarre tutti gli insegnamenti e ad evitare che vi si ricada nel futuro.

Così si è rilevato che la progettazione e la costruzione di nuovi prototipi deve essere seguita da un periodo di esperimenti di una prima serie di velivoli non già soltanto su quei campi di aviazione che sono sedi di enti tecnici e serviti da piloti di eccezionale bravura, bensì anche nelle squadriglie ordinarie e condotte da piloti di normale abilità, dove l'impiego quotidiano riveli i difetti e permetta una messa a punto minuziosa dell'insieme: apparecchio, motori installazioni diverse.

L'esperimento di una prima serie dei nuovi tipi di velivoli e di motori sarà continuo e prolungato per alcuni mesi con impiego intensivo.

Le squadriglie così costituite prenderanno il nome di squadriglie tecnico-sperimentali, e solo quando si sarà ottenuto che il materiale risponda alla bisogna e sarà riconosciuta la convenienza delle ordinazioni in serie, si effettueranno le ordinazioni stesse secondo le necessità.

Così saranno evitate sorprese e conseguenze che potrebbero essere anche gravissime per l'efficienza dell'arma aerea.

Gli avversari dell'arma aerea anche quando sono in buona fede, ispirandosi alle imperfette esperienze del passato, affermano che l'aviazione non può influire sensibilmente sull'andamento della guerra perchè in parte la reazione neutralizzerà l'azione, in parte i risultati dell'offesa aerea sugli eserciti e sulle città nemiche saranno inferiori alle previsioni per la inadeguata efficienza dei mezzi bellici aerei e della loro portata. Tale pessimismo è assolutamente ingiustificato. È vero che la tradizione e la esperienza dell'aviazione militare sono ancor brevi e che occorre uno sforzo di investigazione e di studio incessanti per creare i progressi tecnici e tattici necessari alle esigenze belliche dell'avvenire; ma è anche vero che tale spirito inventivo e didattico è proprio di tutti gli organismi militari ed è soprattutto vero, onorevoli colleghi, che nessun altro scopo armato procede, come l'arma dell'aria, alla meditazione, all'esperimento, alla creazione di tutte le probabili forme di guerra futura.

Il ministro dell'aeronautica ha ferma intenzione di dare il maggiore incremento all'opera concreta di perfezionamento tattico e tecnico dell'arma. Parlerò più avanti degli esperimenti tecnici: quanto a quelli tattici debbo dire che mentre aumenteremo e perfezioneremo le scuole teoriche e pratiche, generali e speciali, genericamente professionali o particolari alle specialità aviatorie, ci occuperemo soprattutto di creare enti di studio e reparti di velivoli dove i comandanti ed i capi abbiano la possibilità di raccogliere da se stessi tutte quelle esperienze e quegli ammaestramenti che insieme armonizzano la teoria con la pratica.

Io non so se si potrà arrivare addirittura alla creazione di un « Istituto di Guerra Aerea » e di squadriglie sperimentali tattiche; ma credo che questa sia la buona strada, per uscire dalle pedissequie imitazioni di ciò che nella guerra passata si fece e si progettò. Non bisogna dimenticare che la futura guerra dell'aria ci riserverà grandi sorprese tecniche e tattiche e che, nelle lotte armate, vincono spesso quei mezzi che nessuno ha mai prima adoperato.

I buoni risultati delle nostre scuole, che già funzionano egregiamente per la cultura e l'addestramento generale dell'aviatore, saranno integrati dagli immaneabili successi delle scuole di specialità che si stanno predisponendo. Ciò varrà soprattutto per la caccia e il bombardamento, per i quali già si sta provvedendo agli impianti a terra ed alle installazioni di bordo. L'addestramento degli equipaggi ha già conseguito, del resto, progressi superiori a quelli di altre nazioni.

Le esercitazioni di bombardamento, che qualche giorno ebbero luogo a Furbara ne sono un indizio sicuro. In esse furono adoperati strumenti di ideazione e costruzione italiana.

Le scuole destinate alla prima preparazione o al successivo perfezionamento degli artieri, ossia degli operai specializzati nelle riparazioni del velivolo e del motore, e nelle mansioni di fotografi, radiotelegrafisti, armieri, ecc., sono recentemente state oggetto di un riordinamento.

Il problema relativo a questi artieri è per l'aeronautica di importanza definitiva, giacchè la capacità tecnica è elemento di sicurezza per il volatore. Siccome molti di questi artieri sono avieri di leva, occorre che le scuole ne facciano una preparazione assai sollecita acciocchè nel breve periodo

della ferma essi possano essere sufficientemente utilizzati anche dai reparti.

La soluzione di questo problema richiede però delle provvidenze legislative premilitari e post-militari di cui parlerò più oltre.

E vengo al problema dei dirigibili: in Italia esso va considerato da parecchi punti di vista: da quello costruttivo, da quello dell'impiego militare e da quello dell'impiego civile.

Nel campo delle costruzioni dirigibilistiche l'aeronautica ha guadagnato un notevole prestigio perchè le sue produzioni, che sono prevalentemente produzioni di uno stabilimento statale, si sono imposte all'ammirazione del mondo, sia per la bontà intrinseca dei prodotti e per la genialità della loro creazione, sia per il brillante impiego fattone nell'attività della guerra e nelle civili conquiste.

Alludo naturalmente al volo del generale Nobile attraverso le regioni polari.

Non si ritiene dunque opportuno lo stroncare una attività che ha dato frutti così brillanti; tuttavia le costruzioni dirigibilistiche sono economicamente assai onerose e occorre al riguardo essere rigidamente pratici.

Si può escludere per ora di poter promuovere un impiego civile del dirigibile di costruzione italiana, da e per basi nazionali, perchè al dirigibile sono possibili con buon rendimento soltanto le grandi traversate aeree, qual'è per esempio quella che l'Impero inglese sta organizzando per unire con una linea di trasporti la madre patria alle Indie.

Nè si è creduto opportuno studiare una cooperazione simile a quella che sembra in procinto di essere attuata tra la Germania e la Spagna con la linea aerea che dovrebbe collegare Siviglia e Buenos Aires.

Escluse quindi le possibilità di tali realizzazioni civili veniamo ad esaminare l'impiego militare dei dirigibili.

In materia, si sono avute molte discussioni tra entusiasti assertori e convinti negatori, i quali però sono rimasti meno discordi sopra l'utilità dei dirigibili nei compiti ausiliari della guerra sul mare, non tanto per azioni di bombardamento, quanto per attività di esplorazione a raggio relativamente ampio e a durata di tempo lunghissimo.

Sarà specialmente la forza armata del mare che potrà utilizzare pertanto questo mezzo aereo.

Considerato ciò il Ministero intende tenere in efficienza un nucleo di dirigibili,

consentendo all'Italia di partecipare al progresso dirigibilistico dal punto di vista tecnico e costruttivo e da quello dell'impiego. Le modificazioni riguardano i dettagli del programma.

I nostri dirigibili avranno per campo d'azione quello che potrebbe oggi chiamarsi il « lago mediterraneo »; non dovranno spingersi agli oceani, epperò sembra inutile il costruire dirigibili di grande cubatura, per i quali non abbiamo sufficienti garanzie costruttive, grossi dirigibili, che costosi di per sé stessi, lo sono anche di più per i grandi *hangars* di cui hanno bisogno e che bisognerebbe subito costruire.

Se il programma attuale di costruzioni dirigibilistiche comprendente un piccolo nucleo di aeronavi, di cubatura proporzionata ai compiti sopra accennati, può essere considerato modesto, ha non di meno il pregio di essere veramente e rapidamente attuabile senza onerisoverchi pel troppo esiguo bilancio dell'aeronautica. Esso non richiede neppure nuovi grandi impianti a terra, ma solo l'integrazione di quelli esistenti, con pochi e ben ubicati piloni di ormeggio, che consentano alle aeronavi un sicuro appoggio e gli opportuni rifornimenti.

Non sono mancate nel passato in questa aula alcune affermazioni sulla necessità di sviluppare il naturale connubio tra l'arma chimica e quella del cielo, ma furono affermazioni e considerazioni molto generiche, alle quali voglio aggiungere qualche chiarimento che ritengo interessante.

La potenza dell'arma aerea da bombardamento non riguarda soltanto le sue possibilità materialmente distruttive, ma anche la possibilità di portare assai lontano dal fronte di combattimento o dalla zona dove si svolgono le operazioni di guerra terrestre, un elemento di perturbazione e di morte fra le popolazioni non combattenti.

È bene chiarire che mentre una bomba con effetti distruttivi potrebbe cadere e agire sopra edifici di scarso interesse dal punto di vista bellico, una bomba carica di gas dilata la sua azione ad una zona assai più vasta intorno al punto di caduta, ciò che impegnando il velivolo ad una assai minor precisione di lancio, richiede un minore addestramento degli equipaggi e una minore dotazione di strumenti di puntamento, e consente una quota di volo anche molto alta.

All'estero sono stati fatti anche esperimenti di aspersione di liquidi volatili direttamente dal velivolo senza cioè adoperare

delle bombe, operazione che naturalmente comporta quote di volo bassissime le quali in determinate contingenze possono offrire maggior sicurezza dal punto di vista bellico e soprattutto efficacia maggiore di sorpresa.

Gas più utili dal punto di vista aviatorio sono quelli a carattere persistente, giacchè le località che i gas asfissianti infettano, non debbono essere occupate da nostre truppe subito dopo l'evacuazione da parte del nemico, bensì v'è interesse a che un edificio o un gruppo di abitati siano resi inabitabili per parecchi giorni.

Ho voluto fare questi brevi cenni ad alcuni metodi di impiego dell'arma aerea, soltanto per far rilevare quanto la potenza bellica aviatoria si avvantaggerebbe dall'aver a propria disposizione forti quantità di proiettili chimici.

Lo sviluppo della chimica di guerra è perciò di interesse diretto della Regia Aeronautica, la quale si augura che la recente unificazione dei servizi chimici, giovi (e certo gioverà) ad affrettare ed intensificare le esperienze di utilizzazione dell'arma chimica da parte dei velivoli, affinchè anche in questo l'Italia possa trovarsi pari alle altre potenze aviatorie.

È stato rilevato anche durante la discussione del bilancio della guerra che le nostre maggiori industrie hanno sedi troppo facilmente accessibili ad un attacco aereo nemico, ma ciò non si verifica soltanto per la industria aeronautica, nè a questo inconveniente può ovviare soltanto il potere regolatore del Ministero dell'Aeronautica.

È doveroso anche per l'aeronautica, onorevoli colleghi, insistere nel prospettare questo pericolo, perchè deriva precisamente da una minaccia aviatoria. I provvedimenti relativi io li qualifico necessari, non avendo ragioni definite di qualificarli urgenti; essi sono di importanza suprema e nonostante le difficoltà della loro attuazione sono in corso di studio e saranno certamente concretati dal Governo fascista.

A costo di sacrifici finanziari gravi o di provvedimenti di imperio, occorre trasferire le industrie esistenti o costruire nuovi stabilimenti industriali in località il più possibile lontane da zone di facile offesa aviatoria o almeno là dove, con opportuni provvedimenti, si rendano possibili il preavviso degli attacchi e le tempestive reazioni.

Là, saranno i cantieri di riserva che potranno sempre assicurare il fabbisogno minimo in qualsiasi evenienza.

I ricchi e preziosi patrimoni demaniali dell'esercito e della marina, sono stati costituiti attraverso numerosi bilanci e in parte ereditati da organizzazioni analoghe preesistenti. L'aeronautica invece deve impegnare una parte importante del bilancio per crearsi il suo demanio, colla disponibilità patrimoniale di campi e di edifici; oppure quando questa disponibilità non esista, o ne sia rallentato lo sviluppo, deve subire le depauperazioni che ne derivano al materiale e i disagi che ne provengono al personale.

Contro il parere di coloro i quali sostengono che la sistemazione a terra debba essere l'ultimo pensiero, si afferma, sempre più imperiosa la necessità di ricoveri che proteggano il materiale e ne prolunghino la durata d'utilizzazione, e di alloggiamenti per il personale.

Il genere di vita del nostro personale sui campi di aviazione è molto differente da quello del personale dell'esercito e della marina. I campi di aviazione sono per la maggior parte dislocati in località lontane dai centri abitati e spesso poco salubri; inoltre lo speciale servizio dei volatori richiede una costante completa efficienza fisiologica e morale. Pertanto le nostre basi di aviazione dovranno offrire a tutto il personale ogni conforto di vita, anche perchè il personale deve considerare il campo del suo servizio come il migliore dove possa trascorrere anche le ore di svago e di riposo.

Qualunque economia che si facesse al riguardo sarebbe dannosa soprattutto per il gettito del reclutamento; il Ministero a costo di sacrifici persegue lo scopo di assicurare al personale sui campi di aviazione soddisfacenti condizioni di vita.

Uno dei più difficili problemi da risolvere per l'organizzazione a terra consiste nella installazione di un sufficiente numero di campi di fortuna o di appoggio opportunamente ubicati. Il campo di fortuna deve corrispondere a parecchi requisiti e può essere utilizzato per parecchi scopi. Esso deve essere sufficientemente ampio e a parità di superficie conviene che abbia un grande allungamento.

In secondo luogo, il campo di fortuna dovrà essere abbastanza vicino alle strade o alle ferrovie per consentire l'eventuale trasporto del velivolo smontato verso la officina che debba ripararlo.

Si sono verificati parecchi casi di velivoli discesi intatti e che poi durante il trasporto attraverso i campi o per stradette e sentieri

scoscesi, hanno subito tali danni nelle varie parti smontate, da dover essere dichiarati fuori uso.

Evidentemente se il campo di fortuna fosse stato scelto presso una strada, il maggiore dispendio sarebbe stato compensato dalla integrità dei costosi velivoli.

In terzo luogo il campo di fortuna deve essere ubicato in prossimità delle rotte percorse dagli aeroplani.

Tuttavia tale requisito deve essere richiesto con tolleranza perchè avendo il velivolo un certo raggio di volo librato conviene piuttosto che il campo anche se alquanto lontano dalla rotta sia vicino ad un centro abitato.

I vantaggi della vicinanza al centro abitato sono militari e civili. Infatti un campo di fortuna dal punto di vista militare può essere utilizzato come base di partenza per la difesa aerea territoriale, e, se si trova presso le zone delle operazioni terrestri, anche come campo di appoggio per le operazioni.

La vicinanza a un centro abitato favorisce la soluzione del problema degli alloggiamenti del personale militare che vi potesse essere dislocato, ma dal punto di vista civile questo requisito è essenziale. Infatti con lo sviluppo auspicato dell'aviazione civile nelle sue varie attività, compresa quella di trasporto e soprattutto quella di turismo, un campo di aviazione avvantaggerà direttamente il centro dell'abitato.

Queste considerazioni sono state tenute presenti nel concretare provvedimenti di legge dei quali do anticipata notizia: l'uno di essi istituisce l'onere della servitù aeronautica, l'altro stabilisce l'obbligo alle provincie di predisporre a loro spese nel proprio territorio e nelle località che saranno indicate, uno o più campi di fortuna.

Gravemente dannosa è la vicinanza a un qualunque terreno di atterraggio di palificazioni e campate di fili elettrici specialmente se portano correnti ad alta tensione, oppure di antenne radiotelegrafiche, o di alti alberi, di fumaioli od edifici. Tali impedimenti si risolvono in un accorciamento delle dimensioni del campo e sono stati causa finora di molti incidenti luttuosi, come lo dimostrano dolorose statistiche.

Disposizioni in merito già esistevano, ora saranno perfezionate.

Indipendentemente dal vantaggio che ne conseguiranno prima o dopo gli abitanti, il Ministero si è reso conto che se l'espro-

priazione del terreno per un campo di fortuna viene fatta dalla provincia, costerà assai meno che non ne sia fatta per conto dello Stato. (*Commenti*).

Basti dire che in una provincia della Toscana, in un terreno poco redditizio, nonostante la perizia statale, noi abbiamo pagato il terreno espropriato da 36 a 40 mila lire all'ettaro. (*Commenti*).

Io credo che indipendentemente dalle considerazioni utilitarie, le Amministrazioni provinciali aderiranno di buon grado con animo patriottico e per ragioni di sentimento all'onere del resto esiguo che verrà loro imposto.

La insufficienza di campi di fortuna è stata nel passato motivo di molteplici incidenti aviatori, i quali gravano in modo notevole sopra il bilancio finanziario della aeronautica, ma soprattutto gravano in modo intollerabile sopra il suo bilancio morale.

Forse verrà un giorno, speriamo il più lontano possibile, in cui le popolazioni invocheranno dagli aviatori la loro salvezza contro le incursioni dei falchi nemici seminatori di spavento e di strage. Occorre che contro siffatti eventi l'aeronautica predisponga tutta l'organizzazione necessaria, la quale non consiste soltanto nei campi di aviazione, nè soltanto consiste nella dotazione dei velivoli adatti o nella preparazione di forti aviatori.

Una vasta e complessa organizzazione di posti di avvistamento e di segnalazione delle offese aeree che sopraggiungono è pure necessaria e a tale servizio non potendo sopperire gli uomini validi, poichè la Nazione ne avrà bisogno per più ardui compiti, occorrerà forse fare appello a individui che per incapacità fisiche non possono essere atti a portare le armi, e alle donne, che come hanno avuto compiti ausiliari nella guerra passata, avranno certamente compiti più importanti nelle guerre future.

Non è questo il momento e la sede per entrare su tale argomento in soverchi particolari, ma voglio cogliere l'occasione per far cenno ad una necessità che, attualmente poco appariscente, si rivelerà sempre più. È quella di unificare per quanto possibile il servizio di difesa territoriale contro le incursioni nemiche. Elementi di tale difesa sono in ordine di importanza: i velivoli in primo luogo, poi l'indispensabile organizzazione e di avvistamento e di allarmi di cui sopra ho parlato e infine, ma in misura importantissima, le artiglierie controaeree, i proiettori ed altri elementi di integrazione.

Se la necessità di unificazione sarà riconosciuta, come non v'è dubbio, bisognerà probabilmente addivenire a porre l'artiglieria controaerea alle dipendenze dei comandi aeronautici nella stessa forma di dipendenza per la quale quella parte di aviazione destinata a compiti ausiliari è posta per l'impiego alle dipendenze dello esercito.

Uno dei più formidabili problemi che i reggitori delle sorti dell'aeronautica di una qualsiasi nazione debbono risolvere, consiste nel promuovere la produzione nazionale di tutto il materiale che all'aeronautica possa occorrere.

Possiamo scindere il problema in tre parti:  
disponibilità delle materie prime;  
progettazione dei manufatti;  
loro costruzione.

Cominciamo a parlare delle materie prime, cui già il relatore ha fatto qualche perspicace accenno.

Questo argomento interessa al massimo grado la nostra economia e la nostra sicurezza nazionale.

Difatti estrarre o lavorare in Italia le materie prima che ci occorrono, significa dal punto di vista economico, dar lavoro alle nostre industrie e inaridire un certo numero di quei rigagnoletti d'oro che vanno a formare la fiumana delle spese d'importazione, e dal punto di vista della sicurezza nazionale significa eccitare le facoltà inventive dei nostri tecnici, attrezzare le nostre industrie a produrre quanto ci è necessario e contemporaneamente obbligare gli altri a restringere la loro produzione per la mancanza di un campo di esportazione. Significa nei momenti supremi della mobilitazione non dover cercare disperatamente le vie per poter provvedere quello che ci manca e che è indispensabile. Del complesso problema s'interessa il Ministero della economia nazionale: ma è dovere e necessità per quello dell'aeronautica di collaborare nel limite del possibile alla realizzazione del grande proposito.

Ben pochi conoscono quanto numerosi e complessi siano i problemi che riguardano la produzione delle materie prime per la aeronautica e quante e varie industrie debbano essere chiamate a concorrere a tale produzione.

Io divido queste materie in tre grandi categorie:

quelle che non esistono in Italia, che sono indispensabili, ma che non possono essere sostituite con altre;

quelle che non esistono in Italia, ma che è possibile surrogare;

quelle che è possibile produrre in Italia.

Le prime debbono essere approvvigionate in contingenti di sicurezza, per far fronte alle esigenze almeno nei primi tempi di un'azione bellica quando non sono delineate le possibilità di concorso di altre Nazioni.

Nei riguardi di quelle che non esistono in Italia, ma che è possibile surrogare, il Ministero ha agito ed agirà in accordo con gli altri Ministeri interessati. Cito qualche esempio e comincerò da un problema oggi completamente risolto.

Tutti i nostri motori, in passato lubrificati con olio minerale di provenienza straniera, funzionano oggi egregiamente con olio di ricino di produzione completamente ed esclusivamente nazionale. La pianta del ricino non solo cresce oggi in Italia ed entra in ottima rotazione col grano, ma crescerà tra breve rigogliosa su una vasta zona delle nostre colonie vicine e lontane.

Altro grosso problema è quello dei carburanti. Il Duce vuole che sia affrontato il problema del motore ad olio pesante nazionale per aviazione. La soluzione di esso oltre che liberarci dalla servitù straniera conferirà al nostro volatore la sicurezza contro l'incendio della benzina oggi adoperata, incendio che specialmente durante i voli di guerra è sempre incombente grave minaccia, nonostante le opportune provvidenze già prese.

Vengono poi gli acciai speciali, le leghe leggere ed extra leggere.

La questione degli acciai speciali è in parte, per quelli destinati alle armi, comune con le amministrazioni della guerra e della marina ed il Ministero dell'aeronautica non può che collaborare con queste: per altri acciai come quelli destinati alle valvole ed altre parti speciali dei motori e dei velivoli, sono in corso alacri studi.

Per il problema delle leghe leggere ed extra leggere si è provveduto acciocchè la produzione italiana che già esiste sia salvaguardata: per quei tipi di materiali che non si producono si è tentato iniziarne la produzione ed è imminente il sorgere di uno stabilimento a tale scopo.

La tela di cotone occorrente ai velivoli durante la guerra veniva tessuta in Italia perchè l'industria, esistendo l'approvvigionamento statale, sapeva ciò che bisognava produrre e lo produceva; venuta la pace, cessato l'approvvigionamento di Stato, esaurite



le scorte di guerra, l'industria non trovò più la convenienza a produrre i limitati stocks richiesti saltuariamente dalle varie ditte, e queste finirono con l'approvvigionarsi quasi esclusivamente all'estero.

Non trovo conveniente tornare al sistema di guerra ma procurerò di consorzio a questo riguardo le ditte costruttrici di velivoli in modo di riunire la richieste e rendere nuovamente possibile la tessitura nazionale.

In caso di deficienza di cotone e di lino potremo provvedere alla sostituzione della tela con cascami di seta, più resistente e leggera della tela di cotone, ma non adoperata perchè più costosa di questa.

La seta, necessaria specialmente per i paracadute, non ostante l'Italia sia la terra classica dell'industria della seta, si è dovuta acquistare all'estero per imperiosa necessità: ma oggi le nostre industrie, appositamente incoraggiate producono già un'ottima tela di seta, molto superiore a quella estera, sicchè nelle nuove costruzioni sarà prescritto l'impiego esclusivo di questo tessuto completamente nazionale dalla materia prima alla mano d'opera.

Accennerò anche alla questione del velivolo metallico o di legno.

Ammettiamo e concediamo che si fabbrichino anche nell'avvenire apparecchi di legno. L'approvvigionamento dei legnami adatti alle costruzioni dei velivoli, non è un problema di lieve importanza.

Principalmente importa avere lo spruce che è una specie di abete dalle fibre diritte, sottili e robuste, proveniente quasi esclusivamente dalla California e dal Canada, e il noce che è ormai raro in Italia nelle sue qualità senza nodi.

Nostra cura sarà far studiare la sostituzione di questi legnami con altri nazionali.

Io poi mi rivolgo al ministro dell'economia nazionale perchè voglia con opportune provvidenze legislative proteggere le piante il cui legno può essere impiegato nelle costruzioni aeronautiche, ossia gli abeti della famiglia dello spruce, il frassino, il noce, ecc.

Altre materie prime nazionali sostituite ad altre di provenienza estera sono quelle destinate alla produzione delle nubi di fumo per occultamento; il problema fu studiato dal nostro Genio aeronautico.

Avendo così esaurito l'argomento delle materie prime, dirò della costruzione. L'intento di assicurarla nazionale ha ragioni ovvie e niente affatto sentimentali, bensì assai pratiche giacchè si tratta di conservare l'indipen-

denza delle operazioni, ed evitare gli ostacoli che potrebbero incontrare i rifornimenti.

Tutti i problemi aeronautici sono così interdipendenti, che il trattare separatamente ciascuno è ardua fatica e rischio di deduzioni erronee.

Così è della questione dei velivoli metallici, della questione degli impianti a terra e della questione della nazionalizzazione della produzione del materiale di volo.

Effettivamente si constata nel mondo una marcata tendenza verso le costruzioni metalliche dei velivoli.

Però le discussioni non sono affatto sopite, giacchè argomentazioni pro e contro si moltiplicano giorno per giorno.

L'antica affermazione che l'apparecchio metallico fosse più di quello di legno resistente agli agenti atmosferici, è stata smentita da alcuni fatti.

Le strutture in alluminio e in duralluminio si sono mostrate assai sensibili alla corrosione dell'acqua marina, nè i rimedi escogitati all'uopo per la protezione hanno dato finora risultati del tutto soddisfacenti.

Per contro si hanno esempi di apparecchi completamente di legno che hanno meravigliosamente resistito non soltanto all'impiego normale di squadriglia; alludo al glorioso S. 16-ter che ha compiuto con De Pinedo 55,000 chilometri nei paesi di Oriente, senza ricoveri, sbattuto dalle tempeste, sottoposto alla densa umidità ed all'ardore dei climi tropicali.

È dunque vero che le strutture metalliche possono fare a meno di ricovero sui campi d'aviazione mentre quelle di legno ne hanno bisogno?

I tecnici non hanno elementi sicuri per pronunciarsi.

LOCATELLI. Ci sono idrovolanti d'alluminio che hanno durato cinque anni in acqua, senza mai estrarli, al Marocco!

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Si dice che l'apparecchio metallico pur costando maggiormente sia meno costoso nelle riparazioni e queste siano più agevoli.

Decisamente no. La riparazione di un apparecchio metallico richiede l'attrezzamento e le maestranze specializzate della officina, mentre la riparazione di un apparecchio di legno può essere fatta anche con i mezzi ordinari di squadriglia a pari entità del danno da riparare.

Le spese di trasporto si aggiungono alle spese di riparazione e al danno dell'indisponibilità del velivolo per un tempo assai più lungo.

Si afferma che il velivolo metallico permette di realizzare proporzionalmente carichi utili maggiori. Questo è vero per i grandissimi velivoli ma non per i piccoli.

Tuttavia si sa bene che attualmente anche grossi e potenti velivoli si fabbricano completamente in legno, con quei brillanti risultati a riguardo del carico utile che sono stati conseguiti dalla traversata dell'Atlantico compiuta dal nostro De Pinedo.

I coefficienti della sicurezza alla rottura con le strutture di legno sono perfettamente analoghi a quelli realizzabili con le strutture metalliche a parità di peso e di carico.

Riferendoci alla particolare situazione dell'Italia possiamo sì, riconoscere che il velivolo metallico può essere costruito in serie con rapidità maggiore di un analogo velivolo di legno, però a condizione che la industria sia attrezzata all'uopo; del resto l'industria nazionale è in grado di gareggiare ormai con le industrie straniere.

FINZI. Se facciamo tanti automobili, possiamo fare altrettanti aeroplani.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Questo non basta. L'attrezzatura non è così semplice come può sembrare a prima vista.

La disponibilità di materie prime per le costruzioni aeronautiche metalliche è in Italia inesauribile per quanto riguarda l'alluminio e le altre leghe leggere ed extra leggere, per esempio il magnesio, ed abbastanza ricca per quanto riguarda gli acciai.

Si ritiene finora che le disponibilità di legname adatto agli usi aeronautici fossero in Italia pressochè nulle e che si dovesse effettuare l'importazione relativa d'oltre Atlantico. Fortunatamente nelle regioni reudente si sono scoperte vaste foreste di esenze, preziose agli usi di aviazione.

Per concludere il Ministero dell'aeronautica non ha pregiudiziali, ma valuta e seguita a studiare tutte le ragioni che militano in favore dell'una o dell'altra specie di costruzione, e proseguirà a non trascurare nè l'una nè l'altra, anzi ad incoraggiare le costruzioni metalliche che in Italia hanno scarse tradizioni, per modo di poter scegliere a tempo quella specie di costruzione che il progresso tecnico dimostrerà più vantaggiosa.

E veniamo a parlare del terzo gruppo di problemi, intorno al materiale aeronautico, quelli cioè che concernono la ideazione. I problemi della costruzione considerati a sé stanti sarebbero risolti anche se si dovessero produrre delle copie dei prodotti mi-

gliori che adoperano le altre nazioni, fossero pure i nostri nemici eventuali.

Ma quelli che vollero nel passato far pesare sopra i costruttori la spada di Damocle della ideazione straniera per costruire in Italia previa licenza di fabbricazione o riproduzione del prototipo, furono alquanto semplicisti. Infatti la capacità di ideazione dello studio tecnico di una ditta ha origine e sviluppo dall'esercizio di tale facoltà, sicchè se una ditta è obbligata per lungo tempo a riprodurre tipi stranieri, si disabitua completamente dalle progettazioni originali e può arrivare fino a fare a meno di provvedersi o conservarsi l'opera dei tecnici progettisti e gli impianti di studio o di esperimento relativi.

In questo modo non si tratterebbe di una rinuncia temporanea alla ideazione nazionale, bensì di una rinuncia definitiva, ed evidentemente ciò è contro i nostri interessi.

D'altra parte se non sempre si è potuta lodare nelle nostre ditte una originalità di concezioni progressiste, ciò non deve essere attribuito ad incapacità dei nostri tecnici, che invece hanno mostrato la loro genialità col realizzare molti velivoli ottimi, citiamo fra tutti l'M 39 vincitore della Coppa Schneider, e l'S 55 - transvolatore dell'Atlantico, ma deve essere attribuito probabilmente a soverchi vincoli coi quali gli enti statali irretirono nel passato lo slancio inventivo dei nostri costruttori.

Non escludiamo a priori che ci si possa avvalere in un periodo transitorio della ideazione straniera realizzandone la traduzione nella costruzione nazionale, e ciò serva di pungolo ai nostri costruttori. Ora questo si fa specialmente per quanto riguarda l'aviazione civile e quelle speciali costruzioni alle quali l'Italia non si era ancora dedicata laddove gli stranieri vantavano un riconosciuto privilegio dovuto ad anni di studio e di esperienza.

Ma confidiamo che ciò sia necessario per poco tempo ancora.

In ogni modo il Ministero ha recentemente dato alle ditte industriali italiane un tema suscettibile di svariate soluzioni perchè comporta soltanto l'obbligo di soddisfare poche caratteristiche definite e concede per tutte le altre una grande libertà.

Si sente parlare spesso di unificazione o standardizzazione del materiale impiegato.

Il problema tocca da una parte la specializzazione, dall'altra l'evoluzione dei velivoli; e sia per l'una, sia per l'altra, si riscontrano danni e vantaggi.

In altri termini è meglio, per ciò che riguarda la specializzazione, avere dieci velivoli uguali, capaci di adempiere qualsiasi compito, oppure dieci velivoli diversi l'uno dall'altro, ma capaci di rispondere ciascuno ottimamente ad un compito determinato, e meno bene a tutti gli altri?

E, quanto alla evoluzione, è meglio mantenere velivoli di caratteristiche sufficienti ai servizi attuali, oppure introdurre in servizio tipi nuovi che segnino qualche piccolo progresso, talvolta illusorio?

Dichiaro subito che il Ministero si attenterà d'ora innanzi a questo riguardo al criterio unificatore o standardizzatore e farà in modo di avere un solo tipo d'aeroplano e un solo tipo d'idrovolante per la caccia, un solo tipo d'aeroplano e un solo tipo d'idrovolante, per la ricognizione, un solo tipo d'idrovolante per il bombardamento e due tipi di aeroplani uno per il bombardamento diurno e uno per il bombardamento notturno.

La possibilità di una maggiore specializzazione va lasciata alle aviazioni che possono spendere più di quanto la nostra non possa; così pure il Ministero respinge l'idea di una frequente evoluzione dei tipi in servizio e si contenterà piuttosto di avere per un maggior tempo in servizio dei tipi relativamente antiquati attendendo per rinnovarli che il progresso costituito sia veramente sensibile.

Oggi per esempio abbiamo in servizio ben sette tipi di aeroplani da caccia, cinque dei quali hanno caratteristiche d'impiego fra loro poco differenti dal punto di vista del rendimento e quasi identiche dal punto di vista della specializzazione.

Evidentemente è troppo, sebbene si possano addurre alcune giustificazioni, quali per esempio, l'opportunità di avviare le nostre industrie alla costruzione metallica o a particolari sistemi di costruzione leggiosa.

Ciò che s'è detto per i velivoli vale anche per i motori e per le parti staccate.

Si è verificato nel passato che per alcuni tipi di velivolo da caccia di peso quasi uguale si adoperavano tre tipi diversi di ruote, di modo che quando il tipo di velivolo veniva radiato le scorte di ruote complete delle loro parti divenivano inutilizzabili e vendute a piccolo prezzo.

Per la costituzione delle scorte e anche per i normali servizi di rifornimento la riduzione del numero dei tipi in dotazione presenta un vantaggio economico evidente.

Tale vantaggio è specialmente importante durante la guerra ed è anche sensibile per l'istruzione del personale.

Quando l'aeronautica disporrà di fondi maggiori potrà adottarsi un sistema differente; allora sarà possibile tener conto di alcune modalità d'impiego che si presentano di grande interesse e che per la loro migliore riuscita richiedono velivoli o motori o installazioni speciali.

Così dicasi per la caccia notturna che richiede velivoli con grandi settori di visibilità, biposti anziché monoposti, così dicasi per l'attacco aereo contro le fanterie nella battaglia che esigerebbe una notevole blindatura delle parti vitali del velivolo; così dicasi per le azioni di caccia o di bombardamento ad altissima quota che richiedono speciali installazioni di alimentazione dei motori, e di respirazione per l'equipaggio, così dicasi del bombardamento a volo radente che reclama una visibilità e una notevole sicurezza del funzionamento degli apparati motori, così dicasi infine per quei tipi di velivoli da caccia, che, posti a difesa dei centri demografici o industriali, dovrebbero avere degli specialissimi requisiti di una partenza pronta e di una salita rapida, ciò che comporta, tra l'altro, l'adozione di un motore con raffreddamento ad aria.

Come si vede, se il Ministero ha deliberato nel senso sopradetto l'ha fatto a ragion veduta e soltanto per corrispondere alle scarse disponibilità del bilancio, non già perchè non abbia accuratamente esaminato e vagliato tutti i lati della assai complessa questione.

Non mi nascondo che queste decisioni saranno tra i piloti scarsamente popolari, ma vada anche a loro una ferma parola: occorre che nelle squadriglie non vi sia più un campionario di velivoli l'uno di poco differente dall'altro. Basta che tale campionario e ben ricco esista presso un ente tecnico-sperimentale.

È certo che non potremo esimerci dal favorire l'attuazione di prototipi nazionali o di comprare un esemplare di quei nuovi tipi di velivoli stranieri, che abbiano qualità interessanti, o perchè rappresentano l'evoluzione tecnica per meglio realizzare impieghi consueti, o perchè rappresentano realizzazioni tecniche destinate a nuovi speciali e più evoluti impieghi.

Questa è una condizione necessaria per non tagliare definitivamente ogni progresso, e fare altrimenti sarebbe una pessima economia.

Occorre calmare la capricciosa mania di cambiare spesso i tipi in servizio e smettere d'innamorarsi dell'ultimo tipo che si ha occasione di vedere e di provare.

Con solo 280 milioni disponibili per materiale non ci possiamo permettere lussi eccessivi; del resto i tipi che sono o saranno presto in dotazione soddisfano per parecchi anni ogni più onesta esigenza; s'intende che alla onesta esigenza della massima sicurezza, i tipi stessi soddisferanno sempre di più, con le modificazioni di dettaglio che faremo, a mano a mano che il progresso tecnico ce lo permetterà.

Noi abbiamo già in esperimento l'aeroplano da caccia C. R. 20 il quale sembra perfettamente corrispondere al suo scopo; proseguiremo l'esperimento fino a completa soddisfazione e poi passeremo alla costruzione di una serie sufficiente a soddisfare il fabbisogno di tutte le squadriglie; per la ricognizione siamo in procinto di avere un tipo ottimo, di autonomia grande, di esuberanza motrice soddisfacente, provvisto di una capacità di difesa autonoma che non lascia nulla a desiderare. Esso potrà portare all'occorrenza anche un carico di bombe.

A questo punto mi piace affermare alcuni altri principi cui il Ministero si è ispirato, sebbene piuttosto che il materiale riguardino l'impiego ed i rapporti con le altre forze armate.

L'Aeronautica oltre ai suoi compiti che nel linguaggio comune si denominano autonomi o indipendenti, ha anche quelli che vanno sotto il nome di ausiliari. Io so bene che per l'aviazione destinata ad ausiliare il Regio Esercito non esistono soltanto i compiti di pura e semplice ricognizione, ma sono d'opinione che l'identico tipo d'aeroplano destinato alla ricognizione possa anche attuare alcuni altri compiti ausiliari.

Soprattutto penso che il velivolo da ricognizione possa essere in grado di difendersi da sé senza che sia necessario l'adibire alla sua difesa e quindi porre alle dipendenze del Regio Esercito per l'impiego, altri velivoli con compiti di caccia ovvero di scorta. E credo anche che, se il suddetto tipo di velivolo da ricognizione è capace di un sufficiente carico di bombe, le autorità dell'esercito da cui detto velivolo dipenderà per l'impiego, potranno anche adoprare per bombardare località di interesse ristretto al raggio tattico delle forze terrestri in gioco.

Potrei dire cose analoghe per gli idrovolanti che fanno servizio ausiliario per la

Regia Marina, ma non voglio trattenere troppo a lungo gli onorevoli colleghi sopra questioni che possono essere considerate di dettaglio, dopo avere chiaramente fatto le necessarie affermazioni di principio.

Poichè mi trovo a parlare dei tipi di velivolo correnti, mi piace far cenno a taluni concetti che si riferiscono anch'essi al materiale e al suo impiego.

La situazione geografica dell'Italia è tale, come si è visto, che obiettivi importantissimi sono a distanza relativamente breve dai luoghi dove i nostri ipotetici avversari hanno o possono mettere le basi aviatorie; mentre gli obiettivi analoghi che noi dovremmo bombardare sono assai più lontani. Ne consegue che l'aviazione italiana ha bisogno per tutti i suoi compiti ma specialmente per quelli da bombardamento di un raggio d'azione assai maggiore di quello di cui si può appagare qualsiasi aviazione delle potenze che ci sono vicine.

Noi tenderemo perciò, e sono certo che gli industriali sapranno corrispondere alle nostre richieste, ad avere un tipo di velivolo da bombardamento capace nel contempo di gran carico, di grande autonomia, e di notevole capacità d'ascesa per superare le alte cime, che sono bensì protezione e difesa del nostro territorio, ma anche ostacolo e barriera per la nostra azione aerea contro offensiva.

Poichè ho fatto cenno agli industriali dirò che ho in loro una grande fiducia dal punto di vista tecnico, ma che in loro vorrei pure avere grande fiducia dal punto di vista economico.

Il Ministero dell'Aeronautica non adotterà il sistema di lesinare eccessivamente sui prezzi delle commesse perchè questo sistema è solo apparentemente fonte di risparmio ma sostanzialmente è fonte di sperpero inducendo gli industriali a parsimonie nella qualità del materiale che si adopera.

Non sempre è possibile controllare perfettamente la qualità di tale materiale, ma ci si accorge della sua deficienza soltanto quando gli incidenti sopravvengono e i danni si accumulano.

D'altra parte il Ministero sarà severissimo nelle sanzioni contro gli industriali che abusino e non ometterà nessuna cautela di sorveglianza.

Quando si discute di trasporti aviatori italiani, si notano le errate consuetudini, o di dichiarare la necessità di rinunciarvi perchè le difficoltà da superare sono eccessive,

oppure di affrettare che le difficoltà da superare siano di poco momento.

Occorre scindere questo problema in due parti: quella concernente linee che si iniziano e finiscono nel territorio nazionale e quella che si riferisce a linee internazionali perchè si svolgono tra la penisola e paesi esteri, pur essendo linee di proprietà italiana.

Le linee aeree completamente nazionali incontrano difficoltà dipendenti dalla mancanza in Italia di quegli enormi centri demografici e industriali che giustificano specialmente in Germania anche i percorsi lunghi soltanto 150 chilometri. Tanto più questo ostacolo di rendimento economico è poderoso quando si considerino le difficoltà orografiche e meteorologiche; le quali anche quando sono superabili, non lo sono senza dispendio di energie e perciò di danaro.

So bene che l'addestramento e l'abitudine possono consentire a un pilota di traversare gli Appennini 300 giorni dell'anno, anzichè per esempio 150 giorni come può accadere a piloti non specialmente addestrati, ma questo addestramento è un dispendio anch'esso e gli strumenti più numerosi e perfetti di cui il pilota deve essere provvisto, l'organizzazione a terra che bisogna meglio predisporre, costituiscono anch'essi un onere grave, possono ritardare l'inizio dell'impresa od ostacolarne il regolare esercizio.

L'onorevole relatore ha già esposto ciò che s'è iniziato e ciò che s'intende realizzare nell'immediato futuro a questo riguardo in Italia. Ma io voglio precisare ancor più:

La prima linea aerea regolarmente istituita in Italia è stata la Torino-Trieste: 1º aprile 1926. A pochi giorni di distanza entrò in funzione la Genova-Roma-Napoli-Palermo. Nell'agosto dello stesso anno venne inaugurata la Venezia-Vienna e la Brindisi-Atene-Costantinopoli. Nell'ottobre sorse il servizio della Venezia-Trieste-Zara e nel febbraio 1927 il prolungamento della Venezia-Vienna fino a Roma.

Queste cinque linee hanno uno sviluppo complessivo di chilometri 4324.

Per quanto gli inizi, in ogni argomento, siano sempre difficili, i risultati ottenuti in questi pochi mesi sono tali da legittimare nel futuro le nostre più rosee previsioni.

Infatti, sono stati compiuti 1299 voli con un percorso di 652.572 chilometri. Furono trasportati 6330 passeggeri, 1722 chilogrammi di posta e 49.393 chilogrammi di merci e bagagli.

Tali dati hanno tanto maggiore importanza in quanto vanno non considerati in

relazione alle specialissime condizioni geografiche e meteorologiche d'Italia ed alle difficoltà opposte dalla natura stessa delle linee in esercizio.

Esse si svolgono o per lungo percorso sul mare aperto, o al disopra degli Appennini e delle Alpi.

Nell'un caso e nell'altro spettano all'Italia due diversi primati: quello dell'istituzione di regolari linee su lunghi percorsi marini, con l'attuazione della prima lunga linea civile in mare aperto, com'è oggi la Napoli-Palermo, e quello del sorvolo delle Alpi e degli Appennini con linea regolare mantenuta in efficienza anche durante la stagione invernale.

I risultati di queste nuove vie aperte all'esperienza mondiale del traffico aereo sono stati già acquisiti.

L'idrovolante sulla Napoli-Palermo ha raggiunto la percentuale del 99 per cento di regolarità e la mancanza di adatti idroporti ha dimostrato la possibilità di regolari traffici, usufruendo dei soli specchi d'acqua dei porti marittimi. È naturale che l'uso di essi è subordinato ad opportune disposizioni di disciplina del movimento, ma la nostra esperienza farà conoscere a tutto il mondo la inutilità di idroporti esclusivi per l'aviazione civile.

Questo è del resto il principio che il nostro De Pinedo volle affermare, nel suo volo dei tre continenti, e che riconferma oggi con la mirabile crociera atlantica.

Così, il sorvolo delle Alpi eseguito nel periodo iniziale, direi meglio sperimentale, di una linea aerea congiungente l'Italia con l'Austria, ha dimostrato che nonostante il fiero ostacolo opposto dalla barriera alpina e dallo specialissimo regime atmosferico delle regioni montane, è possibile l'istituzione di regolari linee di comunicazione tra i popoli posti sui due versanti della catena di montagne più alta dell'Europa.

In tutto questo periodo di esercizio, « nessun incidente di volo si è verificato »; non un passeggero, nè un chilo di merce ha ricevuto alcun danno.

Le interruzioni dei viaggi per avarie dei motori hanno oscillato circa intorno al 2 per cento dei voli compiuti.

Notevolissima è stata l'attività del personale. Qualche pilota e qualche motorista, in questi pochi mesi di esercizio, hanno compiuto oltre 100.000 chilometri di volo. Magnifica scuola di allenamento professionale.

Questi risultati statistici avrebbero potuto essere notevolmente più importanti se

la Brindisi-Costantinopoli non avesse dovuto subire interruzioni per vari incidenti di materiale e per ragioni economiche-organizzative, inconvenienti tutti ai quali si va intensamente e rapidamente mettendo riparo. Posso annunciare anzi che con il 1° di maggio la linea inizierà il funzionamento regolare con apparecchi metallici costruiti in Italia e muniti degli ormai celebri motori Asso dell'Isotta Fraschini.

Alle cinque linee aeree ora in esercizio si aggiungeranno man mano le altre in istudio o in prossimo apprestamento. Esse sono:

La Roma-Napoli-Brindisi, che collegherà le linee del Tirreno a quelle del Levante; ed ambedue alla linea Venezia-Vienna.

La Roma-Terranova-Cagliari, che renderà più intimi i legami tra la capitale e la nobilissima patriottica Sardegna.

La Milano-Trento ed oltre, che costituirà un secondo collegamento con la rete aerea dell'Europa centrale.

La Roma-Tripoli.

La Brindisi-Vallona.

Altri collegamenti con le altre sponde del Mediterraneo.

In tal modo, da Roma si irradieranno in tutti i sensi le grandi linee di comunicazioni aeree, che restituiranno all'Urbe la sua storica funzione di centro del Mediterraneo.

Non vi è dubbio che il vero sviluppo dell'aviazione civile in Italia è legato all'impianto e all'esercizio di avio-linee internazionali.

Occorre fare in modo che i flutti di traffico che dal Nord di Europa si volgono verso i paesi sud-mediterranei e verso l'Oriente prossimo, non devino dalla rotta Italiana, non divergano cioè (per ragioni che nulla hanno a che vedere con l'accessibilità e la transitabilità orografica e meteorologica) verso i paesi balcanici o verso la costa africana. Stringendo adattate convenzioni, chiedendo e offrendo opportune concessioni, occorrerà fare in modo che le grandi linee aeree si appoggino alla nostra penisola.

In questo non soltanto deve soccorrerci la posizione geografica che è favorevole sì, ma non quanto una facile retorica ha sovente proclamato; ma devono soccorrerci anche e piuttosto la nostra iniziativa e il nostro amor di patria, la capacità e la volontà dei nostri piloti, che anelano portare il nome d'Italia sempre più lontano, sempre più oltre.

L'attività dei trasporti aerei nazionali o internazionali non è la sola attività dell'aviazione civile sebbene sia quella più vistosa e di maggior interesse politico-generale; anzi ritengo che il maggior vantaggio pel reclutamento

aeronautico e per l'incoraggiamento alla produzione di costruzioni aeronautiche possa essere dato pel futuro da altre attività civili.

Sono di entità relativamente piccola in Italia quelle che vanno sotto il nome di « lavoro aereo », quali per esempio l'utilizzazione della fotografia aerea a fini commerciali e di sistemazione agraria, catastale ed edilizia.

In Italia si incontra qualche difficoltà a incoraggiare questa attività per ragioni inerenti alla difesa del segreto militare che la fotografia dall'aeroplano ha molte possibilità di svelare, senza che i controlli degli organi competenti diano certezza di impedire degli abusi.

Il Ministero si propone invece di incoraggiare vivamente il turismo aereo, ma non si nasconde che anche a tal riguardo si incontrano difficoltà notevoli.

Infatti lo sviluppo del turismo aereo risulterà da un compromesso tra svariate esigenze. Prima di tutto occorre la disponibilità di velivoli adatti al turismo a un prezzo di acquisto tollerabile, ma a sua volta tale prezzo di acquisto non diverrà tollerabile se non quando la produzione abbia certezza di avere sul mercato uno sbocco sufficiente.

Seconda difficoltà è quella della inesistenza attuale di imprese che si assumano i servizi di manutenzione e ricovero di velivoli dei turisti, i quali non potranno senza soverchio onere provvedere essi stessi a tale necessità.

Terza difficoltà, dicono alcuni, ed io sono disposto a riconoscerla, è data da una serie di vincoli di cui lo stesso regolamento aeronautico circonda i privati volenterosi volatori.

FINZI. La carta bollata !

BALBO, sottosegretario di Stato per l'Aeronautica. Per una attività che tanto facilmente può commettere delle infrazioni alle norme non dico soltanto della pubblica sicurezza, ma soprattutto della pubblica incolumità, la disciplina che il regolamento aeronautico impone, è di necessità insopprimibile.

Alcune disposizioni del regolamento stesso sono state definite in riunioni interministeriali nelle quali i rappresentanti dell'aeronautica tentarono di sostenere i concetti più liberali.

Inoltre il regolamento è applicato con molta liberalità e le attenuazioni che si riscontreranno opportune vi saranno apportate.

Aggiungo che il Ministero allo scopo di dar incremento al turismo aereo sta studiando il modo di istituire dei clubs o circoli, i quali,

dotati di piccoli velivoli, possano permettere ai privati volatori la gioia del volo senza imporre loro il gravame finanziario e le noie legislative inerenti al possesso di un aeroplano.

Sono lieto di parlare di altro elemento che darà impulso al turismo aereo voglio dire dell'esistenza di numerosi campi di aviazione disposti nelle immediate vicinanze delle città anche piccole.

All'estero, e specialmente in Inghilterra, in Germania, in Svizzera, i campi di aviazione destinati specialmente al turismo aereo si sono rapidamente moltiplicati, ma, onorevoli colleghi, ciò è avvenuto per cura e a spese degli enti locali, perchè la popolazione ha compreso a tempo il vantaggio materiale, le soddisfazioni morali, che essa poteva conseguire dall'aviazione.

Il Ministero orienterà i suoi sforzi anche a tale intento.

L'onorevole relatore ha parlato della propaganda: io sono del parere che l'aeronautica, come istituzione militare debba essere esonerata dal compito della propaganda. Ma l'aeronautica non è un organismo esclusivamente militare e non occorre dimostrarlo. In un organismo così complesso, nel quale tanti elementi sono in gioco, ma per cui ben si può dire che lo spirito animatore è tutto, la propaganda non può essere monopolio di nessuno. Ben fa chi fa: ma il Ministero, pur non avocando a sé l'esclusività della propaganda, non può rinunciare a controllare i mezzi stanziati dallo Stato e ad incanalarne le molteplici manifestazioni. Appaltare la propaganda aeronautica a un ente estraneo sarebbe contrario allo spirito volitivo del Governo Fascista. Inoltre creerebbe attività incontrollabili, pigre sinecure e canonicali prebende senza pratico risultato. Dico questo, pur non avendo speciali rimostranze da muovere ad alcuno.

Sono dunque in corso provvedimenti che ripartiscono le attribuzioni dell'istituto nazionale di propaganda aeronautica destinato ad essere soppresso tra la direzione dell'aviazione civile, l'ufficio stampa del Ministero e l'Aereo Club D'Italia.

I risultati ottenuti per il reclutamento dalla recente campagna dell'ufficio Stampa, in occasione della trasvolata del colonnello De Pinedo, sono la prova migliore del metodo nuovo.

Un altro problema ha richiamato l'attenzione del Ministero, quello della formazione di una riserva di ufficiali del Genio aeronautico, siano della categoria ingegneri, siano della categoria specializzati. Saranno

inquadri nel ruolo degli ingegneri di riserva magnifiche competenze che hanno appartenuto per lungo tempo all'aeronautica, specialmente durante la guerra e che oggi si sono volti ad altre attività.

Fervida opera ha dato il Ministero per superare tutte le difficoltà che l'aeronautica incontra nel reclutare il personale che le è necessario.

A tale scopo, durante l'anno finanziario 1926-27, sono stati banditi molti concorsi straordinari, fra i quali uno per 200 allievi sergenti stazionari, un secondo per 400 sergenti piloti, un terzo per 100 allievi ufficiali piloti di complemento, un quarto per allievi ufficiali di complemento tratti dal Regio Esercito, un quinto per 30 tenenti di Commissariato.

Un ultimo bando riguarda la sistemazione nell'Arma aeronautica degli ufficiali dell'esercito e della marina già comandati a prestare servizio presso reparti volatori.

Tutti questi bandi corrispondevano ad altrettante necessità del Corpo aeronautico.

Occorreva cioè procurarsi una riserva di sottufficiali anziani, esperti di ciascun ramo del servizio; ed ecco il concorso per gli allievi sergenti stazionari.

Occorreva non precludere la strada a molti giovani adatti all'esercizio aeronautico, ed ecco il secondo bando per sergenti piloti che è caratterizzato dall'abbassamento del titolo di studio richiesto. Occorreva eliminare gli inconvenienti derivati dalla consuetudine di trarre gli ufficiali di complemento dai ruoli dell'esercito e della marina ed ecco il terzo bando per 100 allievi ufficiali di complemento, al quale tuttavia si è dovuta aggiungere il 4° per altri 100 ufficiali, tratti dai ruoli di complemento dell'esercito e della marina per le necessità assillanti di far fronte alle esigenze della riserva.

Quanto all'ultimo concorso concernente la sistemazione degli ufficiali provenienti dalle altre armi, voglio cogliere l'occasione per affermare il proposito di non effettuare più simili trasfusioni, poichè, onorevoli colleghi, è necessario, che la carriera aeronautica si inizi dal basso e non dall'alto, altrimenti lo spirito aviatorio, che è tutto, andrà decadendo anzichè esaltarsi.

Il Ministero, che ha seguito questa norma in provvedimenti recenti, sta pure occupandosi di porre rimedio alle insufficienze del Genio aeronautico in ispecie per il personale di sorveglianza tecnica presso ditte costruttrici, ed a quelle non meno gravi del

demanio aeronautico, il quale possiede appena quattro sezioni territoriali, di fronte a 52 sezioni e 18 direzioni territoriali del Genio militare, ed a un ente generale composto di soli quattro ufficiali, mentre il lavoro di costruzione e di ricostruzione si svolge intensamente per tutta Italia per una cifra di oltre 60 milioni ed in particolari contingenze e difficoltà di ubicazione.

Ho riservato per ultimo il trattare del problema del reclutamento degli osservatori dal velivolo, sul quale, già molto controverso, abbiamo chiarito le idee e definiti i propositi per l'avvenire.

Le ragioni che a suo tempo suggerirono l'unificazione dell'aeronautica già divisa fra l'esercito e la marina sono più forti che mai; senonchè l'esperienza di questi anni ha suggerito che le ragioni di unificazione sempre più valide per i piloti, devono essere rivedute per gli osservatori dal velivolo.

Finora gli osservatori potevano essere considerati di due grandi categorie: la prima comprendeva gli osservatori destinati a prestare servizio ausiliario di volo per le forze armate terrestri, o per le forze armate navali; la seconda di osservatori destinati ai compiti di osservazione lontana per l'armata aerea e ai compiti di ufficiali di rotta, puntatori per il bombardamento e difensori del velivolo mediante la mitragliatrice.

Si è dunque riscontrato che gli osservatori della prima categoria hanno bisogno di una profonda coltura specifica nelle forme di impiego, anzi in tutte le forme di vita e di azione dell'armata terrestre o navale cui devono porgere ausilio.

Il Ministero dell'Aeronautica ha giudicato che tali osservatori devono essere, pel vantaggio del servizio, parte integrante della forza armata che servono, mentre non occorre affatto, anzi sarebbe assai dannoso, che la stessa cosa si verificasse per il corrispondente pilota.

Per gli osservatori della seconda categoria, il problema sarà affrontato studiando la più opportuna composizione degli equipaggi dell'armata aerea per i vari compiti di ricognizione, di bombardamento e anche di caccia e la soluzione sarà congegnata ai fini di utilizzare nei differenti compiti gli ex piloti divenuti inabili al pilotaggio ma tuttora idonei al volo come passeggeri.

Ma il Ministero intende intensificare altre forme di propaganda, ben più efficaci di quella scritta o parlata, sia avvicinando la possibilità del volo al maggior numero di persone con le manifestazioni aeree incorag-

giate e promosse in tutti i cieli della patria, sia mantenendo sempre più stretti i legami fra l'arma del cielo e gli aviatori in congedo.

Nuovi e speciali provvedimenti amministrativi tendenti a rintracciare i giovani veterani dell'aviazione in guerra ed in pace, varranno a creare una forte riserva aeronautica, che metterà al corrente gli antichi ufficiali aviatori degli ultimi progressi del volo e li terrà in allenamento insieme con i reparti d'impiego.

A tal fine si è disposto che il personale volatore in congedo, sia indotto con efficace opera di propaganda, ad iscriversi nella riserva aeronautica, la quale comporta l'obbligo dell'allenamento annuale, con dieci ore di volo e alcune prove finali di perizia. È stato aumentato il numero degli aeroporti e idroscali per l'allenamento ed è stata lasciata all'aviatore libertà di scelta per il campo più gradito.

Inoltre, per aderire al desiderio del personale in congedo i più capaci sono inviati direttamente alle squadriglie, dove, compiuto il periodo d'allenamento, ricevono un premio di lire mille ciascuno oltre gli assegni.

Per evitare gli inconvenienti di una disciplina non fermissima fra i richiamati, si è stabilito che essi vestano la divisa dell'aeronautica. Infine sarà emanato un provvedimento che assicura loro altre speciali agevolazioni.

Durante l'anno 1926 giunsero in totale 410 domande di piloti aviatori in congedo ma 85 di esse non poterono essere accettate; dei volatori effettivi richiamati 62 furono dichiarati inabili, 51 rinunciarono per motivi vari, 16 furono esonerati nel corso d'allenamento, 2 decedettero per incidente di volo; cosicchè non calcolando 6 piloti che si trovano ancora in istruzione ne risultarono 188 allenati.

Le analoghe cifre concernenti gli osservatori dal velivolo e i piloti di dirigibile sono di trascurabile entità.

Non vi saranno perciò d'ora innanzi, o vi saranno ben pochi bandi di concorso per osservatori dal velivolo destinati ad essere inclusi nel ruolo in servizio permanente effettivo oppure di complemento, della Regia aeronautica.

Oltre ai bandi straordinari dei quali ho già detto, vi sono i bandi ordinari che comprendono gli artieri, dai motoristi ai radiotelegrafisti agli artificieri e agli automobilisti.

Se per talune categorie si nota una preoccupante deficienza nel gettito di reclutamento, soprattutto perchè questi lavoratori



trovano paghe più convenienti nella vita civile, il Ministero sta oggi studiando idonei provvedimenti che possano richiamare verso i corsi specializzati dell'aeronautica, gli allievi uscenti dalle scuole professionali, e contempla fin d'ora la possibilità d'addiventare in futuro anche per gli artieri alla istituzione di un obbligo di leva.

È assai diffusa la tendenza di esagerare la necessità di personale non volatore rispetto ai volatori. Tre sono principalmente le esigenze cui bisogna sopperire a terra, per consentire al velivolo non soltanto di volare ma di produrre col volo un risultato utile.

Anzitutto perchè un pilota possa mantenersi in volo a scopo guerresco occorrono oltre agli ingegneri, anche gli Stati Maggiori. Secondariamente occorre che il volatore già sottoposto a gravi sacrifici, sia sussidiato nella manutenzione del materiale e nel Governo dei reparti e dei campi e degli stessi organi dell'apparecchio, mediante l'opera manuale di un personale acconcio.

In terzo luogo occorre provvedere con apposito personale all'amministrazione ed alle diverse forme di controlli economici e personali sull'azione e sul rendimento dei reparti volatori.

Ebbene, avendo esposto le osservazioni suddette con equo animo e senza demagogia aviatoria, che alletti e insuperbisca il pilota, il quale qualche volta si ritiene il solo elemento indispensabile, sono lieto di dichiarare che la Regia Aeronautica ha, rispetto all'aeronautica di altre Nazioni, la più bassa aliquota di personale per ciascun velivolo in servizio e la più bassa aliquota di personale non volatore per ciascun volatore.

Infatti in Inghilterra sembra si abbiano 53 persone per ogni velivolo in servizio, in Francia 29, in Germania 34, mentre in Italia si hanno soltanto 17 persone per ogni velivolo, giacchè le previsioni per 1° luglio 1927, danno 19.150 persone tra ufficiali, personale civile e truppa e 1123 velivoli in funzione.

Alcuno ha obiettato « nei tempi trascorsi » che molti di tali volatori lo sono soltanto di nome, e che amano più la vita sedentaria degli uffici che quella dinamica del campo di aviazione. Io non so se nel passato prossimo o remoto questo si sia verificato. Nego che si verifichi attualmente; e dichiaro che tutti i militari che sono qualificati volatori mantengono il loro allenamento al volo; che anzi oggi si constata nei volatori legati alla dura schiavitù degli uffici, al lavoro di pensiero o almeno di monotona diligenza,

una preoccupante tendenza ad emigrare verso il campo di aviazione, dove la vita è salubre, ed il rischio gioioso.

Nella vita dell'aeronautica militare di tutti i paesi, l'opera di governo del personale è stata sempre costretta a mantenere un difficile equilibrio fra opposte necessità ed aspirazioni.

Teoricamente occorrerebbe che il ruolo combattente dell'arma aerea fosse tutto composto di volatori brillanti e fervorosi, capaci contemporaneamente di dedicarsi a studi profondi, di sobbarcarsi ai metodici lavori di ufficio, e di conoscere a perfezione il materiale di volo che adopera per mantenere l'efficienza e guidarne l'impiego. Ma avere tutto non è possibile.

Se possiamo essere soddisfatti delle citate proporzioni fra volatori e sedentari, esse tendono fatalmente a mutare. Oggidì il personale addetto agli Stati Maggiori, intendo dire il personale di concetto, è scarso, e ciò si verifica in parte per deficienza numerica generale, in parte per insufficienza qualitativa.

Se nell'aeronautica militare, si debbono promuovere alti studi e progressi di pensiero, occorre che agli Stati Maggiori dei comandi piccoli e grandi fino agli enti centrali sia assegnato personale scelto e sufficiente, senza tuttavia che ne consegua una depauperazione dei reparti d'impiego i quali pure hanno bisogno di personale scelto, ma con caratteristiche specifiche differenti.

Per quanto riguarda il personale di manovra sui campi d'aviazione, il Ministero fa ogni sforzo per diminuirne il fabbisogno proporzionale sostituendo all'opera manuale fin dove è possibile, lo strumento meccanico, come l'onorevole relatore ha avuto modo di chiarirvi in una nota al suo dotto lavoro.

Concludendo, ho il piacere di dichiarare che oggi in Italia si vola. Ufficiali, colonnelli e generali, con piena sicurezza, con grande disinvoltura, con ammirevole fervore, partono da soli col velivolo ed effettuano lunghi viaggi di servizio.

Uno dei problemi che ha più preoccupato l'aeronautica è la sistemazione dei ruoli del personale e degli avanzamenti.

Parlo specialmente degli ufficiali volatori, Ma le stesse considerazioni valgono in parte per altri gradi ed altre categorie.

Gli ufficiali volatori, hanno, come è noto, origini diversissime, provenendo in parte dai ruoli del Regio esercito, in parte da quelli della Regia marina; essi seguirono in parte

degli studi militari regolari, e in parte riceveranno le spalline durante la guerra.

Lungo e paziente fu il lavoro per amalgamare questi elementi eterogenei.

In ogni modo oggidi questo problema può dirsi felicemente risolto.

La legge di reclutamento e avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica è redatta e prossima all'applicazione.

Il sistema di avanzamento deliberato tiene equo conto di entrambe le capacità che in un ufficiale aviatore si richiedono; quella di saper condurre il velivolo e di saper trascinare i suoi volatori dipendenti all'azione bellica aerea e la facoltà di saper esercitare la parte più intellettuale dell'azione di comando.

Le promozioni sono regolate con cernita severa dei meriti, valutati anche attraverso ad esami di coltura.

A tal proposito un maggiore agio è lasciato al sistema di avanzamento a scelta ed a scelta eccezionale.

Vi sono dei meriti individuali, che dalla documentazione dei titoli di studio non appaiono, che un esame di coltura non può accertare, ma che si rivelano giorno per giorno nel lavoro cerebrale, nel fervore della fede, nell'amore e nell'abilità del volo.

Vi sono ufficiali che a titoli di anzianità relativamente bassi, contrappongono un alto rendimento globale in favore del progresso aeronautico.

Si è quindi ritenuto necessario, che agli ufficiali i quali così si distinguono fosse data la possibilità di accedere ai superiori gradi della gerarchia con ritmo molto più accelerato, e ciò non tanto a titolo di premio per le qualità e l'attività dell'individuo, bensì per meglio poter sfruttare, in vantaggio del servizio, i suoi eccezionali requisiti.

Il Fascismo rinnegherebbe se stesso se non procedesse in questo modo, nella soluzione di questo problema, e se seguisse il vecchio sistema secondo il quale l'adito ai gradi superiori era un effetto puramente meccanico, dell'anzianità e della inerzia, il quale sistema alla sua volta creava una strana legge di vita pratica secondo la quale bastava lavorare quel tanto che potesse procurare qualifiche benigne che non rallentassero il fatale andare...

Nel periodo che ho trascorso finora nella carica di sottosegretario per l'aeronautica, ho potuto con piacere confermarmi nella opinione favorevole che avevo di alcuni ufficiali ed altri molti conoscerne ed apprezzarne.

Non ho bisogno di aggiungere che le promozioni saranno circondate da ogni cautela e ogni garanzia e che le proposte saranno controllate e vagliate dalle autorità gerarchiche, dalle quali i candidati dipendono.

Sempre a proposito della legge di avanzamento e in favore della vita quotidiana degli ufficiali aventi qualifica di volatori, aggiungo che il personale addetto ai Comandi ed agli uffici, oltre agli obblighi di lavoro ed orario derivanti da questa speciale posizione, deve svolgere semestralmente una attività di volo non inferiore a 15 [ore complessive, comprendendo in esse alcune prove od esercitazioni particolari ad ogni specialità aeronautica, di trasvolate da un campo all'altro, di bombardamento, di salita a quota che giunge per la caccia sino a 6000 metri, di aerobazia, di mitragliamento e di volo notturno.

Il nuovo progetto di legge sullo stato e l'avanzamento degli ufficiali della Regia Aeronautica stabilisce che gli ufficiali volatori, per poter conseguire tutti i gradi della gerarchia militare, debbano possedere il brevetto di pilota di aeroplano o di idrovolante, non essendo sufficiente quello di osservatore.

Gli ufficiali piloti di dirigibili, se non conseguono il brevetto di pilota di velivolo, non possono ascendere oltre il grado di tenente colonnello.

Con Regio decreto 15 luglio 1926 fu provveduto finalmente alla concessione dell'indennizzo privilegiato aeronautico ai militari resi inabili in seguito ad incidenti di volo e, in caso di morte, alle loro famiglie. Se non che in tale decreto si legge che esso ha vigore dal 1° luglio 1926 e non è valido per ciò per coloro che per la stessa causa perdettero la vita o comunque rimasero permanentemente inabili in data anteriore.

Di tale ingiustificata diversità di trattamento la Camera ha avuto già occasione di occuparsi. In sede di conversione in legge del predetto decreto si stabilì di trovare un temperamento già accettato anche dal ministro delle finanze in linea di massima.

Gli uffici del Ministero hanno anzi già provveduto alla statistica dei militari morti per incidenti di volo dal novembre 1918 al 1° luglio 1926.

E sebbene il lavoro sia riuscito oltremodo difficile per il disordine che seguì alla cessazione della guerra, pure è stato accertato che nell'epoca suddetta circa 300 valorosi perdettero la vita per sinistri aviatori.

Orbene, a parte il fatto che una stessa causa determinante la sciagura non può essere, dal punto di vista finanziario, considerata diversamente solo per effetto dell'epoca in cui essa è avvenuta, il fatto che questi giovani colpiti dal destino rimasero al loro posto di pericolo e di gloria nei tempi grigi in cui tutti i valori morali erano calpestatati e depressi, li rende particolarmente degni della tangibile riconoscenza della Nazione. (*Applausi*).

Da lungo tempo si dibatte la questione delle speciali norme di pensione del personale militare della Regia Aeronautica.

È noto il lacrimevole stato di molte famiglie che hanno perduto i loro cari in servizio di volo e ancora attendono la sospirata pensione.

È stata negata sin qui detta pensione, ai genitori, alle sorelle nubili, ai fratelli minorenni che erano a carico dei defunti aviatori, col pretesto che non trattasi di servizio di leva, quasi che la morte non si sia verificata egualmente per cause di servizio comandato.

Del resto, il servizio militare dei piloti non può essere che volontario, e basta ciò solo per dimostrare l'assurdità di una restrizione che si risolve nell'escludere dal beneficio proprio l'arma che corre i rischi maggiori.

Altra questione in materia di pensione è il compito dell'aumento del terzo sulla durata del servizio di volo, aumento che, per i militari della Regia Aeronautica provenienti dalla Regia Marina, è ammesso senza limitazione di tempo; mentre per quelli che provengono dal Regio Esercito si vuol limitare al servizio posteriore al 25 gennaio 1923. Tale differenza è ingiusta e va senz'altro eliminata. Il Ministero si adopera per questa bisogna.

L'attuazione di questi e di altri provvedimenti in favore del personale volatore che per effetto del volo, e si noti bene, « del volo militare », rischia in tempo di pace molto più di quanto nessun altro militare possa rischiare, non è soltanto questione di sentimento, bensì anche oculata previdenza ai fini utilitari di avere un buon reclutamento.

Ho detto, e ripeto, che l'esercizio del volo o almeno del pilotaggio aereo non potrà mai essere risultato di una coercizione, ma effetto di un libero atto volontario.

A creare questo stato d'animo gioverà molto l'educazione morale dei giovani e delle loro famiglie, ma moltissimo gioveranno anche i vantaggi materiali che la carriera

aviatoria può offrire, o quanto meno gioverà la convinzione che essa non offre esagerati rischi, e speciali disagi.

Ho già detto, parlando degli impianti a terra, quali siano i propositi del Ministero circa la sistemazione degli alloggiamenti del personale.

L'aumento della sicurezza del volo è risultato conseguibile con tre ordini di provvedimenti: progresso tecnico in taluni particolari della macchina alata, cautele nel periodo di scuola di volo e disciplina di volo per tutti, organizzazione delle rotte aeree per quanto riguarda campi, impianti, servizio meteorologico ed illuminazione.

Entrare a questo riguardo in dettagli sarebbe superfluo, onorevoli colleghi; soltanto è d'uopo che io vi assicuri che nessuna cura il Ministero omette per conseguire nella sicurezza del volo i progressi migliori, anche tenendo conto che più intenso e complesso è l'addestramento militare individuale o collettivo più i rischi tendono ad aumentare.

Tra i progressi maggiori, vanno annoverati l'adozione del paracadute, la moltiplicazione dei campi di fortuna, la adozione di motori refrattari all'incendio.

Ma, onorevoli colleghi, tutto questo costa denaro, e il non provvedere a questo costa pure denaro, perchè lo Stato dovrà pagare pensioni, dovrà rinnovare il personale deceduto, oltre macchiarsi di ingratitude verso l'ammirevole gioventù che conquista un primato alla Patria nei cimenti del volo. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, prima di chiudere questa mia appassionata esposizione voglio prospettarvi in poche cifre quello che sarà l'aviazione italiana nel 1930, se le saranno concessi gli stanziamenti straordinari di circa 450 milioni all'anno, previsti per la fase di transizione.

Sarebbero 865 apparecchi da bombardamento, 1250 da caccia, 682 da ricognizione: 2797 velivoli in linea, sufficienti a difendere il cielo della Patria da qualsiasi temeraria minaccia. (*Applausi*).

Onorevoli colleghi, se partendo dalla analisi dei singoli problemi, vogliamo tentare una sintesi dello sforzo compiuto per l'arma dell'aria, affinché si dimostri più chiaro il suo programma futuro, io vi dirò che ho ritenuto necessaria l'opera che vi ho esposta, radicale nello sfrondamento di ogni illusoria ipertrofia e spietata nei rimedi contro ogni crisi di crescita della arma nuova, al fine di realizzare uno stru-

mento di guerra più agile, più semplice, più maneggevole, perfettamente rispondente ed armonico dai gangli centrali del Comando a quelli periferici dell'esecuzione. La scure fascista è caduta e cadrà implacabile sugli intoppi della amministrazione, sugli ingorghi burocratici dell'attività costruttrice e inventiva, sulle paratie stagnate che hanno troppo divisa la teoria e la pratica del volo: ma non mancherà di colpire con coerenza inesorabile le fantasie pericolose che allargano all'infinito il campo delle ipotesi, senza mai concretare il possibile nel reale, o si spingono nel *mare magnum* della varietà anarchica o della sproporzione tra i mezzi e il fine.

Il quadro amministrativo, tecnico, tattico e logistico dell'attività aviatoria d'Italia è tracciato fra confini precisi: sappiamo quel che vogliamo, e quello che vogliamo realizzeremo!

Ma io tradirei l'anima degli aviatori, se limitassi la mia esposizione ai dati di bilancio, alle ricerche scientifiche dei mezzi, allo studio del miglior modo d'impiego bellico e alle disposizioni legislative. Voi, onorevoli colleghi, sapete come, pur entro i termini inderogabili del programma finanziario, che rappresentano le colonne d'Ercole di ogni audacia, la Regia aeronautica spinga la sua iniziativa alla moltiplicazione dei campi, agli esperimenti arditi in tema di materie prime, di carburanti, di motori e di velivoli e a tutta la nuova sistemazione del personale che culmina con l'onere generoso degli indennizzi e delle pensioni.

Ma tutto questo, onorevoli colleghi, nulla varrebbe, nulla direbbe senza il cuore e senza la fede dell'aviatore, la cui ala se è nata nella guerra è rinata per merito della Rivoluzione Fascista.

La fede dell'aviatore, che nei giorni torbidi del dopo-guerra si volgeva istintivamente verso il fascismo propulsore delle novelle audacie italiane, oggi si alimenta di una fiamma che è nostra, tutta nostra: passione ed orgoglio dell'Italia fascista. (*Applausi*).

Onorevoli colleghi! Vi ho esposto programmi, cifre, esperienze — son tutti dati per il bilancio; — ma v'è anche un bilancio ideale dell'aeronautica che si sintetizza quest'anno, in tre vittorie, in tre nomi, che riassumono la rispondenza tra la materia e l'uomo, tra la teoria e la pratica, tra le virtù della organizzazione e quelle dell'audacia, tra la saggezza antica e la passione nuova, tre nomi che allineati, nel loro crescendo fanno pensare a che cosa si può tendere

domani: De Bernardi, Nobile, De Pinedo! (*Vivissimi applausi*).

Voi li avete seguiti per le scie morbide dei cieli, dietro i saettanti guizzi della gara di Norfolk, sui cristalli eterni e la Morgana illusoria del Polo, sulle terre e sui mari, di continente in continente dove le foreste sono ancor vergini ed i fiumi scorrono fra le solitudini selvagge.

Ebbene domandate loro quale sia il segno che brilla nei cieli, ovunque un'ala italiana li violi, presso la grande Orsa gelida, o presso la Croce del Sud o sull'anello incandescente dell'Equatore: carpite il loro segreto nel lampo delle pupille o nel moto delle labbra quando si disuggellano, dopo la perlustrazione dell'infinito: un nome essi vi diranno, o signori, un nome tutti hanno detto: Mussolini! (*Vivissimi prolungati applausi*).

Egli è il cuore che batte fra le bianche ali distese e le spinge pei cieli: quel cuore, senza il quale il rombo metallico del motore non sarebbe che il segno di una forza bruta e cieca, ignara della vittoria.

L'aviazione, che Egli ha voluto e creato e che oggi comanda, vive con lui, per lui, di lui.

E se la grande ora del periglio e della gloria batterà un giorno sul quadrante d'Italia, gli stormi si rovesceranno nei cieli al suo cenno, audaci, intrepidi, invincibili.

Il Littorio, che sta a prora di ogni velivolo, è alato come la nostra fede! (*Vivissimi prolungati, reiterati applausi* — *Il Capo del Governo, i Ministri e moltissimi deputati si congratulano con l'onorevole sottosegretario di Stato*).

PRESIDENTE. Procediamo ora allo svolgimento degli ordini del giorno. Il primo è quello dell'onorevole Baistrocchi, sottoscritto anche dagli onorevoli Gabbi, Barbieri, Banelli, Pavoncelli, Bono, Ricci, Greco, Casagrande, Barnaba, Canelli, Fani, Brescia, Armato e Genovesi, e così concepito:

« La Camera, convinta:

1°) che il potere aereo sia oggi assunto per il nostro Paese allo stesso livello di quello terrestre e marittimo;

2°) che l'aviazione, nella sua duplice funzione di ricognizione e di distruzione rappresenti oggi per l'esercito e la marina uno dei fattori più formidabili di offesa e di forza;

3°) che una aviazione potente implica una organizzazione sapiente ed una preparazione sin dal tempo di pace, in perfetta ed ininterrotta comunanza di pensiero e di opere con le altre forze di terra e del mare;

4°) che una aviazione efficiente richiede preparazione spirituale della Nazione,

aviazione civile progredita ed in continuo sviluppo e, soprattutto, industria aeronautica tutta italiana;

fa voti che il Governo, al più presto, possa attuare quel programma aeronautico indispensabile per realizzare la politica fascista della nuova Italia di Benito Mussolini».

Onorevole Baistrocchi, ha facoltà di svolgerlo.

BAISTROCCHI. Rinunzio a svolgere l'ordine del giorno dopo il discorso esauriente del sottosegretario dell'aviazione, il quale ci ha assicurato che coi fondi ordinari e straordinari, 450 milioni, l'aviazione potrà rispondere con i suoi 3000 velivoli a quello che è una necessità per la difesa della nazione.

L'aviazione, come l'onorevole Balbo ha detto, deve considerarsi non soltanto come forza a sè, ma come fattore indispensabile di efficienza per l'esercito e la marina.

Ed auspicando alla sicura e sollecita realizzazione del programma di riordinamento dell'aviazione, oggi annunciatoci dall'onorevole Balbo, esprimo, a nome di tutti i firmatari del mio ordine del giorno, la piena fiducia che con una potente aeronautica l'Italia fascista risolverà, con i mezzi più sicuri ed economici, il grande problema della sua indispensabile efficienza bellica per quella politica di grande Nazione, voluta e realizzata da Benito Mussolini. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Greco, sottoscritto anche dagli onorevoli Baistrocchi, Vacchelli, Gabbi, Sardi, Casagrande, Fani, Dudan, Zimolo, Celesia, Bono, Joele, Riolo, Gangitano, Caccianiga:

« La Camera plaude al Governo rinnovatore per aver associato alla ricostruzione delle nuove fortune dell'aviazione, il generoso pensiero per i militari colpiti da incidenti di volo e per le loro famiglie, mediante la concessione dell'indennizzo privilegiato aeronautico.

« E, nella considerazione che le fortune della rinascita della nostra aviazione coincidono con la data fausta della marcia su Roma; fa voti:

1°) che il Governo voglia estendere tale indennità anche ai militari colpiti nel periodo gennaio 1923-giugno 1926;

2°) che ai militari colpiti nel periodo che va dall'armistizio al gennaio 1923 ed eventualmente alle loro famiglie, sia concesso un adeguato sussidio.

« Questi provvedimenti colmerebbero una dolorosa lacuna e renderebbero meno amara

la sorte, talora tristissima, dei pionieri dell'ala italiana ».

Onorevole Greco, vi insiste?

GRECO. Non avrei nulla da aggiungere dopo le dichiarazioni di Sua Eccellenza Balbo. C'è però la seconda parte dell'ordine del giorno, quella che riguarda i militari colpiti dall'epoca dell'armistizio al gennaio 1923 ai quali dovrebbe essere liquidata la medesima indennità. Si tratta di 270 militari...

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Sono 300. Il Ministero ne ha già fatta la statistica ed ha già chiesto i fondi al ministro delle finanze che, in linea di massima, non li ha negati. L'indennizzo sarà dato certamente; si tratta di stabilirne le modalità e la misura.

GRECO. Dopo tali dichiarazioni che confermano l'accettazione implicita del mio ordine del giorno, non ho ragione d'insistere e ringrazio vivamente S. E. Balbo per l'accettazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Finzi.

Ne do lettura:

« La Camera approvando la politica aeronautica del Governo, lo invita a semplificare le modalità di carattere burocratico che ancor oggi rendono pressochè impossibile l'esercizio del volo ai non militari ».

FINZI. Il mio ordine del giorno è stato superato dalle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'aeronautica, e quindi non vi insisto.

PRESIDENTE. Non vi sono altri ordini del giorno. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora all'esame dei capitoli che, come di consueto, si intenderanno approvati con la semplice lettura, qualora non vi siano osservazioni.

*Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. — Tabella A. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Personale dell'Amministrazione centrale e provinciale — Ufficiali mutilati e invalidi riassunti in servizio — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (Spese fisse), lire 6,500,000.*

*Capitolo 2. Spese di telegrammi (Spesa obbligatoria), lire 100,000.*

*Capitolo 3. Spese di liti e di arbitramenti (Spesa obbligatoria), lire 250,000.*

Capitolo 4. Risarcimento di danni arrecati alle persone ed alle cose in dipendenza dell'esercizio della navigazione aerea e dei servizi di trasporto in genere, lire 150,000.

Capitolo 5. Assegni e indennità di missione per gli addetti al Gabinetto, lire 60,000

Capitolo 6. Sussidi al personale militare e civile in servizio o che abbia cessato dal medesimo, ed alle rispettive famiglie, lire 150,000.

Capitolo 7. Premi di operosità e di rendimento al personale civile (articolo 5 del Regio decreto 17 febbraio 1924, n. 182), lire 100,000.

Capitolo 8. Premi per lavori, studi ed invenzioni, costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare, scientifico ed amministrativo dei servizi della Regia aeronautica, lire 50,000.

Capitolo 9. Contributi scolastici, contributi e sovvenzioni ad istituti e associazioni — Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare, lire 2,550,000.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste e periodici, lire 5,070,000.

Capitolo 11. Spese di trasporto di materiali — Noleggi, lire 8,950,000.

Capitolo 12. Spese casuali, lire 50,000.

Capitolo 13. Spese riservate, lire 50,000.

Capitolo 14. Fondo a disposizione per provvedere alle eventuali deficienze dei capitoli del bilancio dell'aeronautica indicati nella tabella B annessa al presente stato di previsione (articolo 15 della legge 17 luglio 1910, n. 511 e articolo 41 del decreto del Commissariato dell'aeronautica in data 30 giugno 1923), lire 1,380,000.

Capitolo 15. 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.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 16. Pensioni ai personali civili e militari (*Spese fisse*), lire 400,000.

Capitolo 17. Pensioni al personale lavorante (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 18. Indennità per una sola volta, in luogo di pensioni (*Spesa obbligatoria*) lire 20,000.

*Spese per l'aeronautica militare.* — Capitolo 19. Ufficiali della Regia aeronautica ed

ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente ed in posizione di servizio ausiliario — Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni fissi (*Spese fisse*), lire 25 milioni 600,000.

Capitolo 20. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica (paghe, soprassoldi e premi di rafferma), lire 23,500,000.

Capitolo 21. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile, lire 65,500,000.

Capitolo 22. Spese di viaggio, missione e trasferimento, lire 7,800,000.

Capitolo 23. Indennizzo privilegiato aeronautico, lire 1,800,000.

Capitolo 24. Spese sanitarie di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato, lire 1,500,000.

Capitolo 25. Spese per i Carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica, lire 1,300,000.

Capitolo 26. Spese per le manovre e le esercitazioni militari, lire 3,000,000.

Capitolo 27. Spese per la Regia accademia aeronautica, lire 2,700,000.

Capitolo 28. Spese per le scuole militari di pilotaggio, osservazione aerea, tiro in volo, bombardamento e specializzati — Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonchè per i corsi premilitari, lire 26,450,000.

Capitolo 29. Spese relative al demanio aeronautico — Affitti e canoni — Risarcimento danni linee telefoniche e telegrafiche — Studi, esperienze, premi e concorsi, lire 64,300,000.

Capitolo 30. Costruzione, riparazione e trasformazione di aeromobili e motori — Parti di ricambio — Strumenti e installazioni di bordo — Esperienze, studi e modelli — Servizio chimico, fotografico e radiotelegrafico — Automezzi — Rifornimento e manutenzione delle armi, escluse quelle portatili — Munizionamento relativo, esplosivi e materiali vari — Forza motrice, lire 258,060,000.

Capitolo 31. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo, lire 24,500,000.

Capitolo 32. Mano d'opera e spese varie pel personale lavorante addetto ai servizi del Genio e del Demanio aeronautico, lire 10,800,000.

Capitolo 33. Mano d'opera e spese varie pel personale lavorante estraneo ai servizi del Genio e del Demanio aeronautico, lire 2,000,000.

Capitolo 34. Viveri ed assegni di vitto, lire 47,000,000.

Capitolo 35. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo, lire 28,000,000.

Capitolo 36. Casermaggio ed oggetti per cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi e dei corpi di guardia — Veicoli e quadrupedi da trasporto, armi portatili e munizionamento relativo, lire 13,000,000.

Capitolo 37. Eventuali deficienze di Cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511 e decreto del Commissariato dell'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il regolamento per l'Amministrazione degli Enti aeronautici), per memoria.

*Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo e pel servizio meteorologico.* — Capitolo 38. Spese relative all'aviazione civile ed al traffico aereo, lire 35,500,000.

Capitolo 39. Spese per l'ufficio « Presagi » e pel servizio meteorologico in genere, lire 330,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 40. Indennità temporanea di caroviveri al personale di ruolo civile e militare ed al personale lavorante, lire 12,000,000.

Capitolo 41. Retribuzioni ad indennizzi al personale avventizio, lire 500,000.

*Spese per l'aeronautica militare.* — Capitolo 42. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni), lire 12 milioni.

Capitolo 43. Armamento aeronautico (costituzione delle dotazioni di armi, bombe esplosivi ed artifici), lire 7,000,000.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 25,410,000.

Debito vitalizio, lire 450,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 606,810,000.

Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo, pel servizio meteorologico, lire 35 milioni e 830,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 668,500,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 12,500,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 19,000,000.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 31,500,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 700,000,000.

*Riassunto per categorie.* — Categoria I. Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria), lire 700,000,000.

Lo metto a partito.

(È approvato).

Procediamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge.

Art. 1.

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

(È approvato).

Art. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal fondo a disposizione, di cui all'articolo 15 della legge 17 luglio 1910, n. 511, sono descritti nella tabella B annessa alla presente legge.

Si dia lettura della tabella.

VICINI, segretario, legge.

TABELLA B.

*Elenco dei capitoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario 1927-28, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 14. Articolo 15 della legge 17 luglio 1910, n. 511, e decreto del Commissario per l'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il Regolamento per l'Amministrazione degli enti aeronautici).*

Capitolo 9. Contributi scolastici - Contributi e sovvenzioni ad Istituti e Associazioni - Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva - Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale, e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal provveditorato generale dello Stato - Biblioteche, riviste, periodici.

Capitolo 11. Spesa di trasporto di materiali, noleggi.

Capitolo 16. Pensioni ai personali civili e militari. (*Spese fisse*).

Capitolo 17. Pensioni al personale lavorante. (*Spese fisse*).

Capitolo 18. Indennità per una volta in luogo di pensioni. (*Spesa obbligatoria*).

Capitolo 19. Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente ed in posizione di servizio ausiliario - Stipendi, supplemento di servizio attivo e assegni fissi. (*Spese fisse*).

Capitolo 20. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica (Paghe, soprassoldi e premi di rafferma).

Capitolo 21. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile.

Capitolo 22. Spese di viaggio, missione e trasferimento.

Capitolo 23. Indennizzo privilegiato aeronautico.

Capitolo 24. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa - Onoranze funebri e trasporto salme, a carico dello Stato.

Capitolo 25. Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica.

Capitolo 27. Spese per la Regia Accademia aeronautica.

Capitolo 28. Spese per le scuole militari di pilotaggio, osservazione aerea, tiro in volo, bombardamento e specializzati - Spese per le scuole civili e allievi piloti e di allenamento, nonchè per i corsi premilitari.

Capitolo 34. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 35. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 36. Casermaggio ed oggetti per cucina e rancio - Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi e dei corpi di guardia - Veicoli e quadrupedi da trasporto, armi portatili e munizionamento relativo.

Capitolo 37. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Legge 17 luglio 1910, n. 511 e decreto del Commissariato dell'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il regolamento per l'Amministrazione degli enti aeronautici.)

PRESIDENTE. Se nessuno chiede di parlare, metto a partito l'articolo 2 colla tabella testè letta.

(È approvato).

#### Art. 3.

Per l'esercizio 1927-28 è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i pagamenti da disporre sui capitoli indicati

nella tabella C, annessa alla presente legge, sul fondo dei residui, fino al suo totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza, sia che i pagamenti stessi si riferiscano a spese dell'esercizio medesimo, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti.

Si dia lettura della tabella.

VICINI, segretario, legge.

#### TABELLA C.

*Elenco dei capitoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero della aeronautica per l'esercizio finanziario 1927-28 per i quali è consentito di avvalersi della facoltà di cui all'articolo 3 della presente legge.*

Capitolo 4. Risarcimento di danni arrecati alle persone ed alle cose in dipendenza dell'esercizio della navigazione aerea e dei servizi di trasporto in genere.

Capitolo 9. Contributi scolastici - Contributi e sovvenzioni a Istituti e Associazioni - Premi e spese per l'incremento della educazione fisica e sportiva - Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato - Biblioteche, riviste e periodici.

Capitolo 11. Spese di trasporto di materiali - Noleggi.

Capitolo 23. Indennizzo privilegiato aeronautico.

Capitolo 24. Spese sanitarie di igiene e di assistenza religiosa - Onoranze funebri e trasporto salme, a carico dello Stato.

Capitolo 27. Spese per la Regia accademia aeronautica.

Capitolo 28. Spese per le scuole militari di pilotaggio, osservazione aerea, tiro in volo, bombardamento e specializzati - Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonchè per i corsi premilitari.

Capitolo 29. Spese relative al demanio aeronautico - Affitti e canoni - Risarcimento danni linee telefoniche e telegrafiche - Studi, esperienze, premi e concorsi.

Capitolo 30. Costruzione riparazione e trasformazione di aeromobili e motori - Parti di ricambio - Strumenti e installazioni di bordo - Esperienze, studi e modelli -



Servizio chimico, fotografico e radiotelegrafico - Automezzi - Rifornimento e manutenzione delle armi, escluse quelle portatili - Munizionamento relativo, esplosivi e materiali vari - Forza motrice.

Capitolo 31. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo.

Capitolo 32. Mano d'opera e spese varie pel personale lavorante addetto ai servizi del Genio e del demanio aeronautico.

Capitolo 33. Mano d'opera e spese varie pel personale lavorante estraneo ai servizi del Genio e del demanio aeronautico.

Capitolo 34. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 35. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 36. Casermaggio ed oggetti per cucina e rancio - Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi e dei corpi di guardia - Veicoli e quadrupedi da trasporto, armi portatili e munizionamento relativo.

Capitolo 38. Spese relative all'aviazione civile ed al traffico aereo.

Capitolo 39. Spese per l'ufficio « Presagi » e pel servizio meteorologico in genere.

Capitolo 42. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni).

Capitolo 43. Armamento aeronautico (costituzione delle dotazioni di armi, bombe, esplosivi ed artifici).

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede di parlare, metto a partito l'articolo 3 colla tabella testè letta.

(È approvato).

Art. 4 (modificato).

Gli organici del personale civile e militare della Regia aeronautica, per l'esercizio finanziario 1927-28, sono stabiliti in conformità alle tabelle A, B e C allegate al Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1525 con le seguenti varianti alla tabella A, concernente l'organico del personale civile della Regia aeronautica, ruolo dei ragionieri, e alla tabella C, concernente l'organico dell'Arma aeronautica, ruolo specializzati:

TABELLA A. — Ruolo dei ragionieri.

Grado	8° - Ragionieri capi	12, in luogo di	10
»	9° - Primi ragionieri	19, »	17
»	10° - Ragionieri ...	21	} » 20
»	11° - Vice ragionieri	—	
	Totale . . .	52	47

TABELLA C. — Ruolo specializzato.

Marescialli di 1ª classe 149, in luogo di 169  
 » di 2ª » 167, in. » 147  
 (È approvato).

Art. 5.

Sono autorizzate per l'esercizio finanziario 1927-28 le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 12,000,000, per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 7,000,000, per la costituzione delle dotazioni di armi, bombe, esplosivi ed artifici, per l'armamento degli aeromobili.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

La seduta termina alle 19,55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16.

1. Interrogazioni.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2. 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)

3. Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, relativo alla costituzione della Società anonima « Azienda Tabacchi Italiani » (A. T. I.). (1252)

4. Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2076, che dà facoltà al Governo di consentire alle Società concessionarie delle zone telefoniche la emissione di obbligazioni ipotecarie a condizioni speciali. (1198)

5. Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2187, col quale è stata sospesa l'applicazione dell'articolo 38 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, circa le pensioni dei ferrovieri. (1203)

6. Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1627, concernente il passaggio di impiegati del gruppo C del Ministero delle comunicazioni al gruppo stesso dell'Amministrazione centrale del Ministero dell'economia nazionale per il servizio telegrafico. (1081)

7. Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1734, relativo alla emissione di una speciale categoria di buoni postali fruttiferi da cedersi a Banche operanti fuori del Regno. (1088)

8. Conversione in legge dei Regi decreti concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione dei Regi decreti autorizzanti prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario 1926-27. (1297)

9. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 200, che reca modificazioni al Regio decreto-legge 24 maggio 1926, n. 945, concernente la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi. (1343)

10. Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2020, contenente norme per la assegnazione delle case economiche costruite dallo Stato nelle località colpite dal terremoto e consegnate alle rispettive amministrazioni comunali. (1166)

11. Approvazione della Convenzione internazionale per la eguaglianza di trattamento dei lavoratori stranieri e nazionali in materia di riparazione degli infortuni sul lavoro adottata dalla VII sessione della Conferenza nazionale del Lavoro. (1183)

12. Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1943, concernente

la riscossione delle tasse sugli autoveicoli e sugli autoscafi per l'anno 1927. (1128)

13. Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1793, concernente la concessione di riduzioni di tariffe per trasporti in transito da e per l'Italia. (1087)

14. Votazione a scrutinio segreto di 34 disegni di legge:

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

15. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. (1169)

16. Ordinamento della Carriera diplomatica. (1364)

17. Ordinamento della Carriera dei cancellieri. (1365)

18. Eccezionale ammissione di nuovi elementi nella carriera consolare. (1366)

19. Norme sull'assunzione di impieghi da parte di cittadini italiani all'estero. (1367)

---

*Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

Avv. CARLO FINZI

---

Roma, 1927 — Tip. della Camera dei Deputati.