

## XVII.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 30 MAGGIO 1929

ANNO VII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDICE		Pag.
<b>Congedi</b> . . . . .		499
<b>Domanda di autorizzazione a procedere</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .		500
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1929, n. 762, riguardante modificazioni al Regio decreto 11 febbraio 1923, n. 352, recante norme per l'applicazione della tassa sulle insegne, ed al Regio decreto 14 giugno 1928, n. 1399, concernente i servizi comunali delle pubbliche affissioni e della pubblicità affine . . . . .	500	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 800, contenente proroga del termine di attuazione del piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Bologna . . . . .	500	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 787, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del centro della città di Brescia. Provvedimenti per le stazioni di cura, soggiorno e turismo . . . . .	500	
<b>Mozione</b> ( <i>Svolgimento</i> ):		
LUPI . . . . .	500	
CIANO, <i>ministro</i> . . . . .	503	
PRESIDENTE . . . . .	503	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Discussione</i> ):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930 . . . . .	504	
FERRETTI PIERO . . . . .	504	
BALBO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	509	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930 . . . . .	521	
GUGLIELMOTTI . . . . .	521	
SIRIANNI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	525	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Votazione segreta</i> ):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930 . . . . .		538
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930 . . . . .		538
<b>Relazioni</b> ( <i>Presentazione</i> ):		
PELLIZZARI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 2698, recante norme per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume . . . . .		500
BENNATI: Soppressione del vincolo dell'età per il matrimonio degli ufficiali del Regio esercito . . . . .		500
ZINGALI: Provvedimenti a favore dell'incremento demografico . . . . .		500
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 21.</b>		
GORINI, <i>segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.		
( <i>È approvato</i> ).		
<b>Congedi.</b>		
PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli camerati: Mariotti, di giorni 8; Foschini, di 3; Cascella, di 1; Pirrone, di 6; Medici del Vascello, di 6; per motivi di salute, gli onorevoli camerati: Ricchioni, di giorni 3; Tullio, di 2; per ufficio pubblico, gli onorevoli camerati: Vassallo Severino, di giorni 2; Radio, di 6; Del Bufalo, di 2; Malusardi, di 2; Marelli, di 2; Guidi-Bufferini, di 2;		

Postiglione, di 5; Biancardi, di 2; Limoncelli, di 2; Puppini, di 2; Alfieri, di 4; Tarabini, di 3; Vecchini, di 10; Gaddi Pepoli, di 2; De Cinque, di 2.

(Sono concessi).

### Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della giustizia ha trasmesso la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Ranieri per ingiurie e diffamazione a mezzo della stampa (177).

Sarà stampata, distribuita e inviata alla Giunta permanente, che è convocata per martedì 4 giugno alle ore 16, nella propria sede, per l'esame di questa domanda.

### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha presentato alla Presidenza della Camera il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1929, n. 762, riguardante modificazioni al Regio decreto 11 febbraio 1923, n. 352, recante norme per l'applicazione della tassa sulle insegne, ed al Regio decreto 14 giugno 1928, n. 1399, concernente i servizi comunali delle pubbliche affissioni e della pubblicità affine.

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

Ha chiesto di parlare il Capo del Governo, Primo Ministro, Ministro dei lavori pubblici. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro, Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 800, contenente proroga del termine di attuazione del piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Bologna; (178)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 787, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del centro della città di Brescia. (179)

PRESIDENTE. Do atto al Capo del Governo, Primo Ministro, Ministro dei lavori pubblici, della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati alla Commissione per l'esame dei decreti da convertire in legge.

### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli camerati Pellizzari, Bennati e Zingali a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 2698, recante norme per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume. (161)

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

Soppressione del vincolo dell'età per il matrimonio degli ufficiali del Regio esercito. (163)

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

Provvedimenti a favore dell'incremento demografico (*Approvato dal Senato*). (167)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

### Svolgimento di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento della mozione dei deputati Lupi, De Stefani, Manaresi, Lanfranconi, Buttafocchi, Acerbo, Sardi, Dudan, Caradonna, Bilucaglia:

« La Camera — tenuto presente che alcuni deputati, facenti parte di questa XXVII Legislatura, parteciparono anche della prima pattuglia Fascista entrata in Parlamento nel 1921, ed esercitarono effettivamente per oltre un anno il mandato, ma si videro annullata l'elezione per motivi vari di incompatibilità, che trovarono la loro determinante principale nel proposito fazioso di ferire la nascente ardimentosa e feconda azione rivoluzionaria parlamentare del Fascismo — delibera di ritenere valida, a tutti gli effetti di legge, la elezione a deputati per la XXVI Legislatura degli onorevoli Giuseppe Bottai, Roberto Farinacci e Dino Grandi ».

Invito l'onorevole camerata Lupi a recarsi alla tribuna per lo svolgimento di questa mozione.

LUPI. Onorevoli camerati, ci siamo indotti a presentare la mozione, che mi accingo a svolgere, per una prevalente ragione che mi piace di definire di coerenza rivoluzionaria, e per un senso di solidarietà fascista e, quasi direi, di intimo pudore. E invero io mi sono domandato tante volte perchè colleghi no-

stri — che parteciparono della prima pattuglia parlamentare, ed esercitarono effettivamente per oltre un anno il mandato, e lo ebbero riconfermato per le due legislature successive, e sono anche, oltre tutto, tra gli esponenti più significativi, più cari e più benemeriti del Fascismo — debbano avere un trattamento di inferiorità, per quel che concerne l'anzianità parlamentare, in confronto di alcuni altri di noi, che in lor confronto vantiamo un solo malinconico privilegio: quello di una età di qualche anno, e per taluno, ahimè, di più che qualche anno superiore. Strana, assurda, paradossale incongruenza, che proprio la giovinezza abbia a costituire nel partito della giovinezza un motivo di menomazione!

Questa la ragione d'ordine sentimentale e di fascistica solidarietà. Per quel che riguarda la prevalente determinante alla mozione, della coerenza rivoluzionaria, consentite, camerati, che io integri la dimostrazione della legittimità del nostro assunto accennando brevissimamente a quel periodo di attività fascista parlamentare che va dalle elezioni del 1921 alla Marcia su Roma. È un periodo non sevro di importanza e di interesse nel grande quadro del nostro movimento scardinatore e riordinatore insieme dello Stato: e quella azione parlamentare, che si svolgeva armonicamente parallela, più di quel che non si creda e non si sappia, alla più vivace e conclusiva azione che il Fascismo spiegava nel Paese, meriterà forse un giorno di essere richiamata da uno storico attento e coscienzioso alla sua giusta luce e rimessa al suo giusto valore. (*Bene!*)

Tempi, se si vuole, sotto molti aspetti di mortificazione spirituale per noi: tanto erano antitetici e contrastanti il nostro modo di pensare, di sentire, la nostra fede e la nostra passione col modo di sentire e di pensare, con la nessuna fede e la nessuna passione che muoveva i vari gruppi agitantisi qua dentro per un solo fine e per il perseguimento di una sola miserabile mèta: il predominio montecitoriole, l'arrembaggio ministeriale... (escludo la mortificazione del corpo, perchè questo era rischio, caso mai, esclusivamente riservato ai molteplici e policromi nostri avversari. (*Ilarità*). Ma tempi anche di fausti vigori: quando bastava entrare nell'Aula l'allora soltanto onorevole Mussolini (ma già, nella devozione del nostro cuore e per la consapevole disciplina dei nostri spiriti, capo e condottiero) perchè si determinasse una immediata evidente preoccupazione reverenziale; e le rare volte

che parlò — e furono colpi formidabili di maglio assestati agli avversari, costituzionalmente incapaci di comprenderlo, — riuscì sempre ad ottenere una silenziosa attenzione, che era senza dubbio in ragione inversa del desiderio impotente che essi avrebbero avuto di impedirgli di parlare. (*Applausi*).

Tempi di alacre combattività, quando, in numero esiguo contro centinaia di oppositori coalizzati, consumati e scaltriti nel basso giuoco della schermaglia parlamentare, riuscivamo tuttavia a imporre il nostro stile e la nostra volontà, come in quel giorno in cui, rientrato di frodo nell'Aula il disertore che era stato cacciato a pedate tre mesi prima dai corridoi del Parlamento, intimammo a tutti i deputati di uscire dall'Aula in segno di sdegnosissima protesta: e tutti obbedirono, a cominciare da quei democratici proteiformi, che nel 1920 avevano consentito e sopportato che il disertore facesse impunemente in una pubblica seduta l'apologia del suo abominevole reato; tempi nei quali una sola frase di uno dei nostri valeva più che qualsiasi interminabile sproloquio, come accadde allora quando, svolgendo io non so quale interrogazione in mezzo al chiarivari infernale dell'estrema bollata a fuoco dalle verità che io andavo denunciando, un camerata fiorentino, che oggi è uomo di Governo, sibilò, dominando il tumulto: «oggi si spara!». Fu come se un proiettile avesse attraversato l'Aula, ma il risultato fu questo mai immediato e salutare: chè mai seduta in quel periodo così acre e convulsionario ebbe a svolgersi in una atmosfera di maggior compostezza e serenità. (*Vivi applausi*).

Ma l'ostilità la respiravamo con l'aria; ed eravamo, da tutti i settori, tolte le ridottissime pattuglie della destra, considerati, benevisi, sopportati, vorrei dire, come i cani in chiesa: se il paragone non nuovo dovesse costituire offesa per noi, per la chiesa, e anche per i cani! (*Ilarità*). Caratteristica la ostilità manifestatasi a riguardo dei deputati così detti minorenni. Ma non posso passare sotto silenzio prima di entrare in argomento, e al fine di dimostrare quale era la condizione degli spiriti in nostro confronto in quella Camera della quale vi domandiamo oggi di porre nel nulla uno dei suoi più iniqui deliberati, non posso tralasciare di accennare a un certo voto, che è di due mesi precedente a quello per l'annullamento della elezione dei deputati di età inferiore ai 30 anni, e che rappresenta — non dobbiamo dimenticarlo — una delle più sanguinose offese alla santità

dei nostri martiri e alla divina purità del loro sacrificio.

È un voto del 21 marzo 1922, quando la lotta era ancora in pieno, e il sangue fascista non bastava al riscatto e alla salvezza della Nazione. Per quel voto rimane acquisito alla tristissima storia di quel tempo che la Camera italiana potè ritenere responsabili i fascisti, ed essi soli, delle violenze che tormentavano il Paese. Occorsero due votazioni, e ambedue per appello nominale: in quella del 18 marzo, mentre pochi minuti prima un'altra votazione aveva dato presenti 365 deputati, non si raggiunse il numero legale: squagliamento generale, che potrebbe significare che la maggioranza non ci era apertamente contraria, se pur non stesse a comprovare, e in modo non dubbio, che non ci era nemmeno apertamente favorevole. Nella successiva tornata del 21 marzo i presenti apparvero diminuiti di più di un centinaio, e la votazione sull'ordine del giorno Modigliani — che suonava « la Camera esprime la sua simpatia ai lavoratori agricoli d'Italia nella loro lotta per la difesa dei patti agrari, che vuole tutelati contro ogni insidia e violenza fascista » — dette questo risultato: risposero sì 81, risposero no 72, si astennero 111: il verbale della seduta porta questa amara conclusione: *la Camera approva*. Ringraziamo però Iddio perchè i tempi, e anche gli uomini, sono oggi fortunatamente e di molto cambiati: e invero io trovo tra quei centoundici astenuti i nomi (e mi si passi il rilievo che vuole essere soltanto d'ordine statistico) di ben sedici neo senatori fascisti (*Vivi applausi — Commenti*)

Quando io vi avrò dimostrato che la defenestrazione dei minorenni non fu decretata per un sacro rispetto alla santità inviolabile della legge, ma trovò la sua determinante nel più subdolo e capzioso rancore antifascista, io avrò detto quanto occorre per la giustificazione di questa nostra mozione.

Rilevo intanto, per primo, che la premura di risolvere la questione di minorenni la si sentì soltanto nella 26ª legislatura: in quella precedente l'onorevole Bergamo, più minorenni allora che non tre anni più tardi, era potuto rimanere indisturbato alla Camera per tutta quanta la sua durata. Ma la cosa si spiega anche troppo bene, quando si rifletta che il gruppo fascista era quello che più avrebbe perduto da un'affrettata risoluzione della questione: questione che un po' interessava tutti i gruppi, perchè minorenni erano

sparsi un po' dappertutto. Ma mentre i fascisti, su 35 del loro gruppo avevano ben 7 colleghi di minore età, il gruppo socialista, forte di ben 122 componenti, ne aveva uno solo, quello popolare composto di 106 ne aveva due, e uno ne avevano i democratici sociali, uno i nazionalisti, uno i comunisti uno i repubblicani: la perdita, che sarebbe stata di men che dell'1 per cento per il gruppo più numeroso, sarebbe salita al 16 per cento per il nostro gruppo esiguo; e ove si consideri che ognuno dei nostri valeva per lo meno, per dinamica personale e parlamentare, una ventina degli avversari, la sproporzione a nostro danno sarebbe venuta ad assumere una ben più seducente e iperbolica evidenza.

Che cosa avvenne in quella famigerata tornata del 2 giugno 1922? Avvenne questo: che la legge fu violata nel modo più subdolo e più ipocrita, a tutto vantaggio dei socialisti, dei popolari e a tutto danno di noi. Non solo non si tenne conto che esistevano, già presentate al Parlamento e già prese in considerazione, tre proposte di legge per la riduzione del limite di età a 25 anni (una dell'onorevole Ungaro del luglio 1921, una Codacci-Pisanelli del 22 dicembre 1921, una Conti del 7 dicembre dello stesso anno); non solo si pose nel nulla la circostanza che già per oltre un anno i così detti minorenni avevano di fatto esercitato il mandato (e si dimenticò che ci sono state Legislature durate appena due, quattro, otto mesi: la XVII, anche essa, ebbe una durata di poco più che un anno) ma si addivenne al più illogico, al più ignobile, al più fazioso dei compromessi; quello per il quale il limite dei 30 anni di età fu spostato dal giorno della proclamazione a quello della convalida: con evidente massacro della parola e dello spirito della legge, ma con questo pratico risultato: che i socialisti salvarono il loro minorenni, i popolari di due ne mantennero uno, e chi andò a costole rotte, in senso metaforico s'intende, fu il solo gruppo fascista, dei cui contestati due soli avevano maturato il trentennio nelle more del giudizio di convalida. E non sarà senza significato il rilevare — ai fini sempre della dimostrazione del movente che animò i decimatori del nostro gruppo — che la votazione sulla elezione contestata del camerata Bottai dette 33 voti contrari in più di quelli riportati dall'onorevole Bergamo la cui elezione fu portata in discussione per la prima: ossia ci furono 33 qualificatissimi malviventi che trovarono che si poteva annullare il fascista e con-

validare il repubblicano! (*Applausi — Commenti*).

Ma dove la determinante del rancore ebbe ad apparire altrettanto truffaldina e intollerabile fu nella votazione riguardante l'onorevole Farinacci la cui elezione era stata contestata, oltre che per la minore età, per il rapporto di impiego con lo Stato. Furono proprio i socialisti (che pure avevano presentato un disegno di legge a mezzo dell'onorevole Turati — da non confondersi, per carità, col nostro caro e amato capo del partito — per il quale si abrogavano tutte le incompatibilità amministrative della legge elettorale e della legge comunale e provinciale), furono proprio i socialisti a volere l'anticipata estromissione del camerata Farinacci, adottando — e qui sta il colmo dell'ingiuria — due pesi e due misure: chè, mentre la elezione di Farinacci fu annullata, venne convalidato il socialista Binotti che, giusta quanto ebbe allora a rilevare l'onorevole Giuriati, intervenendo nella discussione, godeva, nella stessa Amministrazione ferroviaria, di un grado e di uno stipendio superiori a quello del fascista. Vero è che l'onorevole Farinacci meritava uno speciale trattamento dai suoi colleghi dell'estrema: giacchè pochi giorni innanzi, e voglio qui ricordarlo a suo titolo di onore, egli li aveva così apostrofati in un aspro e violento contraddittorio: «voi potrete cacciarmi da questa aula, ma non potrete mai cacciarmi dalle file del mio partito». (*Vivissimi applausi*).

Onorevoli camerati: proporvi di rimettere in buon giorno, ai fini dell'anzianità parlamentare, i colleghi Bottai, Grandi e Farinacci (che sono i soli per i quali abbiamo potuto formulare la nostra proposta, dolenti di non averlo potuto fare anche per il camerata Tumedei, ma il Tumedei, non solo prese il posto di un minorenni già annullato e quindi v'è una contraddizione «che nol consente», ma egli non ebbe mai a prestare nemmeno giuramento, si che non può dirsi abbia neanche per un sol giorno esercitato di fatto il mandato parlamentare in quella legislatura), non è aggiungere violazione di legge alle tante violazioni di legge, in quel torno di tempo perpetrate, ma è reintegrare un diritto e operare una giusta rivendicazione.

Quando io considero che, specie in materia di eleggibilità, si viveva allora, qua dentro, in piena anarchia legislativa, tanto che si poterono effettuare sostituzioni di liste e di candidati che la legge sulla rappresentanza proporzionale non contemplava, perchè la

legge esige che, in caso di annullamento totale o parziale di una lista, si dovesse tornare innanzi al corpo elettorale; quando io considero che tra i defenestratori dei nostri minorenni figurano non pochi che pur non avevano disdegnato, nei comizi elettorali del '21, di marciare all'ombra dei nostri gagliardetti, e al credito della nostra compagnia e alla combattività esasperata del Fascismo poterono andar debitori della loro stessa personale elezione; quando io rifletto che la violenta estromissione dei nostri camerati avvenne in un periodo in cui tutte si sovvertivano di fatto le leggi dello Stato, senza che il sovvertimento fosse giustificato da una rivoluzione in atto e col beneplacito di un regime imbelles, a distruggere il quale occorre il sacrificio di centinaia e centinaia dei nostri santissimi morti, io mi sento profondamente tranquillo nel reclamare il provvedimento che con questa mozione vi si richiede, e non ho preoccupazioni d'ordine formale e d'ordine giuridico, ma sento d'obbedire soltanto a una ben superiore ragione d'ordine morale (*Applausi vivissimi*).

Concludo: approvando la mozione che noi avemmo l'onore di presentarvi, o camerati, voi non compirete soltanto quel che io volli definire all'inizio un atto di coerenza, ma assolverete un ben più alto dovere di sacrosanta giustizia fascista e rivoluzionaria. (*Vivissimi generali e prolungati applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarato di accettare la mozione. Domando se ha nulla d'aggiungere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il Governo dichiara di associarsi alla mozione svolta dall'onorevole Lupi, perchè essa è squisitamente fascista, supremamente giusta e soprattutto intonata al nostro spirito rivoluzionario. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la mozione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Voci. Per acclamazione! Per acclamazione! (*Vivissimi applausi*).

(*I ministri e tutti i deputati sorgono in piedi acclamando*).

PRESIDENTE. La mozione è approvata per acclamazione. La presidenza si riserva di fare consegnare agli onorevoli Bottai, Farinacci e Grandi la medaglia della XXVI Legislatura. (*Vivi applausi*).

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930.

È iscritto a parlare l'onorevole Ferretti Piero il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli camerati: Leale, Bartolini, Starace, De La Penne, Fantucci, Ferri, Giuriati Domenico, Pala, Dentice, Di Frasso, Zanicchi, Pavoncelli, Paolucci, Maltini, Medici del Vascello, Diaz, Gaetani, D'Annunzio, Calore, Amicucci Baccarini, Baccich, De Carli, Tanzini:

« La Camera,

preso atto, con viva soddisfazione, dello sforzo compiuto dal Ministero dell'aeronautica, per la organizzazione e lo sviluppo della aeronautica militare e civile in relazione alle finanze dello Stato;

mentre si associa alle constatazioni, osservazioni e proposte contenute nella relazione dell'onorevole Fier sia in materia amministrativa che tecnica;

piena di fede nell'opera del Governo nazionale, sempre geloso tutore e custode dei supremi destini della Patria;

auspica:

1°) che appena le condizioni delle finanze lo consentano si porti lo stanziamento del bilancio a quel miliardo di lire già ritenuto indispensabile per la sollecita attuazione del programma in corso;

2°) che siano adottate, di concerto tra il Ministero dell'aeronautica ed il Ministero delle finanze, tutte quelle deroghe alla legge sulla contabilità generale dello Stato che rendano più agile e più rapida la provvista dei materiali con vantaggio sicuro per l'Amministrazione stessa dello Stato;

3°) che nell'interesse sia dell'aeronautica militare che di quella civile gli stanziamenti rispettivi vengano anche per tutti i servizi comuni conteggiati in capitoli separati di bilancio. »

L'onorevole Ferretti ha facoltà di svolgerlo. Lo invito a recarsi alla tribuna.

FERRETTI PIERO. Onorevoli camerati, la relazione analitica e precisa del camerata

onorevole Fier, costituisce di per sé il migliore e più profondo commento al bilancio preventivo del Ministero dell'aeronautica. Perciò, di concerto con quei colleghi che hanno vissuto e vivono il problema aeronautico, ho presentato alla Camera l'ordine del giorno, che è stato letto e che brevemente illustrerò.

Il problema aeronautico, onorevoli camerati, è problema di difesa nazionale e di progresso civile insieme. Problema di difesa nazionale strettamente connesso con gli altri problemi interessanti le forze armate dello Stato, ma in molti punti, oserò dire di una urgenza più immediata di altri riguardanti la marina e l'esercito.

L'aeronautica è giovane, in completo sviluppo; direi quasi che oggi essa sia giunta ad una rigogliosa adolescenza. Occorre, in molti punti della politica aeronautica, per non dire in tutti, accrescere gli sviluppi, irrobustire e consolidare quanto già con grande sforzo si è fatto. Ed è per questo, onorevoli camerati, che noi chiediamo, in linea tutt'affatto subordinata a quelle che sono le esigenze generali del bilancio dello Stato, che lo stanziamento del bilancio dell'aeronautica venga portato, non appena possibile, a quel miliardo di lire che già da tempo è stato ritenuto indispensabile al normale svolgersi del programma di politica aeronautica adeguato al nostro Paese ed alle esigenze della nostra difesa.

E va notato che tale programma è stato tracciato, con molta chiarezza, in momenti che se sono vicini nel tempo, son già sorpassati e lontani nel tempo aeronautico, poichè, mi si consenta di dire, in aviazione uomini e cose, evoluzioni e miglioramenti tecnici marcano con la velocità della Schneider sommata alla velocità, già fortissima, di ogni iniziativa fascista. Quindi non c'è tempo da perdere; ogni sosta per quanto breve può avere un valore più vasto e una ripercussione più forte di quella che oggi sia data prevedere.

Va notato, inoltre, che quel programma era stato tracciato (ed anche quello era un programma minimo) quando l'aeronautica militare e civile di tutto il mondo non aveva ancora preso l'orientamento odierno; quando cioè le macchine costavano infinitamente meno, perchè infinitamente più modeste per i materiali adoperati e per i rendimenti richiesti.

Ed è stato proprio in questo periodo, dirò quasi di crisi, crisi di sviluppo della tecnica aeronautica, che è sorta, si è rapidamente affermata, vivace, brillante piena di fede l'aeronautica fascista. Fascista non sol-

tanto perchè nel fascismo e dal fascismo essa ha avuto il battesimo e l'ordinamento, ma soprattutto per lo spirito che ha animato e che anima gli uomini che all'aeronautica si dedicano.

Oggi il Ministero dell'aeronautica si trova di fronte al grosso e vitale problema, che l'onorevole Fier, nella sua relazione, ha definito il problema centrale; il problema cioè, del materiale nel senso più vasto della parola il problema del cambio del materiale, dell'aggiornamento dei mezzi che portino gradualmente l'efficienza dei reparti all'altezza delle modernissime esigenze. Apparecchi, armamenti di bordo, strumenti di rotta e di navigazione, impianti radiotelegrafici di bordo e di terra. Per fare questo, onorevoli camerati, è chiaro che occorrono mezzi finanziari adeguati; ne c'è da spaventarsi. Queste sono le esigenze categoriche, precise; ma noi non intendiamo formularle in modo altrettanto categorico ed immediato perchè siamo perfettamente consci di quello che è stato lo sforzo veramente titanico e veramente geniale della costituzione dell'arma nuova e del suo continuo progredire compiuto in questi sette anni di Regime.

Per questo, e per non sentirci avulsi dal quadro completo della vita nazionale e della sua economia, per questo soltanto, per non sentirci unicamente dei navigatori di spazio e di nubi, per dimostrare che, se occorre sappiamo, anche atterrare e mantenere ben fermi i piedi sulla nuda realtà della terra, per questo, onorevoli camerati, abbiamo formulato e formuliamo un voto che la nostra passione e il nostro convincimento non ci potevano far dimenticare, soffocando per un momento quella che è sempre stata ed è una delle nostre naturali caratteristiche: l'impazienza.

Chè, se avessimo soltanto dovuto seguire l'impulso del nostro animo di aviatori, noi avremmo dovuto chiedere il provvedimento immediato, che sarebbe pur sempre legittimo e legittimato da un supremo interesse di difesa nazionale.

Ho sentito dire da alcuno che, al momento della mobilitazione, non occorre avere una grande aeronautica in armi, ma avere soltanto i nuclei centrali ed una forte riserva di uomini; poichè se la preparazione degli uomini al volo e al volo di guerra in specie è lenta, lo sforzo industriale potrebbe approntare in pochi mesi i materiali sufficienti, gli apparecchi con i quali moltiplicare i reparti destinati alla guerra.

Ebbene, onorevoli camerati, questo modo di pensare è, a mio modesto parere, errato,

e pericoloso anche se nella concezione esso possa contenere qualche cosa di sano e di vero. Nella guerra futura, senza voler andare all'iperbole, è ben certo che una grande parola, specialmente al principio, toccherà all'aviazione che, nel primo momento, dovrà proteggere lo sviluppo della mobilitazione e le prime mosse dell'esercito in marcia; non solo, ma certamente una grandissima importanza avranno le sue prime azioni che dovranno orientare, col sicuro vantaggio di chi primo arriva, i gesti e le azioni future e la scelta del teatro delle ulteriori operazioni belliche.

E per far questo è necessaria una forte, preparata, agguerrita aeronautica che chiamerò di primo sbalzo e di prima penetrazione. Nè va dimenticato che alla azione individuale o quasi, sulla quale era basato l'impiego della guerra passata si sostituisce l'impiego d'insieme a grandi masse, a stormi e che tutto ciò richiede un severo allenamento ed una preparazione precisa di uomini e materiali. Anche questo non si improvvisa!

Forse soltanto gli aviatori sanno di quanta metodica lenta complessa preparazione necessitano uomini e materiali congiunti, se veramente la macchina e l'uomo debbono dare tutto il rendimento secondo le esigenze della nuova tattica aerea.

Non basta che l'uomo sappia mantenersi in volo o svolgere in volo una brillante, garibaldina azione individuale.

Questo è superato. È la massa che nella guerra di domani combatterà.

Per ottenere una reale, sempre più precisa preparazione è bene che i reparti regolari possano compiere in formazione, estese navigazioni, che se costano e pesano un po' sul bilancio, compensano tale costo con la utilità pratica che ne deriva e coll'autorità nel campo internazionale che esse portano alla nostra bandiera aeronautica. E questo sia che tali crociere, vanto della nostra aviazione, si svolgano entro i confini del Regno, meglio ancora se tali confini esse varchino.

L'apparecchio moderno, come ho già detto, ha abbandonata la fisionomia di pochi anni or sono ed è diventato una macchina di più efficace armamento, più potente, di più difficile costruzione, macchina che allo stato attuale delle cose non si può più *improvvisare*, e che anche, è enormemente più costosa. L'apparecchio moderno, insomma, è diventato la piccola nave da guerra, ha abbandonato la struttura in legno; necessita di parti protette e blindate, se deve portare la sua efficacia attraverso i prevedibili mezzi della difesa nemica. Aggiungerò anche che

le moderne strutture metalliche vanno integrate da coperture metalliche, che si logorano meno, e che rendono l'aereo più autonomo dal ricovero in *hangar*. In questo lavoro di elaborazione tecnica che si sta svolgendo ora, con ritmo accelerato, è necessario (ed a questa necessità fa cenno la seconda parte del nostro ordine del giorno) un sistema amministrativo più svelto e più rispondente alle caratteristiche dell'arma nuova, per la quale moltissime forniture e moltissime provvidenze hanno carattere di urgenza immediata ed improvvisa. A questa necessità intendiamo accennare quando chiediamo che vengano studiate quelle deroghe alla legge sulla contabilità generale dello Stato. Il che però non vuol sottintendere rallentamento di controlli, non vuol significare intaccamento alla scrupolosità dello Stato nella impostazione di ogni spesa, ma soltanto consentire, nei casi di necessità, che una provvidenza di carattere tecnico aeronautico non debba invecchiare o attardarsi per lunghi mesi prima di essere effettuata.

L'aeronautica infatti ha bisogno di ampie facilitazioni procedurali per l'approvvigionamento di materiale e per l'esecuzione dei lavori, sia per tutelare la vita del personale di volo sia per mantenere intatta la compagine e l'esistenza dei reparti, sia infine per provvedere alle esigenze di carattere eccezionale (crociere, gare ecc.). Ma ove non siano possibili deroghe così ampie, per non intaccare tanto profondamente i criteri cui si ispira la legge di contabilità, si impone un provvedimento inteso ad estendere, almeno, alla aeronautica quelle facilitazioni che sono già state concesse ad alcune altre Amministrazioni (lavori pubblici, ferrovie dello Stato, marina e guerra).

S'impone cioè di rendere possibile alla aeronautica, conformemente a quanto è stato permesso alle ferrovie dello Stato con la legge 7 luglio 1907, n. 429, di distribuire le proprie commesse alla industria nazionale in base ad un criterio di larga politica industriale e non solamente in base al criterio economico del pubblico incanto o della licitazione privata, ricorrendo altresì, ove occorra, alla esecuzione diretta di lavori in economia. Occorre elevare i limiti delle somme che rendono necessario, nella stipulazione dei contratti, il parere del Comitato tecnico e quello del Consiglio di Stato, ispirandosi alle norme già esistenti al riguardo per i Ministeri dei lavori pubblici, della guerra e della marina; occorre, infine, regolare lo svolgimento dei lavori edili di competenza

del Ministero dell'aeronautica e le relative procedure per la dichiarazione di pubblica utilità, in base agli stessi criteri adottati e tradotti in particolare disposizioni di legge per l'Amministrazione dei lavori pubblici e per l'esecuzione delle opere pubbliche in genere.

È evidente, infatti, che se tali provvidenze e tali deroghe sono state adottate per le amministrazioni in parola, non vi è motivo alcuno perchè esse non possano essere estese anche all'amministrazione aeronautica.

Occorrerebbe infine semplificare la procedura contrattuale relativa alla alienazione del materiale aeronautico fuori uso, materiale che ingombra i magazzini e che comporta spese non lievi per la sua custodia, mentre invece tutto ne consiglierebbe la vendita immediata la quale, anche se apparentemente poco remunerativa, si tradurrebbe sempre, in ultima analisi, in un effettivo vantaggio per l'erario.

Ed ora, onorevoli camerati, non dimentichiamo accanto all'aeronautica militare, presidio delle fortune della Patria in armi, la nascente aviazione civile. Essa ha una storia molto breve ma materata di molti nobilissimi sforzi, di risultati concreti già ottenuti. Essa, oggi, è in pieno e vivo germoglio.

Non spetta a me il compito di illustrare la necessità di una forte e ricca aviazione civile: l'aeronautica in genere, e quella civile in specie hanno oggi la comprensione di tutta l'anima nazionale. Non dirò quindi parole inutili.

Oggi, una robusta rete di linee aeree attraversa il Paese, lo congiunge ai traffici aerei europei, si lancia sul mare Mediterraneo, allaccia le Colonie, si spinge sulle vie dell'Oriente. Abbiamo fede che questa non sia che una già promettente alba, e siamo profondamente convinti di ulteriori sviluppi di traffici regolari verso orizzonti ancora più vasti e più lontani. Ma soprattutto occorre intensificare e perfezionare la rete esistente.

Di giorno in giorno i problemi vitali del nostro traffico aereo assumono proporzioni e forme più ampie e più nuove, che si vanno differenziando da quelli che sono i problemi dell'aeronautica militare. Diversità di concezioni e di sviluppi tendenti, è vero, da un unico fine superiore e che, al momento di una guerra, dovranno integrarsi e fondersi; ma che nel tempo di pace seguono strade e modi diversi. Per questo, l'aeronautica civile ha oggi, a mio avviso, la necessità assoluta di essere sempre più regolata in modo auto-

nomo. Autonomia di un proprio bilancio, autonomia di servizi propri e indipendenti, autonomia però che senza essere una divisione assoluta sia soltanto differenziazione netta di campo di azione.

Se in un primo tempo, ed era giusto, si è pensato che l'aeronautica civile dovesse sorgere parallelamente alla branca militare, oggi che questa nascita si è felicemente avverata, per i suoi ulteriori sviluppi necessita di un più largo respiro e di una più netta divisione delle spese.

Esistono alcuni servizi indispensabili che oggi sono e sono stati, specialmente per necessità di organizzazione, comuni; ebbene, l'aeronautica civile deve oggi contornare la sua promettente rete di volo con servizi che rendano il volo stesso sempre più sicuro e sui quali essa possa, in ogni momento, disporre e contare.

Ne citerò uno principalissimo, che è la vera spina dorsale del buon funzionamento e del sicuro svolgimento del traffico aereo: la rete radiotelegrafica, che dovrà essere poi integrata dalla rete radiogoniometrica che accompagna il velivolo da terra, lo informa delle condizioni del tempo sulla rotta, dà i consigli al pilota sulle migliori e più opportune varianti al percorso prestabilito; che forma, in poche parole, il più sicuro aiuto, dirò anzi il solo aiuto, all'aeromobile in volo.

Orbene, qualche volta è accaduto, e con l'intensificarsi delle linee potrebbe ripetersi più spesso, che alla stessa rete radiotelegrafica affluiscono, nello stesso momento, ordini e disposizioni di carattere militare e di carattere civile. Non c'è ora chi non veda come in questi casi i due servizi si accavalino e accavallandosi possono nuocersi reciprocamente.

Concludendo, io ritengo che lo sviluppo dei servizi richiede, nell'interesse tanto dell'Amministrazione militare quanto di quella civile, che il bilancio preventivo trovi il modo graduale e senza scosse, senza salti chimerici, di assegnare all'aeronautica civile un posto maggiore, anche nelle cifre stanziare.

Io non voglio suffragare questa nostra richiesta di aumento di importanza e dell'organo ministeriale che si occupa dell'aviazione civile e del traffico aereo e dei servizi che da questo dipendono e si irradiano (chè la richiesta di un aumento sul capitolo di bilancio si raccomanda da sè sola), io non voglio appoggiare tale richiesta facendo paragone fra gli stanziamenti fatti alla nostra aviazione civile con le cifre di altre reti europee. Questo è già stato fatto con

grande precisione dal relatore onorevole Fier. Siamo ancora in un periodo sperimentale dell'aviazione civile, è vero, ma oserei dire che siamo già arrivati ad un secondo tempo di questo esperimento. Siamo certamente nel periodo in cui tutte le Nazioni sono in lizza per accaparrarsi i traffici migliori, i più redditizi economicamente e i più utili politicamente.

Su questo campo va data lode a chi ha saputo, con mezzi assolutamente inadeguati, compiere il miracolo di mantenere nel Mediterraneo, che è nostro e deve rimanere nostro, la posizione del primissimo piano nella politica dei traffici aerei.

Voglio ancora accennare fugacemente alla enorme importanza che le linee aeree hanno nei rapporti e dell'esperienza di volo e nello addestramento del personale addetto. Esse sono una grande fucina di navigatori, creano delle statistiche confortanti e precise sul tempo e sul nostro cielo, sulle rotte e sul modo di seguirle; ci permettono oggi di affermare con sicura coscienza che la navigazione aerea è un mezzo rapido, sicuro e in via di trovare, attraverso le sue molteplici ragioni di vita di indole politica e civile, anche una non lontana possibilità di emancipazione economica.

Abbiamo finora accennato a quella che è la rete mercantile nazionale.

Al suo fianco, altre forme di aeronautica civile sono nate e si stanno sviluppando: prima fra queste l'aviazione turistica che integra l'opera di penetrazione aviatoria del Paese, e che fa la migliore e la più proficua propaganda pratica.

È confortante il vedere con quanto entusiasmo, in questi ultimi mesi, giovani e vecchi di tutte le condizioni sociali si allenino al volo e tentino la formazione di un primo nucleo di «aviatori da diporto». Abbiamo avuto ed abbiamo altre iniziative tendenti a permettere ad ognuno, ed a prezzo bassissimo, l'esperienza del volo. Mi piace segnalare all'attenzione dei camerati che l'operaio italiano di oggi è certamente non secondo all'italiano di classi più colte nell'entusiasmo del battesimo dell'aria. È lo spirito dei tempi nuovi suscitato, incanalato e diretto nelle organizzazioni dopolavoristiche del nostro Partito. In una sola giornata damenicale ho avuto il piacere di ospitare al campo di Taliedo oltre seicento dopolavoristi, oltre cento dei quali, malgrado il tempo non perfettamente favorevole hanno potuto volare. Vi voglio anche ricordare come questa aviazione turistica o da diporto sia nata, in

ordine di tempo, prima fra tutte, nell'immediato dopo guerra, da pochi audaci che con povertà di mezzi da far veramente paura, fra la completa indifferenza e, quasi, l'ostilità generale, hanno fatto nel 1919, nel venti, e nel ventuno una minuscola, direi quasi microscopica aviazione da *bohème*.

Di sfuggita accennerò, anche, alla perfetta riuscita del concorso per il piccolo apparecchio da turismo che inonderà l'Italia, in brevissimo tempo e con poca spesa, di volontari vecchi e nuovi.

Uniti a quella dei capitani dell'aria, e con questa espressione intendo riferirmi agli equipaggi delle linee regolari, uniti ai vecchi piloti della guerra ritornati alla consuetudine del volo attraverso gli allenamenti annuali, gli aviatori da diporto formano una sostanziale, necessaria riserva umana pronta, ad un cenno, ad impennare le prore alate oltre i confini.

C'è tutto un fervore, che va seguito con molta attenzione, in questo promettentissimo sviluppo; ma questo sviluppo va aiutato anche con alcuni ritocchi alla attuale legislazione che, in molti punti, sarà necessario alleggerire affinché non si dica, come già si comincia a mormorare, che — per volare — occorre un maggior peso di carta che non di benzina. Occorre anche snellire le formalità burocratiche doganali onde facilitare in ogni modo la comodità e la snellezza dei traffici, per avviare alle linee aeree ed al turismo il maggior numero possibile di passeggeri.

Necessita altresì continuare l'opera, già iniziata, della sistemazione degli aeroporti, fornendoli di tutte le modernissime attrezzature e seguendo il principio che essi siano e debbano rimanere sempre proprietà dello Stato, come è proprietà dello Stato il porto di mare.

Occorre inoltre fermare la propria attenzione sul problema del reclutamento, su quello del personale e della sua istruzione. Noi auspichiamo alla continuazione e allo sviluppo degli aerocentri da turismo, scuola di piloti civili, centri di entusiastica raccolta di quanto di sano e di vitale vi è nei giovani italiani che intendono, come fanno, sacrificare alla passione del volo le loro ore di libertà e di svago.

Auspichiamo anche alla formazione di una perfetta scuola di navigazione aerea che formi la classe dei futuri capitani dell'aria, in modo analogo a ciò che si fa pei capitani di mare; la scuola che dia un titolo più preciso e più difficilmente raggiungibile dell'attuale bre-

vetto, di 3° grado, titolo che, a nostro avviso, non dovrebbe conseguirsi se non dopo un certo numero abbastanza alto di ore e di chilometri volati, ma volati in navigazione e non sul campo.

Io che personalmente sento tutto l'orgoglio di appartenere alla gente dell'aria e di seguirne ogni giorno la vita, penso che il titolo pratico-teorico più difficilmente raggiungibile reso necessario per la conduzione ed il comando degli aeromobili di linea civile completerebbe molto bene i requisiti necessari per appartenere alla classe dei navigatori professionisti, innalzandone la elevatura morale ed insieme l'autorità, con sicuro vantaggio sia del personale stesso che del servizio.

Propongo, anche a questo scopo, l'istituzione di speciali distintivi di lunga navigazione o di lunga istruzione per i piloti di linea e per gli istruttori.

Ho inteso, di portare all'attenzione della Camera alcune osservazioni e alcune proposte che sono il frutto di una esperienza vissuta e di molta passione.

Non all'attenzione del Duce che aviatore egli stesso i nostri problemi conosce profondamente come profondamente sente e vive del nostro stesso fervore, della nostra stessa fede.

Ma prima di lasciare questa tribuna alla quale ho avuto l'onore di salire per la prima volta, come pilota e come ufficiale dell'arma aerea, voglio mandare il saluto a tutti gli equipaggi che formano la nostra giovane, nobile ed agguerrita famiglia aeronautica, a tutti quelli, militari e civili, che servono il Paese tanto nobilmente quanto modestamente, nel volo e col volo. (*Applausi*).

E rivolgo una preghiera a S. E. il camerata Balbo sulle mosse di raggiungere nelle acque di Taranto uno stormo gagliardo che attende all'ancora l'alba di dopodomani per spiccare il volo verso il Levante: « Dite a questi nostri fortunati camerati che l'anima di tutti gli aviatori è con loro, come l'anima dell'aviatore segue sempre ogni ala che si alzi dall'arsura di un campo o dall'onda di un idroscalo ».

Le nostre prore sono segnate della scure del Littorio, i nostri timoni portano la bandiera della Patria: il Fascismo l'Italia sono coi volatori, oltre tutti gli orizzonti ed a tutte le altezze, verso tutte le mète. (*Vivissimi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Domando all'onorevole relatore se desidera di parlare.

FIER, *relatore*. Rinunzio.

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

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. (*Applausi*). Onorevoli camerati! Dopo la chiara ed analitica esposizione dell'onorevole relatore, non ho bisogno di farvi un discorso lungo: cercherò piuttosto di essere riassuntivo e sintetico, per mettere in luce alcune tra le parti più importanti del programma aeronautico, che avete preso in esame.

Per la terza volta ho l'onore di presentare al Parlamento il quadro generale della situazione aeronautica italiana: come negli anni scorsi, così quest'anno, sento la necessità di ringraziare il Duce per avermi delegato a parlare in suo nome e mentre avverto la grande responsabilità del momento, non posso nascondere l'orgoglio e la gioia di presentarvi la situazione della forza armata del cielo, in un complesso poderoso di risultati già raggiunti e di energie in pieno sviluppo, che fanno onore all'Italia fascista.

So di essere in perfetta armonia con la mia coscienza, se vi affermo che tutte le direttive enunciate nei miei discorsi precedenti del 1927 e 1928 per la discussione dei rispettivi bilanci dell'aeronautica sono state seguite. È un debito d'onore, che il Fascismo si è imposto davanti alla Nazione, di fare costantemente seguire i fatti alle parole: anzi di essere piuttosto guardingo nelle promesse, per avere l'orgoglio di presentare risultati a l'esse superiori.

Per l'Aeronautica, il progresso tenace e costante fra un anno e l'altro è una condizione di vita o di morte. Essa non può perdere tempo: difficilmente si riguadagna quello che si è perduto: l'accorta concorrenza di tutti i paesi civili del mondo sforza il passo e obbliga i responsabili a un controllo continuo delle posizioni raggiunte in vista di mete nuove che continuamente si presentano. Nel nostro caso questa necessità di progresso permanente è ostacolata dalla urgenza di colmare le terribili lacune del dopo guerra, che pongono l'Italia in condizioni d'inferiorità rispetto agli altri paesi civili, e dai limiti rigidi della somma stanziata in bilancio, che si ripresenta immutata per la quarta volta davanti a voi: 700 milioni. Questa cifra, secondo le conclusioni alle quali è arrivato l'onorevole relatore, in conformità alle opinioni espresse in ripetute

occasioni da tutti i responsabili dello sviluppo aeronautico d'Italia, è certamente inferiore ai bisogni che l'Arma del cielo presenta! Le altre nazioni, che la natura del suolo e le condizioni politiche mettono in situazione di privilegio nei confronti dell'Italia, costretta a un programma aereo difensivo ed offensivo altrettanto vasto quanto inderogabile, hanno dotazioni di bilancio senza paragone più ricche e vantaggiose di noi. È inutile che io vi esponga delle cifre: basta pensare a quello che hanno fatto e fanno l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Francia, la Germania, e, proporzionalmente, le nazioni minori. Senza invidiare la ricchezza altrui e pur rendendoci conto della necessità di addivenire un giorno o l'altro a un giusto completamento delle somme stanziare in bilancio per l'Aeronautica, abbiamo dovuto eseguire tutto il programma fissato lavorando accortamente negli spostamenti interni e sui margini dei vari capitoli: le difficoltà si sono accumulate e si accumulano di continuo: non bisogna stancarsi mai di fare sfoggio di sagacia e lusso.... di economia, per ottenere, con il capitale immutato, risultati sempre maggiori. L'onorevole relatore ha illustrato punto per punto l'audace e complesso programma che ci siamo imposti: i successi ottenuti ci sono tanto più cari in quanto ci costarono maggiore sacrificio.

L'onorevole relatore ha, per vari capitoli del bilancio, rilevato la insufficienza degli stanziamenti, e mi rendo conto delle sue giuste apprensioni per alcune riduzioni le quali possono ingenerare il dubbio che sia prevista una contrazione di attività nell'una o nell'altra branca dei servizi.

Talune riduzioni dipendono esclusivamente dalla transitoria utilizzazione di residui in alcuni capitoli continuativi, il che ha permesso di devolvere le maggiori disponibilità ad altre urgenti occorrenze.

Per altri capitoli, la riduzione è effetto della limitazione globale degli stanziamenti a 700 milioni, e pertanto, nel corso dell'esercizio, ove non sia possibile di avere un effettivo aumento di stanziamenti, come sarebbe desiderabile, converrà provvedere ai necessari ritocchi, con variazioni in più o in meno nei singoli capitoli, come del resto si è fatto anche nei decorsi anni.

Ma vi è una questione essenziale, accennata dall'onorevole relatore, sulla quale conviene soffermarsi: il consolidamento del bilancio.

Come bene egli ha osservato, vi sono per l'Aeronautica, oltre quelle del personale, due

occorrenze di primaria importanza: le sistemazioni a terra, e la costituzione delle scorte.

A differenza delle altre due Amministrazioni militari, che hanno un proprio demanio preesistente, accresciuto o migliorato in 70 anni di esercizio, e che hanno potuto provvedere alla graduale formazione delle scorte, la Regia Aeronautica, per la recente sua costituzione, non ha soltanto un vasto urgente programma da svolgere per moderne sistemazioni a terra, ma deve ricostruire anche quella parte di patrimonio che esisteva e fu disperso. Una parte notevolissima degli stanziamenti è a ciò destinata, anche se prevalentemente essi figurano nella parte ordinaria del bilancio. Questi stanziamenti non possono e non debbono andare in economia. Tutto ciò fu riconosciuto, ed ogni anno, nello stato di previsione della spesa, è compreso un apposito articolo, il quale autorizza, per numerosi capitoli, ad effettuare i pagamenti sul fondo dei residui, fino al suo totale esaurimento, e indi sullo stanziamento di competenza, sia che le spese stesse si riferiscano all'esercizio in corso, sia che esse riguardino esercizi precedenti. Ora a me non interessa precisamente che le spese straordinarie siano tutte scritte nella parte straordinaria del bilancio (come sembrerebbe logico) oppure che alcune di esse seguitino, come ora, a figurare nella parte ordinaria. Quello a cui più tengo si è che, sostanzialmente, lo spirito informatore della suaccennata facoltà, venga osservato, essendo ciò indispendibile per sopperire, almeno in parte, alla insufficienza globale degli stanziamenti, in confronto ai bisogni. Fino a quando, per superiori ragioni di ordine finanziario, perdurerà l'attuale arresto sulla cifra globale di 700 milioni, e non potranno ottenersi i fondi necessari per raggiungere la fase di regime, si impone, come una necessità imprescindibile, che, almeno sull'assegnazione globale concessa, si possa contare in modo sicuro, comunque le spese si effettuino, e anche se, per qualche motivo, alcune di esse debbano essere differite.

In questo quadro mal si innestano le nuove norme sancite dalla legge 9 dicembre 1928 per modificazioni alla legge sulla contabilità generale dello Stato.

A questo proposito debbo all'onorevole relatore, che, con tanta diligenza e competenza, anche per la parte contabile, ha esaminato il bilancio aeronautico, un chiarimento in merito alla questione dei residui passivi.

Nella cifra di lire 671,295,046.79, risultante dal consuntivo dell'esercizio 1927-28

come ammontare dei residui, e che costituisce, come è noto, la differenza tra gli stanziamenti di bilancio ed i pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio, sono comprese sia le somme impegnate definitivamente in base a contratti, liquidazioni o decreti di autorizzazione di spesa, sia le somme impegnate provvisoriamente, in attesa della loro perfezione amministrativa, sia, infine la vera disponibilità finanziaria.

Infatti, la disponibilità risultante al 30 giugno 1928 è la seguente:

Residui al 30 giugno 1928.	L. 671,295,046.79
Impegni definitivi al 30 giugno 1928. . . . .	» 391,881,480.46
	<hr/>
	L. 279,413,566.33
Impegni provvisori al 30 giugno 1928. . . . .	» 200,078,402.28
	<hr/>
Effettiva disponibilità alla predetta data del 30 giugno 1928. . . . .	L. 79,335,164.05

Analizzando tali cifre, si rileva che la parte degli stanziamenti non definitivamente impegnata al 30 giugno 1928, quella, cioè per la quale non ancora erano intervenuti contratti o decreti, era di circa lire 279,000,000 — e non di lire 671,000,000. —

Vi erano, però, impegni segnalati alla Ragioneria centrale, anche essi anteriormente a tale data, per circa lire 200,000,000, impegni che, non essendo stato possibile di tradurre in definitivi, per ritardo nella perfezione dei relativi provvedimenti, dovettero, a norma di legge, essere annullati alla fine dell'esercizio, per riaccenderli subito nei primi del luglio successivo.

Da ciò emerge che i programmi aeronautici erano in via di concreto svolgimento al 30 giugno 1928, con l'assorbimento sia dei residui degli scorsi esercizi, sia degli stanziamenti di competenza, meno che per una ottantina di milioni che, d'altronde, oggi sono già completamente assorbiti, in parte con opportuni storni di fondi per corrispondenti somme sugli stanziamenti di competenza (e ciò in conformità precisamente ai criteri di utilizzazione suggeriti dall'onorevole relatore), in parte per sopperire ad esigenze relative ai decorsi esercizi e successivamente accertate, come spese di trasporto, indennizzi privilegiati, maggiori spese contrattuali nei limiti del quinto in più previsto dalla legge, interessi passivi, liquidazione di spese per crociere aeronautiche, ecc.

Per queste ultime spese, i ritardi nelle liquidazioni sono inevitabili, a causa della faticosa raccolta dei documenti necessari. Così pure, lenta è la liquidazione delle spese per le crociere aeronautiche all'estero, spese che sono prevalentemente appoggiate ai nostri rappresentanti diplomatici e consolari.

Devo anche far presente che, specie in fatto di costruzioni aeronautiche, ragioni di prudenza e di economia consigliano oculata ponderazione, allo scopo di evitare provviste che si manifestino all'atto della consegna già sorpassate dalla rapida evoluzione dei progressi tecnici in materia.

Ma la causa precipua dei ritardi sta nella lentezza delle procedure amministrative. Da tempo io mi sono preoccupato di tale questione, convinto che, specie in aeronautica, s'imponga la necessità di affrettare il ritmo di tali pratiche; e proprio in questi giorni ho formulato, a conclusione di una iniziativa che si trascina da molto tempo, concrete proposte di modificazioni alla vigente legge per la contabilità generale dello Stato, atte a porre l'Amministrazione aeronautica in grado di funzionare con quella maggiore celerità che è richiesta dalla speciale natura della propria attività.

Se le mie proposte verranno accolte, se ne vedranno indubbiamente gli effetti anche nella entità dei residui risultanti dal consuntivo; ma tali effetti non potranno manifestarsi che alla chiusura dell'esercizio 1929-30, poichè dalle risultanze contabili già si delineava per l'esercizio in corso una situazione dei residui analoga a quella rilevata per lo esercizio precedente.

Nel mio discorso del 1927 erano esposti i capisaldi per una riorganizzazione dei servizi che mentre doveva alleggerire il complesso lavoro che incombe sulla Direzione generale del Genio, mirava ad assicurare una maggiore efficienza, in caso di necessità, alla forza armata dell'aria. Quel programma, ribadito anche l'anno scorso è diventato oggi una realtà. I servizi aeronautici sono stati riorganizzati sopra una base solida e precisa, abbastanza vasta, in un sistema così ordinato da poter far fronte anche ad un repentino ingrandimento dell'Aeronautica.

Il personale militare ha ottenuto finalmente la sua integrale sistemazione: così si sono sistemati nei quadri gli ultimi nuclei dei vecchi ufficiali di complemento, mantenuti in servizio, la cui ammissione nei ruoli sale in questi ultimi tre anni alla cifra di 332. Questa sistemazione assicura all'arma del cielo uno stuolo di ufficiali valorosi e provetti,

a cui la posizione incerta e precaria era causa di inquietudine morale oltre che di pregiudizio materiale ed economico. È stato completato l'esame delle anzianità degli ufficiali, che hanno oggi ruoli precisi, anche questo problema si trascinava da anni ed esigeva una soluzione integrale: quella appunto che il Ministero ha adottato.

Dato così un rapido sguardo alla riorganizzazione dei servizi e alla sistemazione del personale, vediamo ciò che si è fatto in quella parte del programma bellico-militare dell'Aeronautica che forma una triade interdependente di capitale importanza per l'efficienza dell'arma, e cioè per l'accantonamento degli esplosivi e materiale di caduta, per il rinnovo del materiale di volo e per il demanio aeronautico. È chiaro che a nulla servono gli apparecchi, in caso di guerra improvvisa, se essi non sono provvisti di una congrua scorta di bombe: è chiaro altresì che questa scorta non si potrebbe conservare, come pure non si potrebbero conservare gli apparecchi, se non si provvedesse contemporaneamente o meglio preventivamente ai lavori inerenti al demanio aeronautico, che ha il compito, appunto, di custodirli e proteggerli in luoghi adatti.

Il problema degli esplosivi e del materiale di caduta non era mai stato risolto per il passato. In soli tre anni, facendo sacrifici enormi, i magazzini sono stati completamente riforniti del materiale di dotazione. Oggi possiamo dire di essere veramente preparati a qualsiasi evenienza. Le riserve sono in ordine. Questo sembra facile a dirsi, ma è stato invece ottenuto con un difficile lavoro di utilizzazione del bilancio, si sono dovuti portar via denari agli altri capitoli, e procedere quasi alla chetichella: insomma un risultato così brillante è stato ottenuto attraverso difficoltà penose: il che ancora una volta dimostra, se ve ne fosse bisogno, con quale accortezza il Ministero disponga dei fondi messi a disposizione, e come sia giusto il rilievo che l'onorevole relatore ripete di continuo, quasi *leit motiv* del suo lungo studio, che cioè l'arma del cielo abbisogna di più larga disponibilità finanziaria per espletare il suo programma.

Il materiale è in via di completa sostituzione. Per la ricognizione terrestre è proibito oggi il volo sui vecchi *A. 300 4*. Dieci squadriglie di *A. 300 4* sono state munite di motore di tipo moderno e di sicuro funzionamento. Il resto della ricognizione è su *A. 120* e *RO 1* tipi di apparecchi moderni e di ottimo rendimento.

Nel bombardamento diurno si sostituisce il vecchio *A. 14* di guerra col modernissimo *A. 25* per modo che abbiamo veramente nel *BR 2* una magnifica e potente macchina di guerra.

Gli *AC 2* e *AC 3*, i *CR 1* e *CR 2* sono sostituiti con *CR 20*: per necessità di bilancio non se ne può sostituire che i due terzi in questo esercizio, il terzo restante sarà sostituito l'anno prossimo.

La caccia idro in fin d'anno sarà tutta su *CR 20*.

Il *CA 73* il nostro apparecchio da bombardamento notturno sta subendo notevoli trasformazioni che lo renderanno meglio adatto agli usi di guerra. La ricognizione marittima è già tutta su *S 59-bis*. Il bombardamento su *S 55*.

Insomma, col giugno del 1930, saremo alla fine della sostituzione del materiale, e l'Aeronautica italiana potrà dire di essere veramente all'altezza degli ultimi requisiti della tecnica aviatoria.

Ho detto che non abbiamo potuto raggiungere risultati così cospicui senza sacrifici.

Il costo degli apparecchi è decisamente in aumento per parecchie cause tra le quali principalissime: il maggior costo dei motori per la loro maggiore potenza, il perfezionamento degli impianti, le installazioni di bordo, e la costruzione metallica.

Un apparecchio da ricognizione che costava 60,000 lire come cellula e 90,000 completo, costa oggi circa 120,000 lire come cellula e 105,000 come motore, ossia 225,000 lire, il che significa 135,000 di più. Una caccia, che costava 95,000, costa oggi 215,000 ossia 120,00 lire di più; un *BR 1* costava 204,000 lire, un *BR 2* costa 310,000 lire ossia 106,000 lire di più. Non parliamo poi del bombardamento: il vecchio *Ca 3* completo di motori costava 205,000: oggi un *Ca 73* costa 505,000 ossia 300,000 lire di più.

È evidente che di fronte a questa situazione di costi, non si presentano che due strade: o crescere le disponibilità di mezzi, o diminuire la potenzialità delle squadriglie.

Restando i primi immutati, abbiamo dovuto rinunciare quasi completamente alle riserve e diminuire il numero degli apparecchi nelle squadriglie. Non ci spaventa troppo la sparizione quasi completa degli apparecchi di riserva, perchè il loro stesso accantonamento li fa rapidamente invecchiare di fronte ai nuovi tipi che sorgono e d'altra parte non avremmo oggi neppure i locali sufficienti per custodirli: alla deficienza delle riserve cerchiamo di sopperire mantenendo efficiente

ed attiva l'industria, che si deve trovare pronta in ogni momento a rifornirci rapidamente degli apparecchi più moderni di cui si sentisse bisogno. Più grave invece è la riduzione del numero degli apparecchi per squadriglia. Quando il bilancio dell'Aeronautica sarà integrato coi fondi necessari, i vuoti si potranno rapidamente riempire.

Constatiamo intanto come la nostra industria abbia potuto quest'anno far fronte non soltanto agli impegni interni, ma procedere brillantemente ad importanti esportazioni all'estero: apparecchi a motori italiani furono acquistati da paesi stranieri. Ciò è motivo di grande conforto per noi, non soltanto perchè ogni esportazione industriale è la prova dell'alta stima in cui è tenuta fuori dei confini la tecnica italiana, ma anche perchè ogni ordinazione estera aumenta le condizioni di prosperità e di floridezza della nostra industria nazionale, tanto necessaria al progresso e all'efficienza dell'Arma del cielo. Io stesso ho potuto in occasione del mio viaggio nell'America del Nord contribuire alla conclusione di accordi importantissimi per la nostra esportazione.

Il Ministero dell'Aeronautica ha intensificato la sua azione per eliminare, per quanto era possibile, gli acquisti all'Estero.

Ho avvocato a me l'autorizzazione di qualsiasi acquisto e per qualsiasi entità. Esisteva poi tutta una serie di compere che sfuggivano a qualsiasi controllo; spese minute fatte da enti, officine e stabilimenti statali; acquisto di macchine e di utensili, di strumenti e di attrezzi comperati al minuto sul mercato, sulla cui provenienza non sarebbe possibile alcun controllo. Tutta una circolazione, direi così sotterranea, che metteva foce all'estero: i rivoletti si riunivano in una corrente di qualche milione che defluiva verso le case straniere.

Stiamo provvedendo ad assicurare all'industria nazionale questi acquisti mediante contratti di forniture in quantità relativamente grosse, con ditte produttrici italiane, escludendo i rivenditori.

Terzo punto della triade: il Demanio aeronautico. Nei tre esercizi 1926, 1927, 1928, tra lavori fatti e lavori in corso, si sono spesi ben 347 milioni per il Demanio aeronautico. Il ministro francese dell'aria, Laurent Eynac, ha detto recentemente che l'aviazione non è una cosa seria senza una sicura base demaniale.

Dei 347 milioni impegnati e pagati per lavori fatti od in corso, negli ultimi tre esercizi, 47 sono impiegati per ordinaria manu-

tenzione, minuto mantenimento e canoni vari, mentre gli altri 300 vanno ad aumentare il patrimonio del Demanio nella seguente misura:

Espropri . . . . .	L.	20,705,241
Casermes e alloggi . . . . .	»	135,000,000
Ricovero materiale (Hangars, magazzini, depositi, impianti vari) . . . . .	»	145,000,000
In totale . . . . .	L.	<u>300,705,241</u>

Per il definitivo assetto delle 97 squadriglie restano da eseguire espropri e lavori interessanti l'incremento del patrimonio demaniale aeronautico per il seguente ammontare:

Espropri e sistemazione terreni atterraggio . . . . .	L.	68,000,000
Ricovero personale (avieri, ufficiali e sottufficiali) . . . . .	»	123,000,000
Ricovero materiali, (magazzini di mobilitazione, hangars, depositi munizioni e carburanti, rete radiotelegrafica e radiogoniometrica) . . . . .	»	235,000,000
Totale . . . . .	L.	<u>426,000,000</u>

Tutto questo programma di costruzioni demaniali dell'Aeronautica ha il carattere di una spesa di impianto: è patrimonio che rimane e cresce di valore: equivale insomma alla costruzione della casa e dello stabilimento per una azienda industriale. Come comprenderlo nelle spese di ordinario esercizio, che contemplan soltanto il rinnovo, la manutenzione e gli ampliamenti di piccola entità? Evidentemente dovrebbe essere stanziata una speciale somma straordinaria. Questo invece non è mai stato fatto e noi abbiamo dovuto utilizzare le cifre messe a nostra disposizione per gli esercizi annuali! L'aver potuto egualmente raggiungere risultati tanto imponenti è per noi motivo, lasciatemelo dire, di orgoglio legittimo. Non si verificherà più, da oggi in poi, l'assurdità che si vide in passato che lo Stato costruiva edifici aeronautici per milioni e milioni, sopra un terreno che lo Stato medesimo non possedeva ma teneva in affitto.

Particolare importanza hanno assunto quest'anno i problemi del turismo aereo e dell'aviazione civile.

Noi eravamo seriamente preoccupati dal fatto che a mano a mano che gli anni passa-

vano, veniva sempre più assottigliandosi la riserva efficiente dei piloti in congedo, l'aviatore in congedo, per essere mantenuto in allenamento, veniva richiamato in servizio per un mese e sottoposto durante questo periodo a un esercizio molto intenso. I risultati furono buoni, ma non tutti gli aviatori in congedo si trovavano in grado, per le loro occupazioni civili, di mettere a disposizione dello Stato, ogni anno, i 30 giorni consecutivi. Si è pensato quindi alla possibilità di contemperare le esigenze dell'allenamento con un più sicuro e facile impiego delle ore disponibili da parte dell'aviatore in congedo. Il Ministero provvide a bandire un concorso fra le case costruttrici per un apparecchio da turismo. I risultati sono stati straordinari.

L'industria italiana ha presentato vari tipi di apparecchi che possono trionfalmente gareggiare per eccellenza tecnica, per coefficienti di sicurezza e per facilità di manovra con i più rinomati modelli stranieri. Entro l'anno costituiremo tra i piloti in congedo le « squadriglie di allenamento » che avranno sede nei maggiori capoluoghi di provincia e saranno dotate degli apparecchi nuovi. L'allenamento che i piloti in congedo potranno fare nei giorni e nelle ore più convenienti, diventa così uno sport e in caso di guerra l'ufficiale in congedo potrà in pochi giorni passare dal suo apparecchio da turismo all'apparecchio bellico senza alcuna difficoltà. (*Approvazioni*).

Contiamo poi di servirci degli apparecchi da turismo sia per il personale degli uffici, che si allenerà così su apparecchi di minor costo, sia in speciali reparti da impiegarsi in colonia.

Al fine poi di permettere a tutti gli ufficiali in servizio l'acquisto dell'apparecchio da turismo, il Ministero provvederà a cederlo a metà del costo con pagamento dell'altra metà in quattro anni, pretendendo soltanto un minimo di garanzia. Come l'ufficiale dell'esercito ha il cosiddetto « cavallo di agevolezza », così il pilota potrà possedere, l'apparecchio di agevolezza », (*Approvazioni*) che gli permetterà di perfezionare nelle ore disponibili il proprio allenamento e fare del vero sport aeronautico. (*Applausi*).

Con la disciplina sempre più ferma, col perfezionamento degli apparecchi e soprattutto con l'uso del paracadute, sono diminuite quest'anno le percentuali dei decessi del personale aviatorio in proporzione ai chilometri percorsi in volo. La percentuale dei morti fu infatti quest'anno di 64 decessi sopra 94,728 ore di volo, il che porta a un

decesso ogni 1480 ore di volo invece del decesso ogni 1200 ore constatato negli anni scorsi.

Il paracadute è stato distribuito in più di 1000 esemplari e in 12 lanci, effettuati in circostanze disperate, si sono salvate 12 vite. Si potrebbe osservare che quelle 12 vite salvate sono tolte alla quota predestinata al triste passivo della aviazione. Per noi questo vale a dimostrare che il paracadute è un'ottima, forse l'unica via per impedire le disgrazie mortali, anche se la loro preparazione è nella oscura decisione del destino.

L'aviazione civile ha completato questo anno integralmente il proprio programma. Sei nuove linee furono annunciate nel 1928: sei linee nuove sono in esercizio nel 1929. Oggi possiamo dire che ben poco resta da fare all'Italia: la nostra rete aerea che era un anno fa di 6000 chilometri, oggi ha raggiunto i 12,000 chilometri, con un traffico di 16.000 passeggeri effettivi e 20.000 passeggeri tappa. Si sono volati 2 milioni di chilometri e trasportati 2,500 quintali di merce: tutte le cifre statistiche in un anno si sono raddoppiate. Dopo gli allacciamenti, che presto si effettueranno, tra Roma, Milano e Torino, Roma-Brindisi, Brindisi-Venezia, Genova con Marsiglia, oltre alla realizzazione delle già disegnate linee per la Tunisia, l'Italia dovrà soltanto procedere ad una progressiva intensificazione della larga rete, che è già in esercizio e si può ritenere per ora sufficiente ai nostri bisogni politici e commerciali. Così dovranno diventare trimotori e portare almeno 10 passeggeri gli apparecchi della linea Trieste-Torino, oggi servita da monomotori: si dovrà stabilire un più frequente regolare servizio sulle 4 grandi linee mediterranee, che sono oggi ancora nella fase sperimentale: ciò vale per la linea di Barcellona, di Alessandria d'Egitto, di Tripoli e di Costantinopoli, che funzionano tutte, tranne l'Atene-Costantinopoli con viaggi settimanali.

L'aviazione civile non è un campo nel quale ci si possa sviluppare illimitatamente. Occorre anzi molta prudenza e uno studio attento delle possibilità, in relazione al grado di rendimento e alle necessità del paese. Oggi le linee di tutto il mondo sono passive. Il problema dell'aviazione civile è un problema di servizi.

È inutile illustrare l'importanza che hanno per l'Italia le linee nuove e soprattutto quelle di Marsiglia e della Tunisia, concordate col ministro dell'aria francese nell'incontro di Torino del marzo di quest'anno. Migliaia e

migliaia d'italiani, che vivono sulla costa d'Africa in condizioni di isolamento quasi assoluto con la madre patria, si troveranno a un'ora di distanza dalla Sicilia, a due ore dalla Sardegna e a quattro da Roma. (*Vivi applausi*).

Di altra natura ma non di minore importanza, è il passaggio per l'Italia della Valigia delle Indie, a cui la nostra aviazione civile si è innestata. Manca ancora un accordo definitivo con l'Inghilterra e con la Grecia, ma esso sarà presto stipulato e l'Italia potrà così usufruire dei vantaggi di una delle più grandi linee mondiali, che già tanto promette per il traffico dei paesi che attraversa. Con la linea di Marsiglia ci siamo assicurati la congiunzione con Parigi e Londra: attraverso la linea Milano-Monaco e Venezia-Vienna siamo già congiunti con l'Europa Centrale: le linee transmediterranee ci collegano con tutto il bacino del Nostro Mare e con l'Oriente.

Lo Stato dà tutto l'incoraggiamento possibile all'aviazione civile. Le cifre stanziare in bilancio lo dimostrano. Nel 1927 l'aviazione civile gravava per 35 milioni: in quello del 1928 per 50 milioni: oggi abbiamo chiesto di portare la cifra a 68 milioni.

Il Ministero si sottoporrà così ad un ulteriore sacrificio di 18 milioni. La cifra che spende l'Italia per l'aviazione civile è però ancor piccola nei confronti dei fondi stanziati dalla Francia, dall'Inghilterra e dalla Germania, ma è sufficiente per collegare i punti più importanti del nostro Paese con l'interno e con l'estero.

Il Duce definì la bella crociera dei 60 idrovolanti, che nel maggio dell'anno scorso solcò i cieli del Mediterraneo Occidentale, una *per-fetta opera d'arte* e aggiunse che gli aviatori italiani debbono abituarsi a « passeggiare » sul mare nostro. Gli aviatori hanno avvertito l'importanza dell'ammaestramento e, come nello scorso anno poterono toccare le coste principali del bacino occidentale, così si apprestano, tra pochi giorni, a una crociera sul Mediterraneo orientale che riguarda ben cinque nazioni sopra un percorso complessivo di chilometri 4.667. Si tratta ancora una volta di esercitazioni in massa, che danno al personale volatore una idea concreta dei compiti che spetteranno in futuro ai grandi gruppi aviatori e lo forniscono di una esperienza preziosa sia tecnica, sia disciplinare, sia politica. Sono certo che i risultati ottenuti coi 60 apparecchi, che sorvolarono l'anno scorso i cieli dell'Occidente, saranno raggiunti, se non superati, quest'anno, dalla formazione di idrovolanti più grossi e potenti che parti-

ranno da Taranto per raggiungere Atene, Stambul, Varna, Costanza e Odessa.

Voi vedete come anche in questo campo noi teniamo fede al programma che ebbi l'onore di esporre nei miei discorsi precedenti: dare cioè alla aviazione italiana uno spirito militare, che pure tenendo conto del sano individualismo proprio di ogni volatore, dia nello stesso tempo al pilota italiano la coscienza di un compito e di un dovere, che supera il successo personale e si inquadra in una forza armoniosa e complessa di energie multiple, rigidamente operanti nella sfera della disciplina. (*Applausi*).

Questo criterio è stato applicato e sarà tenuto fermo anche in occasione dei grandi *raids* e *records* che attendono la nostra partecipazione nei mesi prossimi. Dei quattro grandi *records* puri — quello di altezza, di distanza, di velocità e di durata — due restano ancora all'Italia e due ci sono stati tolti: la durata e l'altezza. Entro l'anno ritenteremo la prova per assicurare ai colori della patria i due *records* che le mancano e per migliorare quelli che già possediamo. (*Applausi*). Per la preparazione del successo, che si fa anno per anno sempre più arduo, data la concorrenza appassionata dei grandi paesi del mondo intendiamo utilizzare sempre più il personale militare della nostra Aeronautica. Vogliamo dimostrare che l'aviazione italiana non ha soltanto pochi uomini d'eccezione nei suoi ranghi, ma che tutto il personale si trova in grado di partecipare o collaborare alle più audaci imprese dei tempi nostri. (*Vivi applausi*). E ciò non soltanto per rendere queste prove meno individualistiche che sia possibile, ma per evidenti ragioni disciplinari. È difficile sottoporre alla normale disciplina di una forza armata come l'Aeronautica i grandi campioni che hanno raggiunto un successo personale d'eccezione, se non sono dotati di qualità morali veramente superiori. La stessa intensa e universale curiosità popolare, l'interesse che il mondo intero polarizza intorno a un solo individuo, la facile rivincita della vanità, fanno sì che siano difficilmente comandabili, dopo una grande prova, quegli individui che l'hanno superata e vinta: d'altra parte, troppo facilmente si dimentica che, per ognuno di questi sforzi, compiuti da esponenti valorosi dell'Arma aerea, occorre l'opera lunga e assidua di decine e decine di altri uomini, non meno volenterosi e degni di plauso. Sono tutti coloro che al grande asso, eroico e fortunato, hanno preparato le condizioni della vittoria, lavorando per mesi e mesi nel campo della tec-

nica, o nella minuziosa preparazione dei particolari, indispensabile condizione del successo finale. Noi vogliamo che, all'indomani di un *raid* o di un *record* coronato da successo, il merito e la gloria si estendano e si riflettano sopra tutta la forza armata del cielo, perchè riteniamo che l'esaltazione del valore individualistico e sportivo debba essere integrata con una più ampia valutazione delle possibilità tecniche e morali della Nazione: nè mai dovrebbe essere diminuito o messo in seconda linea il carattere di queste imprese, che per essere tutte compiute da personale militare e organizzate dalla forza armata del cielo, debbono servire ai fini specifici che l'Aeronautica si propone per la pace e per la guerra. (*Applausi*).

Così si è molto discusso se alla gara imminente della Coppa Schneider dovessero concorrere soltanto i piloti che vi presero parte l'anno scorso, oppure se dovessero essere sostituiti da piloti nuovi. Il criterio adottato dal Ministero dell'Aeronautica è che quest'anno tutti i piloti dovessero essere sostituiti con elementi nuovi. Gli stranieri che ci seguono molto attentamente hanno ammirato il punto di vista italiano, citandolo a modello. Noi riusciremo con questo sistema ad allenare al volo più veloce un numero sempre maggiore di piloti: e le conseguenze di un simile sforzo, dal punto di vista dell'efficienza generale dell'arma, sono troppo evidenti, perchè io mi indugi ad illustrarle: debbo dire soltanto che sono perfettamente sicuro che le qualità di eccezionale perizia e coraggio, che brillarono fulgidamente in alcuni nostri campioni, saranno emulate in nobile gara da coloro che si apprestano a tentare oggi la prova. Si tratta di piloti giovanissimi, che hanno raggiunto in questi mesi la perfezione dell'allenamento, compiuto con un rigore e una serietà veramente eccezionali, così come richiedeva l'importanza di una gara di risonanza internazionale. Nulla posso dire naturalmente sul materiale che l'industria italiana ha preparato per la Schneider: mi limito ad affermare, con perfetta tranquillità di coscienza, che, se all'industria spetterà in definitiva l'ultima parola, l'elemento umano ha fatto e fa tutto lo sforzo possibile ed è già pienamente all'altezza della situazione. Basti sapere che i sette piloti della squadriglia d'allenamento hanno già superato con gli apparecchi veloci le 420 ore di volo.

Vi parlo come vedete senza veli di metafora e senza preoccupazioni per le gravi responsabilità che mi assumo davanti a voi

e alla Nazione. So di poterlo fare. L'Aeronautica italiana è una forza in completa e perfetta efficienza, che risponde tutta, dai più umili gradi ai più alti, agli ordini del Capo. Su questa forza si basa, noi lo sappiamo, in grandissima parte, la fortuna della patria. L'Aeronautica è pronta alla guerra ed è pronta alla pace.

Da tutte le parti del mondo si guarda con crescente interesse e non celata ammirazione verso di noi. Sono di ieri le parole di Sir Samuel Hoare, ministro inglese dell'aria. Sono dell'aprile 1929 i rapporti del Comité de l'Aéronautique, nei quali si mette in luce lo sforzo compiuto dall'Italia con modesti mezzi e con un passato disastroso per costituire « una forza dell'aria integrale, capace di dare alla Nazione il massimo di potenza militare e di sviluppo civile ».

Sono del generale Mitchell, e giungono dal più ricco e potente paese del mondo, l'America del Nord, queste frasi: « Nell'aviazione l'Italia è tecnicamente la meglio attrezzata di tutte le Nazioni del mondo. Questo si deve alla riorganizzazione delle forze armate, compiuta da Mussolini durante la quale sotto i suoi auspici si è potuto creare il Ministero dell'Aviazione, ponendo fine a ogni precedente duplicazione di tentativi. È stato destinato il denaro sufficiente e negli ultimi tre anni l'Italia si è occupata di creare un'aviazione intieramente nuova, nella quale il nuovo personale è composto di uomini che conoscono il loro mestiere, una Accademia Aeronautica che è una vera « West Point » dell'aviazione ed un piano di rapido sviluppo delle rotte aeree civili ».

Infine sono di un grande tecnico tedesco queste parole:

« Gli sforzi per una supremazia degli armamenti aerei presso le grandi potenze superano di gran lunga quelli per gli armamenti di terra e di mare. Nessuna nazione al mondo, però, procede in tali sforzi così rapidamente come l'Italia. Il fatto che Mussolini, l'onnipotente dittatore, è Ministro dell'Aria, rende sempre più efficaci gli sforzi dell'aviazione italiana... L'Italia ha già superato o sta per superare l'Inghilterra, perchè Mussolini, che conosce i pericoli che possono venire da Nizza, Ajaccio e Lubiana, in poche ore, sulle industrie dell'Alta Italia e sulle ferrovie della Penisola, fa ogni sforzo per avere la più forte potenza aerea del mondo. Infatti egli si propone di avere già nel 1930 il numero degli apparecchi che gli Stati Uniti hanno in programma soltanto per il 1932. Intanto si migliorano gli aeroplani da bombardamento aumentandone al massimo il raggio di azione

e si costruiscono gli apparecchi da ricognizione con una velocità di 230 chilometri, che si solleveranno a 2000 metri in 12 minuti ».

Non per pura e semplice vanagloria ho citato questi giudizi stranieri dei quali ordinariamente noi facciamo volentieri a meno, perchè ci basta ampiamente la sicurezza della nostra coscienza e il sentimento del dovere compiuto, ma perchè spesso gli occhi degli altri servono di garanzia e di controllo agli occhi propri. Il cammino percorso è stato breve ma denso di fatti e di successi: lungo e forse più aspro è quello che ci attende.

La potenza raggiunta e constatata dagli stranieri ci ha indotto a seguire con attenzione i lavori della conferenza internazionale del disarmo a Ginevra, dove si è molto parlato della limitazione e della riduzione degli armamenti aerei. Noi fascisti non siamo mai stati troppo teneri per le piacevoli conversazioni accademiche, che si svolgono sulle rive dei laghi azzurri, in vista di una società futura, alla quale fa troppo contrasto, per il momento, la società attuale, composta e raggrupata in enti nazionali armati fino ai denti e tutt'altro che disposti a smobilitare.

Per limitarci al campo dell'aviazione militare, pur tenendo presenti i postulati teorici di un generale disarmo aereo futuro, non possiamo dimenticare che l'Italia si trova in condizioni particolarissime, sia geografiche sia politiche e sia economiche, che danno soprattutto all'arma aerea il compito della difesa in guerra e della espansione in pace. I mezzi aerei possono colmare deficienze di mezzi marittimi: essi rispondono alle particolari esigenze della nostra industria, che può trovare, per costruirli, tutte le materie prime in casa, e sono d'altra parte i più adatti per l'elemento umano della nostra razza. Siamo ben lungi quindi dall'indulgere al canto delle sirene, che ci lusingano a disarmare le forze del cielo, costituite con tanto nobile slancio, nel giro di pochi anni, dall'Italia fascista. Ma possiamo aggiungere, tranquillamente, di non avere rimorsi o timori, nei confronti di quel programma di pace universale, che si propugna a Ginevra.

Infatti se è agguerrita ed efficiente la forza italiana nel cielo, più forti di noi sono le armate aeree degli altri paesi del mondo di noi più ricchi e più fortunati, i quali dovrebbero dare per primi l'esempio della buona volontà di limitare e di ridurre gli armamenti aerei. Attendiamo che essi si muovano e si mettano in condizioni di assoluta eguaglianza di programmi e di forze con noi. Ho paura che dovremo attendere un pezzo e che debba

attendere con noi, con una certa pazienza, anche quel filantropo americano, presidente della Lega aerea internazionale, il signor Clifford Harmon, che ha proposto recentemente a Ginevra, tra i sorrisi indulgenti della Assemblea, l'abolizione di tutte le aviazioni nazionali, in vista della costituzione di una flotta aerea internazionale, da mettersi a disposizione del Consesso ginevrino per la difesa della pace. Auguriamoci pure che questa specie di guardia svizzera aerea della Società delle Nazioni arrivi a costituirsi: ma per ora sono ombre che non riescono a prendere corpo.

Onorevoli camerati, dalle vaghe idilliche nebbie lacustri delle utopie ginevrine, discendiamo alla realtà. È una realtà tutta forza e sostanza: un complesso di energie positive, che costituiscono agli ordini del Duce lo strumento di potenza più perfetto che l'Italia possiede: un complesso nel quale si fondono gli sforzi di oscuri artigiani, che lavorano i bei legni elastici o temprano i metalli leggeri destinati a costituire l'elegante nervatura dei nostri apparecchi, il travaglio industrie dei tecnici che perfezionano di continuo il rombante motore, cuore saldo del velivolo, e la serrata disciplina dei piloti che percorrono le azzurre volte dei cieli. Capi energici e solerti comandano masse docili e pronte: gli uomini armonizzano perfettamente col materiale: la tecnica dell'aviazione di guerra si integra con la tecnica dell'aviazione civile.

Dietro la scia luminosa di questi stormi, tengano alto, gli italiani, lo sguardo. Essi vedranno proiettate nel cielo le ombre dei più nobili eroi che abbia espresso la razza, emuli degni di coloro che in tempo lontani hanno fatto la Patria. Vedranno ogni anno fulgori di virtù sublime tener desta e viva la fiamma dell'eroismo italico. Ai magnanimi, che caddero nell'anno testè decorso, rivolgo commosso, a nome delle forze armate del cielo, il mio pensiero, alla fine di questa rapida rassegna dello sforzo compiuto, che fu, in gran parte, opera e sforzo loro: (*il Governo e i deputati sorgono in piedi plaudendo*) al maggiore Del Prete, cervello pensante e spirito animatore della grande impresa transoceanica, che assieme all'eroico Ferrarin ha assicurato all'Italia un primato « duro da vincersi » come disse recentemente il Ministro Inglese dell'aria; al maggiore Penso, che col suo degno compagno diede la vita alle soglie della patria, dopo avere percorso le sconfinite distese polari nella ricerca dei fratelli sperduti; e soprattutto alla grande figura del generale Guidoni, che affrontò la morte con spartana serenità, per adempiere il proprio dovere oltre

ogni limite, sino al sacrificio e lasciò nella sua ultima lettera un sublime testamento a tutti i volatori d'Italia.

L'aviazione italiana è degna di loro. (*Vivissimi e prolungati applausi da parte di tutta la Camera — Il Duce, i Ministri e i Sottosegretari si congratulano con il Sottosegretario dell'aeronautica mentre si rinnovano gli applausi*).

PRESIDENTE. Domando al Governo se accetta l'ordine del giorno, già svolto, dell'onorevole Ferretti Piero, che porta anche le firme degli onorevoli camerati Leale, Bartoli, Starace, De La Penne, Fantucci, Ferri, Giuriani Domenico, Pala. Dentice Di Frasso, Zanicchi, Pavoncelli, Paolucci, Maltini, Medici del Vascello, Diaz, Gaetani, D'Annunzio, Calore, Amicucci, Baccarini, Baccich, De Carli, Tanzini. Lo rileggo:

« La Camera,

preso atto, con viva soddisfazione, dello sforzo compiuto dal Ministero dell'aeronautica, per la organizzazione e lo sviluppo della aeronautica militare e civile in relazione alle finanze dello Stato;

mentre si associa alle constatazioni, osservazioni e proposte contenute nella relazione dell'onorevole Fier sia in materia amministrativa che tecnica;

piena di fede nell'opera del Governo nazionale, sempre geloso tutore e custode dei supremi destini della Patria;

auspica:

1º) che appena le condizioni delle finanze lo consentano si porti lo stanziamento del bilancio a quel miliardo di lire già ritenuto indispensabile per la sollecita attuazione del programma in corso;

2º) che siano adottate, di concerto tra il Ministero dell'aeronautica ed il Ministero delle finanze, tutte quelle deroghe alla legge sulla contabilità generale dello Stato che rendano più agile e più rapida la provvista dei materiali con vantaggio sicuro per l'Amministrazione stessa dello Stato;

3º) che nell'interesse sia dell'aeronautica militare che di quella civile gli stanziamenti rispettivi vengano anche per tutti i servizi comuni conteggiati in capitoli separati di bilancio ».

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Ferretti, ella mantiene il suo ordine del giorno?

FERRETTI PIERO. Lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Procediamo ora alla discussione dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, quando non vi siano osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

Se ne dia lettura.

MORELLI GIUSEPPE, *segretario*, legge:

STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA AERONAUTICA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO DAL 1º LUGLIO 1929 AL 30 GIUGNO 1930. — (Tabella A). — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Personale civile dell'Amministrazione centrale e provinciale — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (*Spese fisse*), lire 9,000,000.

Capitolo 2. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 74,000.

Capitolo 3. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 80,000.

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 300,000.

Capitolo 5. Assegni e indennità di missione per gli addetti al Gabinetto, lire 65,000.

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

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 — Spese per la propaganda aeronautica militare, lire 2,500,000.

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, lire 6,000,000.

Capitolo 11. Spese di trasporto di materiali — Noleggi, lire 7,000,000.

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 1,766,000.

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 500,000.

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, in posizione di servizio ausiliario e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni fissi (*Spese fisse*), lire 25,000,000.

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

Capitolo 21. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile, lire 50,000,000.

Capitolo 22. Spese di viaggio, missione e trasferimento, lire 10,000,000.

Capitolo 23. Indennizzo privilegiato aeronautico, lire 3,000,000.

Capitolo 24. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato, lire 2 milioni.

Capitolo 25. Spese per i Carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica, lire 1 milione e 600,000.

Capitolo 26. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea, lire 3,000,000.

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

Capitolo 28. Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonché per i corsi premilitari, lire 25,000,000.

Capitolo 29. Spese relative al demanio aeronautico — Affitti e canoni — Risarcimento danni — Linee telefoniche e telegrafiche, lire 40,000,000.

Capitolo 30. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili e motori e loro parti di ricambio, strumenti e installazioni di bordo, lire 200,000,000.

Capitolo 31. Acquisto di materiale di armamento e munizionamento, di automezzi e materiale vario — Piccole riparazioni apparecchi, ecc., lire 59,000,000.

Capitolo 32. Esperienze, studi e modelli, lire 6,000,000.

Capitolo 33. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo, lire 33,000,000.

Capitolo 34. Mano d'opera e spese varie per il personale lavorante, lire 21,000,000.

Capitolo 35. Viveri ed assegni di vitto, lire 36,000,000.

Capitolo 36. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo, lire 17,000,000.

Capitolo 37. 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 6,000,000.

Capitolo 38. 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 39. Linee aeree civili (sovvenzioni chilometriche e fisse), lire 56,500,000.

Capitolo 40. Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree di propaganda aeronautica, aerocentri da turismo, contributi vari a persone o enti per la propaganda aeronautica, lire 2,500,000.

Capitolo 41. Spese per costruzione, affitto, arredamento e varie relative agli uffici di controllo statale negli aeroporti civili — Spese di rappresentanza, lire 500,000.

Capitolo 42. Servizio aerologico e meteorologico, rete autonoma di comunicazioni aeree, spese varie relative, lire 500,000.

*Spese diverse.* — Capitolo 43. Premi per invenzioni, lavori e studi recanti utile contributo, nei riguardi scientifici, tecnici od economici, ai servizi della Regia aeronautica, *per memoria*.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 44. Indennità temporanea di caroviveri al personale di ruolo civile e militare ed al personale lavorante, lire 6,700,000.

Capitolo 45. Retribuzioni ed indennizzi al personale avventizio, lire 265,000.

*Spese per l'aeronautica militare.* — Capitolo 46. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni), lire 20,000,000.

Capitolo 47. Armamento aeronautico (dotazione di mobilitazione di armi ed accessori, bombe e parti di ricambio, esplosivi e cartucce, strumenti di puntamento, artifici, lubrificanti, benzina, automezzi, materiale radiotelegrafico e fotografico e varie), lire 22,000,000.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 27,185,000.

Debito vitalizio, lire 550,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 563,300,000.

Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo, pel servizio meteorologico, lire 60 milioni.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 651,035,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 6,965,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 42 milioni.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 48,965,000.

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.

PRESIDENTE. Metto a partito il totale delle spese effettive in lire settecento milioni. (*È approvato*).

Si dia lettura delle tabelle B e C annesse. MORELLI GIUSEPPE, segretario, legge:

#### TABELLA B.

ELENCO DEI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELL'AERONAUTICA, PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1929-30, 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 — Spese per la propaganda aeronautica 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 sola volta in luogo di pensioni (*Spese 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, in posizione di servizio ausiliario e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi, supplementi 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 26. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea.

Capitolo 27. Spese per la Regia accademia aeronautica.

Capitolo 28. Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonché per i corsi premilitari.

Capitolo 35. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 36. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 37. 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. 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 Commissario dell'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il regolamento per l'amministrazione degli enti aeronautici).

#### TABELLA C.

ELENCO DEI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELL'AERONAUTICA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1929-30 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 ad istituti e associazioni — Premi e spese per l'incremento della educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare — Spese per la propaganda aeronautica 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 26. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea.

Capitolo 27. Spese per la Regia Accademia aeronautica.

Capitolo 28. Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonché per i corsi premilitari.

Capitolo 29. Spese relative al Demanio aeronautico — Affitti e canoni — Risarcimento danni — Linee telefoniche e telegrafiche.

Capitolo 30. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili e motori e loro parti di ricambio, strumenti e installazioni di bordo.

Capitolo 31. Acquisto di materiale di armamento e munizionamento, di automezzi e materiali vari — Piccole riparazioni appa-  
recchi, ecc.

Capitolo 32. Esperienze, studi e modelli.

Capitolo 33. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo.

Capitolo 34. Mano d'opera e spese varie per personale lavorante.

Capitolo 35. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 36. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 37. 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 39. Linee aeree civili (sovvenzioni chilometriche e fisse).

Capitolo 40. Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree di propaganda aeronautica, aerocentri da turismo, contributi vari a persone o enti per la propaganda aeronautica.

Capitolo 41. Spese per costruzione, affitto, arredamento e varie relative agli uffici di controllo statale negli aeroporti civili — Spese di rappresentanza.

Capitolo 42. Servizio aerologico e meteorologico, rete autonoma di comunicazioni aeree, spese varie relative.

Capitolo 46. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni).

Capitolo 47. Armamento aeronautico (dotazione di mobilitazione di armi ed accessori, bombe e parti di ricambio, esplosivi e cartucce, strumenti di puntamento, artifici, lubrificanti, benzina, automezzi, materiale radiotelegrafico e fotografico e varie).

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, i quali implicano anche l'approvazione delle Tabelle di cui è stata data lettura.

#### 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 1929 al 30 giugno 1930, 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 quelli indicati nella tabella B annessa alla presente legge.

(È approvato).

#### ART. 3.

Per l'esercizio 1929-30 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, ed indi sullo stanziamento di competenza, sia che detti pagamenti si riferiscano a spese dell'esercizio medesimo, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti.

(È approvato).

#### ART. 4.

Sono autorizzate, per l'esercizio finanziario 1929-30, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 20,000,000, per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 22,000,000, per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930.

Se ne dia lettura.

GORINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 19-A).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guglielmotti.

GUGLIELMOTTI. Onorevoli camerati, un tempo la discussione dei bilanci militari portava con sé la necessità della difesa di un principio fondamentale, poichè la legittimità della difesa armata da parte dello Stato era contesa dalle teorie dissolvitrici e distruggitrici del socialismo. Oggi invece, ricostituita l'unità nazionale nel Fascismo, i bilanci militari

acquistano un carattere prevalentemente tecnico, poichè è del pari caduto il vecchio principio democratico che mal si opponeva a quello socialista, cioè che la guerra fosse un male necessario o una sciagura inevitabile che si considerava alla stregua di un terremoto o di una epidemia. La guerra è da noi considerata una grande realtà storica, alla quale un popolo, consapevole del suo avvenire e dei suoi destini, deve essere in ogni momento preparato: però non sarà male che la Camera Fascista ricordi in quali condizioni trovò la marina da guerra italiana il giorno della Marcia su Roma.

L'agitato dopo-guerra influò perniciosamente sulle sorti della marina. Le navi rimanevano alla fonda: una mania distruttrice pervase gli spiriti: la stessa flotta austriaca, che avevamo portato vittoriosamente a Venezia, fu demolita in tutta fretta. Nello stesso tempo alcune notevoli contraddizioni informarono la nostra politica navale. Chè mentre non era portata avanti la costruzione della *Caracciolo*, e mentre si demoliva la nave che portava il nome dell'ammiraglio di Lissa, la *Tegethoff*, si cercava di rimettere a galla la *Leonardo da Vinci*, con speranze ben poco fondate di successo.

Ma v'è un episodio che maggiormente caratterizza le condizioni in cui si trovò la marina in quel drammatico periodo. Quando l'incendio di Smirne e la ritirata dell'esercito greco portò la necessità di concentrare in quel porto, che pur era uno dei tanti compensi invano promessi nell'ora del pericolo all'Italia, una forza navale internazionale, l'Italia, che non aveva a Smirne neanche una torpediniera, dovè mandare una corazzata.

Orbene, per poter mandare a Smirne quella corazzata, si dovè aspettare una settimana e racimolare l'equipaggio togliendolo da altre navi, poichè non era possibile attrezzare in breve tempo una nave in modo da poter assicurare ad essa una larga autonomia e la possibilità dell'impiego bellico. In Regime Fascista invece, a distanza di un anno, in occasione di un episodio doloroso, tutta la flotta italiana si mobilitò in un batter d'occhio e dette la prova che, sebbene il materiale non fosse ancora adeguato, lo spirito ormai era pronto e adeguato al nuovo spirito d'Italia. (*Applausi*).

Questo è il quadro della situazione prefascista. Ma non sarà male di ricordare inoltre alla Camera quali siano oggi i caposaldi su cui basa la politica navale dell'Italia. Voi ricordate, onorevoli camerati, che gli accordi

di Washington hanno dato all'Italia un diritto il quale oggi è ancora purtroppo puramente teorico, in quanto la marina francese resterà superiore alla nostra anche quando il programma integrativo recentemente annunciato sarà compiuto; ma è tuttavia una conquista morale alla quale dobbiamo tenere sommamente, in quanto consacra la funzione mediterranea dell'Italia come grande potenza navale: e cioè il principio di parità con la marina francese.

Questo principio di parità ci è stato recentemente contestato, e proprio in sede di bilancio navale francese, dal senatore Lemery, relatore, il quale disse che il principio della parità fra l'Italia e la Francia non poteva essere giustificato, in quanto la Francia deve esser pronta a portare la guerra su due mari, il mare Mediterraneo e l'Oceano Atlantico. Ora io mi permetto di osservare che questa asserzione del senatore francese non ha solida base, in quanto la guerra mediterranea e la guerra oceanica hanno carattere infinitamente diverso.

Prima di tutto la marina da guerra ha il compito della protezione del traffico. Orbene, il traffico può essere insidiato perniciosamente in un piccolo mare, come il mare Mediterraneo, dove una flottiglia di sommergibili, o uno stormo di aeroplani può cadere d'improvviso, dopo una segnalazione assai rapida, sopra un convoglio di rifornimento: ma ciò è assai meno agevole in pieno oceano, ove la mobilità e la manovra è assai più facile e ampia.

Inoltre debbo aggiungere che queste asserzioni, in virtù delle quali la Francia mira a contestare il nostro diritto di parità, non sono giustificate nella realtà, perchè, prima di fare l'ipotesi di una guerra oceanica, occorre avere di fronte un nemico che operi nell'oceano e questo nemico finora non sembra che sia sull'orizzonte. Dall'Oceano, al contrario, sulla recente guerra vennero alla Francia i providenziali aiuti inglesi, americani e coloniali da tutto il mondo. Quindi l'Oceano unisce e non separa, alimenta, non soffoca.

È bene dunque che da questa Camera esca una voce che dica come il diritto di parità con la Francia sia incontestabile per l'Italia fascista.

Un altro argomento, che in questi ultimi tempi ha occupato le accademie internazionali, argomento al quale ha accennato anche Sua Eccellenza Balbo nel suo recente discorso, è l'argomento del disarmo. Anche qui noi abbiamo avuto recentemente l'ammiraglio inglese il quale ha avanzato un merito di

priorità dell'Inghilterra circa le iniziative per il disarmo navale. Anche qui non sembra che le cose siano perfettamente come l'ammiraglio vorrebbe dimostrare. Infatti è vero che l'Inghilterra ha ridotto, dagli ultimi anni della guerra, alcune centinaia di migliaia di tonnellate, ma in queste centinaia di migliaia di tonnellate ridotte è compreso tutto il naviglio sussidiario che fu adoperato come antisommergibile durante la guerra; tutte navi antiquate, delle quali l'Inghilterra si è presto liberata, mentre invece il materiale leggero della grande flotta britannica, dall'esploratore alla torpediniera, dal 1918 ad oggi è stato completamente rinnovato.

Del resto l'Inghilterra possiede un primato europeo, dal punto di vista navale, talmente assoluto e incontestabile che nessuna altra nazione può, non dico raggiungerlo, ma anche soltanto avvicinarsi ad esso. E non sarà inutile ricordare nei confronti dell'Inghilterra che la potentissima flotta tedesca non esiste più. Vero è che mentre ferveva la discussione sul disarmo si è affacciato all'orizzonte una specie di fantasma: il famoso incrociatore *A* dei tedeschi. Anzi questo per la Francia è stato anche un buon motivo per ribattere il principio della necessità di rivedere il diritto di parità con l'Italia.

L'incrociatore *A* è nato con un senso di mistero. Si dice sia la nave più potente e perfezionata del mondo, che rappresenti l'ultimo grido della ingegneria navale. Mi fa un poco la impressione di quando un giorno improvvisamente, dinanzi a un porto mediterraneo, si presentò una nave argentina o peruviana che portava un nome terribile e quanto mai altisonante: *O terror do mundo*; e invece quella nave non era che una vecchia caravella di almeno 50 anni fa. Non dico affatto con questo che l'incrociatore *A* non possa essere una ottima nave, degna della massima attenzione da parte nostra: ma possiamo anche di fronte a tutta questa *réclame* che la Germania ha organizzato con i sistemi tipo Guglielmo II, e anche con la complicità dei socialisti ancora una volta ammaestrati, i quali con la loro opposizione hanno richiamato l'attenzione del mondo sulla costruzione di questo incrociatore, possiamo anche opporre a queste virtù taumaturgiche dell'ingegneria navale tedesca una prova già raggiunta dalla marina italiana, questa: che l'incrociatore *Trento* ha battuto il *record* di velocità raggiungendo 38 miglia; ed è un incrociatore di 10 mila tonnellate.

A questo si aggiunga il virtuosismo veramente meraviglioso delle nostre squa-

driglie di sommergibili, dei quali uno ha raggiunto la profondità marina di 118 metri, altri due hanno compiuto, in perfetta autonomia di mezzi, una crociera oceanica, ed un altro ha riposato, come il fantastico e leggendario Nautilus del capitano Nemo, per una notte intiera sul fondo del mare a 70 metri. Questa è l'efficienza morale e materiale della nostra nuova e giovane flotta, la quale ha saputo superare anche l'annosa questione e il dibattito chilometrico tra la grande e la piccola nave, che purtroppo ha riempito le riviste ed i giornali per lunghi anni, e forse è stato un fattore di sosta nelle costruzioni navali italiane.

Dico superata, perchè noi, che conserviamo le nostre grandi navi in quanto le altre marine mediterranee le conservano, abbiamo, intanto, dato opera al rinnovamento del naviglio leggero e del naviglio medio, quel naviglio cioè che per una guerra mediterranea costituisce certamente il nerbo della difesa e dell'offesa, e soprattutto la forza destinata a proteggere il traffico, cioè a dare la possibilità di vita ad una nazione e ad un esercito in guerra.

La relazione Magrini, esauriente e lucida, enumera queste nuove unità della flotta italiana, che vanno dall'incrociatore, come si dice, a tipo « Trattato », di limite massimo di 10 mila tonnellate, consentito dal trattato di Washington, all'incrociatore medio tipo « Condottiero », al quale certamente è riservata una sorte propizia in quanto — a mio modestissimo avviso — ha raggiunto un perfetto equilibrio tra velocità, armamento e autonomia. Nè va ommesso che l'Italia ha rinnovato altresì la sua flottiglia leggera — esploratori, sottomarini, cacciatorpediniere — in modo che oggi la flotta appare un organismo omogeneo celere, pronto a tutti i cimenti, se pur ancora materialmente inferiore alla marina francese.

Quanto all'incrociatore « Trattato », ancora è suscettibile, a quanto si dice, di perfezionamento: può essere anche che sia riservato all'incrociatore « Trattato » da 10 mila tonnellate la sorte delle bombarde durante la guerra.

Infatti i nostri eroici bombardieri, che furono un po' fanti ed un po' artiglieri, cominciarono la loro funzione bellica con le bombarde da 58-B; da queste bombarde passarono a quelle d'acciaio, quindi aumentarono il calibro a 240, poi le rigarono, e poi le costruirono a retrocarica; e non si accorsero che a poco a poco stavano riscoprendo il cannone!

Non vorrei che un giorno o l'altro a forza di perfezionare l'incrociatore *Trattato*, di dare

ad esso una corazzatura, di perfezionare le artiglierie, non si arrivasse a riscoprire la Dreadnought.

Ma, comunque, l'Italia attende lo sviluppo dell'ingegneria navale con perfetta tranquillità, in quanto ha un'attrezzatura adeguata e rispondente alle funzioni e ai compiti dell'Italia marinara, ed in quanto oggi la flotta nostra, come ripeto, ha una organicità e una solidità assoluta che la mette in condizione di affrontare qualsiasi eventualità di guerra.

Quanto al problema del disarmo restiamo alla chiara e leale formula mussoliniana di accettare cioè anche la quota più bassa di tonnellaggio, purchè questa sia contemporaneamente accettata dalle altre grandi nazioni continentali europee.

Ma, soffermatomi così rapidamente e da profano sui problemi della flotta — perchè io non sono altro che un profondo amante del mare — sarà bene che ora, per brevissimi minuti, accenni a quello che è il compito del Fascismo nei riguardi della propaganda marinara.

Oggi non si tratta più, come un tempo, di sciogliere le vele e di non soffrire il mal di mare. Oggi, per potere essere utili in una nave da guerra, occorre una preparazione spirituale, tecnica e professionale da far tremare le vene e i polsi. Quindi il Fascismo, nella ipotesi, anzi nella certezza che l'Italia marinara svilupperà negli anni che verranno la sua efficienza materiale, dovrà preparare gli spiriti per un maggior gettito di uomini, che dovranno costituire gli equipaggi più numerosi di domani.

Noi in questo campo non dobbiamo dimenticare che anche Nazioni che non posseggono ancora una marina propriamente detta, come la Jugoslavia, hanno una Lega navale efficientissima, che prepara gli spiriti per quella che potrà essere la marina di domani.

A proposito di marina jugoslava, e per tornare per un istante a quello che prima dicevamo circa gli argomenti che portano i francesi per contestarci la parità con loro, noi non dobbiamo dimenticare che, oltre un fronte — diciamo così — principale nel Mediterraneo, abbiamo ancora da guardare ad un fronte di guerra secondario nell'Adriatico, perchè purtroppo la pace ingiusta non ha chiuso da quella parte le porte di casa e l'arcipelago dalmata con tutte le sue insidie è ancora una freccia nel fianco della nostra costa indifesa (*Approvazioni*).

La flotta jugoslava ancora si può dire non esista. Vi sono poche torpediniere ex-

austriache; vi sono alcuni sottomarini costruiti di recente in cantieri francesi...

*Una voce. Inglese.*

GUGLIELMOTTI. V'è un vecchio incrociatore alquanto scalcinato, ma ma che purtroppo porta un nome che a noi è sacro, perchè si chiama *Dalmazia* e su quella prora tale nome è scritto in slavo.

Tutto ciò, come dicevo, è un pericolo relativo, e, se pure, futuro, al quale però noi dobbiamo guardare.

Per quello che riguarda la propaganda marinara — per tornare in argomento — è bene segnalare alla Camera e alla gratitudine di tutto il paese l'azione che sta svolgendo l'Opera nazionale Balilla in questo campo.

I reparti marinari che sono stati costituiti in questo ultimo anno sono veramente un bellissimo esempio di disciplina fascista e una magnifica prova di organizzazione marinara.

Bisogna però che queste iniziative si moltiplichino, perchè le necessità avvenire saranno certamente molto superiori a quelle che noi possiamo oggi immaginare. E così dicasi per la Lega navale, cioè per l'organo di propaganda marinara destinato sopra tutto alle persone colte. Nè dobbiamo dimenticare che oggi l'ufficiale di marina, anche giovanissimo, può esser messo in condizione di assumere una responsabilità tremenda di fronte al Paese e decidere con un suo atto della sorte di una battaglia. Anche un comandante di torpediniera o di *Mas* domani può decidere, non dico delle sorti della Nazione, ma di quelle di una vittoria sul mare: e pensiamo che questo ufficiale, metà guerriero e metà scienziato, deve fare i suoi calcoli di matematica superiore anche mentre fischiano le granate e mentre da un momento all'altro può essere colato a picco. Ciò significa pretendere da questi giovani il superamento di ogni esitazione, e di ogni debolezza umana di fronte ad uno spirito di sacrificio, che si eleva alle vette più sublimi e più alte dell'apostolato.

Occorre dunque che questi italiani eletti sentano, specie nelle ore di bonaccia, quando la terra insidia l'uomo di mare con le sue lusinghe e con i suoi amori, che il cuore grande della Patria è vicino al loro cuore e alla loro passione.

Per preparare questi giovani spiriti, occorre che il Fascismo intervenga con tutti i suoi organi e con tutta la sua propaganda, e che la Lega Navale, così come l'Opera Balilla sta facendo, divenga un organo a lato

del Partito nazionale fascista per intensificare sempre più la propaganda marinara. (*Applausi*).

A proposito dell'istruzione e dell'allenamento del personale sarà bene aprire una parentesi che può, in un certo senso, valere anche per l'esercito, perchè il problema è analogo per quanto riguarda il richiamo degli ufficiali in congedo. Io credo si debba superare un punto morto e cioè che gli ufficiali in congedo, per essere richiamati, debbano avere tutte le loro competenze amministrative: stipendio, indennità, ecc. Quasi che lo Stato non desse nulla all'ufficiale in congedo conferendo ad esso un grado che lo accomuna, sia dal punto di vista materiale, sia dal punto di vista morale, a coloro i quali alla milizia dedicano tutta la loro vita e ne fanno il compito essenziale della loro esistenza. Ora, per mantenere il grado militare o navale, occorre che l'iniziativa dei singoli e il senso di responsabilità faccia sì che, quando sia necessario, si rindossi la divisa e ci si metta in regola con le nuove direttive; come, per esempio, si metteranno in regola coi nuovi codici gli avvocati italiani il giorno in cui i nuovi codici entreranno in vigore.

E sarebbe gravissima colpa che noi che siamo andati via dall'esercito attivo da dodici anni, ci ritrovassimo domani comandanti di un battaglione, anche esso unità importantissima e sensibilissima, dotato di tutte le armi, dalla mitragliatrice al cannone da trincea, dovendo portare al fuoco mille, milleduecento soldati, senza essere al corrente cogli ultimi dettami della tattica.

Questo è un problema che credo si debba affrontare, che credo il Fascismo debba affrontare, superando il punto morto amministrativo. Certo, se lo Stato dovesse cominciare a dare lo stipendio a diecimila ufficiali per richiamarli per un mese, il problema non lo risolveremmo mai. Vi sono invece dei temperamenti da studiare che potrebbero consentire anche ampi richiami di ufficiali, senza eccessivi aggravii di bilancio e senza gravi ripercussioni di ordine sociale.

Ritengo quindi che il Fascismo debba sviluppare una attiva ed attenta propaganda per richiami volontari, che possono essere integrati da notevoli facilitazioni, come permessi straordinari e retribuiti concessi dalle amministrazioni statali e parastatali e da tutti gli altri organi industriali, agricoli ed economici controllati dal Regime, perchè questi ufficiali possano, per breve tempo, rivestire la loro divisa e mettersi al corrente coi loro doveri.

Detto questo, non aggiungo la sacramentale parola: ho finito, perchè temo il grido che erompe dall'animo degli ascoltatori. E sarei anche tentato di non fare l'invocazione di rito al Duce, in quanto non sono uso di nominare il nome di Mussolini invano.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Approvo.

GUGLIELMOTTI. Ma questa volta non è invano, perchè ogni nostro atto di fede, e ogni nostra speranza ripete e trae principio da Lui. Ed allora io debbo ricordare alcune Sue parole che egli disse alle forze armate dello Stato. Era un discorso che illustrava le opere della pace, che illustrava le opere di questa nuova Italia, che rifiorisce in tutti i campi fecondi dell'attività umana. Ma ad un certo momento il Duce disse che, a convalescenza avanzata, avrebbe potuto chiedere un altro sforzo alla Nazione per mettere a punto tutte le forze armate dello Stato. Orbene, noi che siamo l'espressione legittima del popolo italiano, e noi in particolar modo che veniamo dalle organizzazioni fasciste e sappiamo certe particolari sensibilità, diciamo, senza retorica, che nessun sacrificio sarà affrontato con maggiore entusiasmo di quello che tenda ad accrescere sempre più l'efficienza del nostro apparecchio militare. E tra le forze armate dello Stato noi mettiamo anzitutto la nostra gloriosa Marina, perchè il popolo italiano oggi sa e comprende che sull'albero di maestra è non soltanto il ricordo di una tradizione gloriosa, ma altresì il segno sicuro della nuova civiltà fascista! (*Vivi applausi - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Chiedo all'onorevole camerata Baistrocchi, presidente della Sottogiunta dei bilanci militari, se intende parlare.

BAISTROCCHI, *presidente della Sottogiunta bilanci militari*. Vi rinunzio.

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

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*. (*Applausi*). È questa la quarta volta che, per ordine del mio ministro, tratto innanzi alla Camera del bilancio della marina.

La Camera si è in gran parte rinnovata e tutte le attività della Nazione vi sono oggi rappresentate. È quindi opportuno intrattenere non solo sugli elementi schematici del bilancio in esame ma di esporre con brevità le condizioni della marina nel momento attuale e quelle del prossimo futuro.

Gli onorevoli camerati troveranno nella lucida e completa relazione dell'onorevole Magrini numerosi elementi da cui desumere un quadro panoramico ed esatto delle condizioni della marina che egli esamina in tutti i suoi servizi e sotto tutti gli aspetti. Di questo suo attento e minuzioso lavoro lo ringrazio vivamente anche a nome del ministro.

La sua relazione mi dispensa dal dilungarmi su argomenti che egli ha trattato per disteso con criteri che non si differenziano da quelli dell'Amministrazione: egli troverà nelle mie dichiarazioni risposte alle domande che mi ha rivolte.

In occasione della prima visita di Sua Eccellenza il Capo del Governo alla flotta riunita nel giugno 1925 nelle acque di Ostia Egli nel parlare ai comandanti delle unità dell'Armata navale riuniti sulla nave ammiraglia, dichiarava che intendeva provvedere, non appena le condizioni della finanza lo avessero permesso, alle necessità della marina e che alle sue parole avrebbero presto fatto seguito i fatti.

In realtà non solo in questi quattro anni, ma nei sette anni di Governo fascista uno sforzo è stato compiuto; è necessario che esso sia conosciuto nella sua misura.

Parlerò con i numeri cioè con il linguaggio più chiaro e convincente.

Nell'anno 1922-23 il consuntivo del bilancio della Marina era di 705 milioni ed il capitolo delle costruzioni navali, che costituiscono il più chiaro indice del suo sviluppo si aggirava intorno ai 50 milioni.

Esorbita dal mio compito ogni considerazione in merito a queste cifre che non vogliono essere se non un elemento di partenza per il paragone con gli anni seguenti.

Nel 1923-24 con l'avvento del Governo fascista, il bilancio della Marina venne portato a 864 milioni ed il capitolo delle costruzioni navali a 95. Tutti sanno come le condizioni del bilancio dello Stato fossero in quel momento difficili e precarie.

Nel 1924-25 il bilancio venne portato a 1,012 milioni con 175 milioni al capitolo nuove costruzioni, è l'anno in cui si concreta, dopo un lungo periodo di stasi, un programma navale.

Nel bilancio 1925-26 è iscritto nel capitolo costruzioni navali una eguale somma. In quel periodo non era possibile un maggiore sforzo finanziario per l'instabilità della moneta; un aumento di assegnazioni per le nuove costruzioni poteva avere in quel momento carattere fittizio, poichè il possibile ulteriore

deprezzamento della moneta avrebbe assorbito tale eventuale aumento.

All'inizio dell'anno finanziario 1926-27, per le condizioni più favorevoli della finanza, le assegnazioni ordinarie del capitolo costruzioni navali vennero integrate da una concessione straordinaria di 800 milioni che doveva intendersi ripartita in 5 esercizi, ma che effettivamente lo fu in 4 perchè in quello 1926-1927 furono stanziati 343 milioni straordinari dei quali 160 tratti dai residui generali del bilancio dello Stato e 23 assegnati conforme alla legge del 24 maggio 1925.

Il bilancio presentato al vostro esame è stato ulteriormente aumentato rispetto ai precedenti della somma di 40 milioni nel capitolo Nuove costruzioni.

Chi ha esaminato superficialmente i precedenti bilanci della marina può forse non vedere chiaramente, come con l'assegnazione che poteva apparire di 367 milioni annui, sia stato possibile formulare i nostri successivi programmi navali dal 1926-27 al 1929-30. Non abbiamo alcuna ragione di nascondere elementi di fatto e poichè l'Amministrazione dello Stato deve non solo essere, ma apparire agli estranei limpida e chiara, ritengo utile dare a questo riguardo esaurienti spiegazioni.

I programmi navali del 1926-27, del 1927-1928, del 1928-29 e del 1929-30 importano rispettivamente un carico finanziario di circa 454 milioni, 522 milioni, 586 milioni, 750 milioni.

A questi programmi si fa fronte con assegnazioni di bilancio che sono effettivamente per il 1926-27 di milioni 530, per il 1927-28 di 367, per il 1928-29 di 361 milioni, e 407 milioni per l'attuale esercizio. A questa somma bisogna aggiungere 71 milioni di economie realizzate su altri capitoli del bilancio della marina dal 1926 al 1929.

Queste attività non coprono gli impegni; ma bisogna tener presente che dovranno concorrere al finanziamento dei programmi in corso anche le assegnazioni dei bilanci 1930-31 e 1931-32.

Dai dati forniti risulta che le assegnazioni di bilancio per le nuove costruzioni nei quattro esercizi che partono dal 1926-27, devono considerarsi in media di 436 milioni.

Debbo d'altra parte annunziare fin d'ora che per portare a compimento il programma in corso di esecuzione il capitolo delle costruzioni navali dovrà essere aumentato a partire dall'esercizio 1930-31.

Ho voluto di proposito fissare l'importo delle economie realizzate su alcuni capitoli del bilancio in questi quattro ultimi anni di

esercizio non solo per chiarire il finanziamento dei programmi navali ma ancora per convincere i zelatori interni, fra i quali è sorta la leggenda che le economie realizzate in bilancio avessero avuta destinazione non attinente alla marina militare, leggenda che una elementare conoscenza del sistema amministrativo dello Stato doveva senz'altro fare ritenere infondata per non dire ridicola.

L'onorevole relatore al riguardo delle economie delle precedenti gestioni osserva giustamente che le previsioni non hanno in alcuni capitoli corrisposto alle spese effettive. Lo stesso onorevole relatore ne ha spiegato le ragioni; nel formulare il nuovo bilancio abbiamo cercato che le assegnazioni dei vari capitoli fossero corrispondenti alle somme da erogarsi effettivamente.

Poichè sono venuto a parlare di leggende accennerò anche a quella che ha avuto largo credito in certi circoli e che riguarda le spese incontrate per la spedizione polare dell'« Italia » che avrebbero raggiunto cifre iperboliche. Posso dare i numeri esatti: la campagna della *Città di Milano*, comprese tutte le spese sostenute dalla Regia marina per la spedizione polare ha gravato sul bilancio per la somma di lire 4,197,328. Il carico del Ministero degli esteri è stato di circa 4 milioni e 350 mila lire, per noleggio navi, acquisto viveri, rifornimenti e indennità. Quanto al Ministero dell'aeronautica esso ha conteggiato la somma di lire 4,445,606 che comprende anche il valore dell'aeronave. Il totale delle spese incontrate per la spedizione dell'*Italia* è stato di lire 12,992,000.

Per avere un termine di raffronto riguardo alle spese incorse dalla *Città di Milano*, la cui campagna è stata per il personale e gli ufficiali professionalmente e scientificamente una vera campagna d'istruzione, dirò che il viaggio estivo degli allievi della Regia Accademia navale nell'anno decorso ha gravato sul bilancio per la somma di lire 4,829,000. Poichè la campagna della *Città di Milano* è durata circa 7 mesi, le spese di armamento sono state mensilmente di circa 600 mila lire, presso a poco eguale alla spesa mensile per la Regia nave *Ferruccio*.

Il bilancio del presente esercizio è di 1232 milioni senza considerare la quota parte di economia dei precedenti esercizi cui abbiamo accennato. Esso è, considerato il ragguglio della moneta, superiore all'ultimo bilancio di anteguerra.

Dobbiamo però osservare che, pure sorvolando su altri elementi di paragone quali potrebbero essere l'accresciuta importanza

politica dell'Italia nel dopo guerra, le sue maggiori attività commerciali ed industriali la sua popolazione aumentata in modo notevole, sta di fatto che la nostra marina mercantile che nell'anno 1914 contava 1,668,296 tonnellate nel 1928 ha raggiunto le 3,541,426 tonnellate, cioè è più che raddoppiata.

Questo dato che costituisce per noi giusta fonte di orgoglio dice, nella sua nudità, quanto siano aumentate di numero e di importanza le nostre linee di traffico e come il mare sia diventato nell'esistenza del nostro Paese un elemento sempre più vitale.

Siamo, con lieve differenza con quella che ci precede e con quella che ci segue, la 5ª marina mercantile del mondo; questo solo dato, sia pure nella convincente eloquenza delle cifre, non sarebbe però sufficiente a chiarire l'importanza e le necessità vitali della nostra attività marittima; bisogna ancora considerare che la marina mercantile italiana serve esclusivamente al nostro traffico perchè tutte le linee di navigazione sovvenzionate e libere fanno capo ai nostri porti. Essa non è in prevalenza come altrove, ad esempio in Norvegia e in Grecia, una attività di carattere quasi industriale che esorbitando dalle necessità del paese si svolge in gran parte fuori dei mari della madre patria.

*Programmi di costruzione.* — Sui programmi di costruzione dell'anno 1926-27, 1927-28, 1928-29 e quello odierno del quale tutti conoscono la portata in seguito al deliberato del Consiglio dei ministri del 26 gennaio 1929 è inutile che io mi soffermi particolarmente.

Alla fine del 1932, od al principio del 1933 la nostra flotta sarà nel suo insieme tutta rinnovata.

Il nucleo principale delle forze navali tutto di nuove costruzioni sarà costituito da 6 incrociatori da 10,000 tonnellate, 6 incrociatori da 5,200 tonnellate, 12 esploratori da 2,010 tonnellate, 24 cacciatorpediniere e 32 sommergibili.

Inoltre disporremo di un nucleo di riserva composto di 3 incrociatori, 9 esploratori e circa 25 cacciatorpediniere che potranno avere ancora utile impiego.

I 6 incrociatori da 10,000 tonnellate costituiranno due gruppi di tre navi ciascuno, che presentano fra loro qualche differenza.

Il ministro ha deliberato che ai due incrociatori da 10,000 tonnellate siano imposti i nomi di *Gorizia* e *Bolzano* (*Applausi*) ed ai due condottieri quello di « *Maresciallo Diaz* » e « *Maresciallo Cadorna* ». (*Applausi*).

Potrà forse interessare la Camera sapere che questo materiale è, per quanto ci è stato possibile, rispondente agli ultimi requisiti della tecnica in quanto riguarda la difesa, la solidità della struttura, l'armamento, gli apparati motori.

Tutti gli organi responsabili della risoluzione dei problemi tecnici hanno fatto ogni possibile sforzo per raggiungere questo scopo.

Sono di ieri le prove del *Trento* che ha battuto il record di velocità delle unità della sua categoria, e durante tutte le prove ha avuto un regolare funzionamento dell'apparato motore, mentre i nuovi sommergibili hanno raggiunto profondità superiori a quelle previste.

L'onorevole Guglielmotti ha parlato in questo momento della nave da 10,000 tonnellate *Ersatz Preussen* della marina germanica. Potrò dare a questo riguardo qualche informazione.

È storia recente l'interesse suscitato dall'annuncio che, una Nazione vicina ha iniziato la costruzione di una nave da 10,000 tonnellate, che, pur essendo autorizzata dai trattati, si differenzia nettamente dalle unità dello stesso tonnellaggio costruite dalle altre Nazioni vincolate o no dagli accordi di Washington.

La soluzione adottata dalla marina germanica rappresenta un geniale compromesso nei limiti imposti del trattato di pace; mi si è domandato perchè anche noi non costruiamo unità di tale tipo dato che esse hanno una potenza offensiva e difensiva superiore a quella degli incrociatori standard di 10,000 tonnellate. Osservo che tale tipo per le potenze vincolate dal trattato di Washington, essendo armato con cannoni superiori a calibro da 203, rientra nelle categorie delle navi da battaglia ove altre nazioni hanno navi più potenti.

Dal punto di vista costruttivo questa unità presenta molte innovazioni specialmente per l'adozione di motori a combustione leggeri, per l'esteso uso della saldatura elettrica e per l'impiego di acciai ad alta resistenza. Posso però comunicare che anche noi abbiamo adottato sui nostri incrociatori da 5,200 in misura molto estesa acciai ad alta resistenza. Su un peso di scafo di circa 2,500 tonnellate gli acciai speciali, prevalentemente al nichel e al cromo nichel, superano le 1000 tonnellate.

Anche la saldatura elettrica sebbene non sia per ora del tutto consigliabile per gli acciai ad elevata resistenza, comincia ad avere presso di noi pratica applicazione.

Riguardo al largo impiego dei motori a combustione leggeri che avranno presumibilmente un brillante avvenire, pur riconoscendone i vantaggi nel campo dell'economia e dell'economia dobbiamo fare ancora delle riserve non tanto per quanto si riferisce alla sicurezza di esercizio quanto alla durata dei motori e al cemento a cui sono sottoposte le strutture della nave.

L'onorevole relatore si sofferma particolarmente sulla necessità di evitare ritardi nelle nostre costruzioni navali.

Ho già intrattenuto negli anni precedenti la Camera sopra questi ritardi e ne ho illustrate le cause.

Ormai il processo del rinnovamento del naviglio ha preso un ritmo normale e poichè si tratterà in avvenire di riprodurre nella maggior parte dei casi tipi già sperimentati si può affermare che i termini di consegna verranno nel futuro sempre più rispettati perchè, mentre l'Amministrazione seguirà la norma di non apportare sostanziali modifiche ai progetti in corso di esecuzione, non mancherà di prendere i severi provvedimenti invocati per ritardi che dipendessero dalle ditte. Ciò rientra anche nell'interesse delle ditte costruttrici poichè il fattore tempo nelle costruzioni navali ha un notevole ripercussione sul costo definitivo.

Le costruzioni italiane godono nel mondo industriale e marinaro meritata riputazione; i progetti dei nostri cantieri sono sempre accolti con il massimo favore nelle competizioni internazionali per le forniture di materiale navale agli Stati che, non avendo una propria industria di costruzioni, debbono rivolgersi all'Estero. Non siamo in questo superati neppure da nazioni che hanno più lunga tradizione nelle costruzioni navali e meccaniche. I nostri cantieri stanno costruendo navi per l'Argentina, Brasile, Paraguay, Rumenia, Turchia e stanno concludendo trattative con altre Nazioni.

*Allenamento.* — Trattando del materiale dovrei ora parlarvi delle armi, del munizionamento, dei siluri, delle torpedini, dei congegni di direzione del tiro e di tutte le applicazioni della scienza all'arte della guerra marittima. In questo campo noi seguiamo con vivo interessamento ogni progresso e abbiamo raggiunto nei vari rami, risultati soddisfacenti.

Abbiamo sistemato su due cacciatorpediniere le nuove centrali studiate in collaborazioni tra le ditte e i nostri tecnici. Una di queste stazioni è stata completamente collaudata ed ha corrisposto pienamente in nu-

merosissime esercitazioni di tiro. Questa stazione modello serve di base per le altre che si costruiscono per le nuove unità.

Da tempo la marina si occupa dei problemi di radio-comando perchè vi sono applicazioni che possono interessarla. Sappiamo che questo problema è già stato risolto da altre nazioni compresa quella cui accenna l'onorevole relatore. L'impiego delle navi bersaglio radiocomandate oggi ha avuto pratica attuazione; anche presso di noi è preso in attento esame.

In attesa che le nuove unità dei vari programmi degli anni decorsi entrino a far parte organica delle nostre forze navali, fatto che contribuirà in sommo grado a tenere alto lo spirito degli Stati Maggiori e degli equipaggi, non abbiamo tralasciato con i mezzi esistenti di dare ogni maggiore sviluppo allo allenamento marinresco e alla preparazione guerresca. Le forze navali attualmente in armamento sono nella loro quasi totalità raggruppate in due squadre che hanno la loro normale dislocazione nell'Alto Tirreno e nell'Jonio. Agli ammiragli comandanti queste due squadre è stata concessa nella estrinsecazione del loro compito una larga indipendenza. Le istruzioni che per ordine del ministro ha emanato il Capo di Stato Maggiore della marina danno loro ampia autonomia e libertà di iniziativa nella preparazione e nello svolgimento dei programmi di allenamento e di esercitazioni. Con l'anno decorso si è ripresa la tradizione di viaggi di istruzione all'estero nel periodo estivo da parte delle forze navali, quest'anno una delle due squadre si spingerà fino ai porti dell'Atlantico, l'altra sino alle coste della Palestina.

Due sommergibili nuovi hanno fatto una crociera in Oceano, altri li seguiranno.

Queste navigazioni hanno nel nostro intendimento lo scopo di acuire il senso marinresco negli equipaggi e negli ufficiali.

Nell'anno testè ultimato le esercitazioni di tiro e di lancio che sono l'indice palese della preparazione di una forza navale hanno avuto largo sviluppo. Come gli onorevoli deputati comprendono non mi è possibile per ragioni di riservatezza fornire dati o presentare particolareggiate statistiche. I colpi di tiro normale sono stati parecchie decine di migliaia ed a centinaia di migliaia si contano quelli di tiro ridotto. In questo campo abbiamo fatto notevoli progressi: se noi paragoniamo i risultati delle esercitazioni dell'anno decorso con quelli di tre anni or sono possiamo misurare il cammino fatto, la serietà con la quale le esercitazioni sono compiute, l'appas-

sionato buon volere che nella riuscita mettono Ammiragli, Stati Maggiori ed equipaggi.

L'anno scorso al termine del periodo di allenamento sono state eseguite esercitazioni di insieme sotto la personale direzione del Capo di Stato Maggiore. All'ultima fase di queste ha assistito il ministro e ne ha riportato favorevole impressione.

Sappiamo perfettamente che ad eccezione della 1ª Divisione siluranti, le navi che attualmente costituiscono le due squadre sono antiquate, di vari tipi, di modesto valore militare. Pure anche su queste navi si lavora con tenacia e vigoria; l'allenamento che su queste unità fanno Stati Maggiori ed equipaggi permetterà di armare le nuove navi con personale all'altezza del proprio compito.

Oltre alle navi tenute permanentemente in armamento che costituiscono la parte più moderna ed efficiente del naviglio da guerra abbiamo avuto particolare cura delle unità che per ragioni di bilancio e di personale, pur avendo ancora un notevole valore militare, sono tenute in riserva. Esse sono state raggruppate in riserve divisionali con assegnazione sia pure limitata di personale e di ufficiali per assicurarne la buona conservazione.

Abbiamo invece con ogni energia cancellato dai quadri un numero notevole di navi il cui mantenimento non era giustificato dal valore bellico e rappresentava un ingente e poco redditizio onere finanziario.

Solo l'Inghilterra ha proceduto in questo campo con pari energia.

*Scuole.* — Ma non crediate, onorevoli deputati, che l'attività della marina da guerra si svolga unicamente presso le Forze navali; vi sono altre attività meno note e appariscenti ma ai fini della Marina non meno importanti.

Prima fra tutte quella che si riferisce al complesso funzionamento delle scuole e dei corsi svariati che in esse si svolgono. Ogni specializzazione, ogni gradino da superare nella carriera ha per presupposto la frequentazione con successo di un corso di istruzione. Questa attività, che interessa tutti i rami del servizio e tutte le categorie del personale, occupa un gran numero di ufficiali, diverse centinaia fra istruttori e frequentatori, assorbe molte energie e costituisce un grave dispendio e forse non è da tutti valutata nella sua reale importanza. È tutto personale che temporaneamente è tolto al mare, ma che prepariamo per il mare.

Tutti conoscono la fucina dei nostri giovani ufficiali, l'Accademia navale. Oltre all'Istituto di guerra marittima, vero centro

di alti studi operante in stretta collaborazione coll'Ufficio del Capo di Stato Maggiore da cui direttamente dipende, frequentato da ufficiali superiori della marina e da rappresentanti delle altre forze armate dello Stato, hanno sede presso l'Accademia tutti i corsi di specializzazione superiore frequentati dai tenenti di vascello, i corsi di perfezionamento dei sottotenenti di vascello e quelli di tutti gli altri Corpi della marina.

L'Accademia navale è il principale ma non l'unico centro di istruzione degli ufficiali, poichè a Taranto ha sede il corso di comando, per tenenti di vascello, a Genova il corso di specializzazione idrografica, sulle navi i corsi di tiro navale e di tiro antisilurante.

Più imponente per mole è forse l'organizzazione scolastica per quanto riguarda i sottufficiali e il Corpo Reale Equipaggi.

Gruppo scuole di Pola, scuola meccanici di Venezia, scuole specialisti di Spezia, scuola radio-telegrafica del Varignano costituiscono un bene studiato, bene attrezzato e perfettamente rispondente organismo per la formazione degli equipaggi e per la preparazione dei sottufficiali delle diverse categorie che in vari periodi della carriera vi seguono i corsi di perfezionamento, titolo necessario alla promozione al grado superiore.

Meritano, onorevoli deputati, di essere conosciute e visitate.

Ogni anno varie migliaia di uomini si avvicendano dalle forze navali alle scuole e da queste fanno ritorno a bordo, avendo rinfrescato e aggiornato le proprie conoscenze in fatto di materiale e delle sue modalità di impiego, e curati particolarmente nello spirito.

Questo grandioso lavoro è indispensabile per preparare alle nuove navi e alle nuove armi ufficiali e personale tecnicamente e professionalmente preparati.

*Personale.* — Se abbiamo curato, in relazione alle nostre possibilità e alle nostre capacità, il materiale, abbiamo provveduto, crediamo con successo, al reclutamento ed alla buona preparazione del personale.

I provvedimenti in questo campo sono stati vari. Si è creato il volontariato a premio di 4 e di 6 anni resi necessari per la sopravvenuta adozione nel dopo guerra di ferme più brevi che per il passato, mentre la maggiore complessità di tutti i meccanismi di bordo rendeva sempre più necessario un personale tecnico profondamente specializzato. Questo provvedimento, mentre permetterà la presenza a bordo di una più forte aliquota

di equipaggi dotati di solida preparazione tecnica assicurerà una migliore conservazione del materiale con conseguente vantaggio della efficienza delle navi e non lieve economia nelle spese di manutenzione e di riparazione del naviglio.

Per quanto ha riguardo al volontariato a premio ritengo opportuno fare una dichiarazione che rispecchia anche il pensiero del mio ministro che cioè il personale volontario deve essere a bordo non già, come ad imitazione dell'ordinamento di altre Marine alcuni vorrebbero nel massimo possibile numero, ma bensì il minimo indispensabile per assicurare il raggiungimento di quegli scopi che con la sua istituzione ci siamo proposti. Noi vogliamo che il personale di leva, tra cui è possibile scegliere e formare buoni tecnici per i servizi meno strettamente specializzati, si senta sulle navi parte integrante e vivente della compagine dell'equipaggio e non solamente impiegato a quelli che potrebbero considerarsi gli uffici ed i compiti di secondaria importanza.

Al personale volontario, che si sottopone ad obblighi di servizio che esorbitano da quelli che le leggi dello Stato impongono a tutti i cittadini, abbiamo sentito la opportunità di assegnare una retribuzione non troppo diversa, se si tiene calcolo di quanto esso viene in definitiva a costare alla marina, da quella cui potrebbe aspirare nella vita civile; retribuzione che in parte gli viene consegnata al termine del servizio sotto forma di un premio di congedamento.

Come è noto agli onorevoli deputati, svariatissime sono le specialità della Regia marina per quanto ha riguardo alle armi, alle macchine, ai servizi; posti di responsabilità, incarichi di fiducia che presuppongono una larga preparazione tecnica sono affidati ai sottufficiali. Essi non possono essere considerati come semplici esecutori di ordini, ma bene spesso, particolarmente sulle piccole navi, come diretti collaboratori.

Abbiamo migliorato le loro condizioni di vita a bordo, li curiamo e selezioniamo affinché sempre più essi godano di un elevato prestigio militare e professionale.

Nell'ultimo discorso al Senato annunciai che sarebbero state migliorate le condizioni finanziarie degli ufficiali a bordo, specialmente di quelli aventi cariche di responsabilità. La promessa è stata mantenuta.

Avevo anche dichiarato che sarebbero stati presi provvedimenti in relazione alla impellente necessità di prolungare l'esercizio del comando quanto possibile. A tal fine non

tutti gli ufficiali superiori ma solo quelli che, date le condizioni generali della carriera, avranno probabilità di progredire, saranno destinati ai comandi navali.

Comprendo ed è legittimo che questo provvedimento abbia addolorato coloro che per ragioni di interesse superiore hanno dovuto essere esclusi da quella che è la più alta aspirazione dell'ufficiale di marina, il comando navale. Pur troppo gli interessi generali esigono da tutti abnegazione e sacrifici e non è senza rammarico che abbiamo dovuto nell'interesse del Corpo e del servizio privare di questa ultima soddisfazione ufficiali che per molti anni hanno prestato lodevole servizio.

La forza numerica del Corpo Reale equipaggi coll'entrata in servizio delle nuove navi dovrà inevitabilmente essere accresciuta, non solo per provvedere all'armamento e alla efficienza delle forze navali ma anche alla conservazione delle unità che per ragioni di bilancio non potranno essere tenute armate.

Dovrà anche essere accresciuto il Corpo degli ufficiali che da qualche anno costringiamo ad un lavoro straordinariamente intenso ma il cui numero diventa sempre più insufficiente alle crescenti necessità. Gli ufficiali di completamento chiamati in numero sempre maggiore a sopperire nei gradi inferiori alle deficienze dei quadri del servizio attivo e il cui reclutamento ci ha dato dei risultati veramente degni di menzione portano un redditizio e efficace contributo. Abbiamo anche richiamato per un breve periodo di tirocinio professionale altri ufficiali di complemento che hanno seguito con vivo interesse ed ottimi risultati, particolari corsi di istruzione.

*Servizi.* — Ho parlato di forze navali, di scuole, del problema organico del personale, ma per l'efficienza della Marina sono ancora indispensabili altri fattori: basi, arsenali di raddobbo, rifornimenti approvvigionamenti.

Le navi oggi più che per il passato possono vivere ed agire alla sola condizione di trovare porti, arsenali, basi navali difese e ben attrezzate pronti ad accoglierle.

Le mutate condizioni della guerra moderna, il mutato equilibrio politico mondiale ci hanno indotto a rivedere e a riordinare l'organizzazione a terra della marina seguendo concetti rispondenti alle presenti necessità.

Conosciamo le manchevolezze ancora esistenti in questo campo e ad esse, come a quelle che si riferiscono ad ogni categoria di servizi, facciamo fronte gradatamente ma con continuità.

Le dotazioni in ogni campo si arricchiscono; procediamo con ordine e con metodo, e ciò porta anche un vantaggio economico: abbiamo la ambizione di poter dire che si amministra con molta oculatezza.

Voglio ancora rispondere ad alcune osservazioni dell'onorevole relatore.

La marina non ha mancato di considerare la possibilità di impiegare sommergibili da carico, idea che si presenta seducente e che ha avuto un principio di attuazione, subito però abbandonato, durante l'ultima guerra. Essa ha dovuto arrestarsi davanti alla considerazione del numero di unità che sarebbero indispensabili per risolvere per questa via, anche solamente in minima parte, il problema dei rifornimenti.

Per quanto si riferisce alle turbine nazionali, cioè a quelle Belluzzo, esse hanno dato, come ho già dichiarato l'anno scorso, ottimi risultati; tra non molti mesi avranno luogo le prove di altri esemplari di maggiore potenza, dai quali si ripromettono ancora migliori risultati.

Al riguardo dell'utilizzazione delle caverne per il ricovero dei depositi di nafta, l'onorevole relatore suggerisce di rivolgersi all'Istituto Speleologico Italiano. Abbiamo iniziato le ricerche di queste località protette e certamente chiederemo il concorso di questo Istituto.

Per quanto si riferisce ai fari e fanali debbo dichiarare all'onorevole relatore che essi rispondono in massima a tutti i bisogni della navigazione.

I fari dall'anno 1910, data del passaggio in gestione alla Regia marina, sono più che raddoppiati come numero e completamente trasformati come tipo sicchè non esiste oggi più un faro di tipo antiquato.

Noi non abbiamo notizia di particolari bisogni della marina mercantile; io prego l'onorevole relatore di volere eventualmente segnalarmeli, perchè se riconosciuti legittimi possano avere soddisfazione.

Per quanto riguarda l'illuminazione delle coste del vicino Regno di Albania non è evidentemente materia di competenza di questo Dicastero; posso tuttavia annunciare che sono in corso trattative per una stretta collaborazione in questa materia col Governo amico e vicino.

Riguardo al Dodecanneso la questione è molto complessa e non è di competenza né dipende dall'Amministrazione marittima.

*Conclusione.* — Riepilogando le brevi e succinte dichiarazioni possiamo affermare che in sette anni molto lavoro è stato compiuto.

Per cause che è inutile analizzare la marina aveva perduto nel passato molta della sua efficienza, anche perchè la maggior parte delle navi erano per l'uso in guerra e per l'abbandono del dopo-guerra ridotte in condizione precarie.

Gli Stati Maggiori e gli equipaggi dovevano inevitabilmente soffrire di questo stato di cose che ha avuto carattere transitorio e che può avere avuto analoga rispondenza in altre marine.

Rimettere in efficienza le navi, riordinare gli organismi tecnici, predisporre programmi navali, migliorare lo spirito della compagine col riportarne le forze all'attività normale, sia nel campo marinaresco che in quello tecnico, riorganizzare i servizi, ripristinare le dotazioni sono fatti che si enunciano in brevissime parole, ma che richiedono lungo tempo per la pratica attuazione. Può essere che oggi non tutto risponda perfettamente ai nostri desiderata, ma faremo ogni sforzo per eliminare le eventuali deficienze.

Le forze navali armate sono in efficienza, il navigare può considerarsi cosa abitudinaria, così ogni genere di esercitazione trova il personale addestrato, così che la preparazione non è oggi inferiore a quella dell'anteguerra.

La prima squadra nel prossimo anno sarà nella quasi sua totalità formata di navi costruite ed approntate in questi ultimi anni; nel '32 e '33 ed anche prima le squadre saranno completamente rinnovate e se per numero non potremo gareggiare con le marine di primissimo ordine, disporremo pur sempre di una forza degna di rispetto.

Nave per nave di ogni tipo e classe, equivalgono a quelle di ogni altro paese; dobbiamo anzi educare il nostro animo a ritenerle superiori alle corrispondenti.

Non voglio che queste dichiarazioni creino illusioni, l'oggi non deve essere che un punto di partenza per il domani: vi sono sempre larghe possibilità di progresso in ogni campo.

La Marina nel suo presumibile impiego in mare non è però oggi più sola: l'arma aerea dovrà cooperare strettamente con essa.

Non vi è chi non scorga come alcuni dei compiti offensivi che precedentemente erano devoluti alle forze navali dovranno essere affidati con maggiore efficacia all'Armata aerea; ve ne sono altri in cui la Marina è insostituibile, ma che oggi non può esplicare senza l'ausilio dell'Aeronautica.

Di una intima collaborazione fra forze navali e forze aeree ci danno tipico esempio le nazioni Inglese e Nord Americana che, essendo le due potenze maggiori navali, sono anche

quelle che hanno dato all'aviazione marittima il maggiore sviluppo.

La marina e l'aviazione hanno nel dopo guerra subito una crisi; da questa, dopo un periodo di raccoglimento e di riordinamento, sono ora felicemente uscite.

Questo periodo di riordinamento e di sviluppo ha dato agio di chiarire e approfondire il pensiero militare che il dopo guerra aveva turbato e in questa chiarificazione noi troveremo certamente la via ad una sempre più stretta e proficua collaborazione.

Quattro anni or sono nella seduta del 2 aprile 1925 udivo al Senato, come spettatore, il discorso del Capo del Governo che chiudeva un appassionato dibattito di questioni militari.

Egli chiedendosi che cosa fosse l'efficienza bellica della Nazione rispondeva: « È il risultato supremo di tutte le forze storiche e attuali di un popolo. Dico tutte! » e soggiungeva: « E d'altra parte tutte le forze economiche, politiche, militari, un alto grado di cultura sarebbero insufficienti se il popolo si fosse adagiato in un benessere edonistico e vile e non fosse più capace di dare lo sforzo guerriero necessario ».

E, supponendo infine di dover fare indagini presso un'altra nazione per determinare la potenza militare, elencava i vari elementi che a questa contribuiscono, soffermandosi specialmente a considerare le condizioni morali del popolo e della compagine militare.

Quei concetti e quelle parole mi sono stati sempre presenti nella funzione di collaboratore del mio Ministro ed ho sempre sentito che le forze militari non possono vivere avulse dalla nazione.

Nel campo strettamente legato al mio compito, mi sono sempre soffermato a considerare le forze meccaniche e quelle morali, e quando vengo a contatto con i capi responsabili della marina mi indugio particolarmente a chiedere dello spirito degli Stati Maggiori e degli equipaggi, giacchè sono portato a dare maggiore peso a questi valori piuttosto che alle forze materiali (*Applausi*).

La storia lontana e recente ci mostra che le forze più imponenti possono svanire quando viene meno la coesione morale e che nelle azioni, se il numero ha influenza, non ne ha sempre una preponderante.

La nostra generazione ha partecipato alla lotta cruenta; non vi è certo chi abbia scorto impallidire un cannone o fremere di emozione una macchina. Queste sono debolezze degli uomini; dobbiamo educarli per vincerle.

Cento e più anni addietro uno dei più grandi capitani di mare all'inizio di una grande battaglia che decideva dell'avvenire del suo paese si è rivolto alla virtù civile dei suoi dipendenti.

Critici e studiosi hanno considerato l'uomo nelle sue capacità di tattico e stratega, noi ammiriamo in Nelson, l'innovatore nel campo disciplinare ed educativo che ha saputo elevare la coscienza individuale nei suoi equipaggi a tale grado da potere come unico incitamento chiedere loro di fare il proprio dovere.

Ma vogliamo tra i molti altri esempi citarne uno, tratto dalla nostra storia navale. Uno dei grandi capitani del XV secolo, il notaio genovese Biagio Assareto, prima della vittoriosa battaglia di Ponza, ove aveva di fronte forze notevolmente superiori, rivolgeva un proclama ai suoi equipaggi:

« Non sono armi da offendervi la superbia, la ferocia del riso, la mostra di assai gente, perchè sole virtù che fanno il pugnare prospero e glorioso sono la fama che avete di essere nelle cose del mare su tutti i popoli del mondo sapientissimi e maestri nel lanciare balestre e saette che tutto sono nella marittima guerra » ed anche egli faceva appello alle loro civiche virtù.

Sono trascorsi da allora cinque secoli; oggi ancora è necessario essere sul mare sapientissimi, maestri nel maneggiare le armi, ed essere illuminati da una fede e guidati da un ideale. (*Vivissimi generali e prolungati applausi — Il Capo del Governo, i ministri e moltissimi deputati si congratulano con l'onorevole sottosegretario di Stato*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, qualora non vi siano osservazioni, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

Se ne dia lettura.

DUDAN, segretario, legge:

STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA MARINA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO DAL 1º LUGLIO 1929 AL 30 GIUGNO 1930. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero — Personale — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (*Spese fisse*), lire 3,100,000.

Capitolo 2. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni di acqua, lire 150,000.

Capitolo 3. Biblioteche della Regia marina, lire 11,000.

Capitolo 4. Spese di telegrammi per l'Amministrazione centrale (*Spesa obbligatoria*), lire 40,000.

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

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

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

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

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

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

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

Capitolo 12. Premi di operosità al personale tecnico della Regia marina, lire 250,000.

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

Capitolo 14. Premi di operosità ai militari destinati a prestar servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il Comando superiore del Corpo Reale equipaggi, lire 52,000.

Capitolo 15. Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici, lire 50,000.

Capitolo 16. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie — Premi e contributi per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 190,000.

Capitolo 17. Spese per acquisto di medaglie al valor militare ed al valore di marina; acquisto di decorazioni, lire 3,000.

Capitolo 18. Sovvenzione all'Opera Nazionale Balilla per le navi-scuole marinaretti, lire 180,000.

Capitolo 19. Spese casuali, lire 12,000.

*Debito vitalizio*. — Capitolo 20. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili) (*Spese fisse*), lire 47,000,000.

Capitolo 21. Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (*Spese fisse*), lire 36,000,000.

Capitolo 22. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970,

modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 70,000.

*Spese per l'istruzione nautica.* — Capitolo 23. Personale degli istituti di istruzione nautica — Stipendi, supplementi di servizio attivo e altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 3 milioni e 150,000.

Capitolo 24. Indennità per missioni compiute nell'interesse della istruzione nautica — Indennità di trasferimento, lire 40,000.

Capitolo 25. Premi e sovvenzioni a titolo di incoraggiamento e per l'incremento dell'istruzione nautica — Sovvenzioni ad istituti di istruzione nautica — Borse di studio — Sussidi ad alunni e concorso nelle spese per imbarco di allievi su navi-scuole e per spese di esercitazioni pratiche — Retribuzione per incarichi speciali, lire 300,000.

*Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo.* — Capitolo 26. Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe ed altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 3,400,000

Capitolo 27. Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e del segnalamento marittimo — Materiale e mano d'opera — Rinnovazione degli apparecchi — Spese di esercizio del naviglio addetto al servizio dei fari, lire 2,200,000.

Capitolo 28. Pigionii pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo (*Spese fisse*), lire 5,000.

Capitolo 29. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste — Indennità di responsabilità ai comandanti di zona, lire 115,000.

*Spese per la marina militare.* — Capitolo 30. Ufficiali della Regia marina — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (*Spese fisse*), lire 41,750,000.

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

Capitolo 32. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina, lire 235,000.

Capitolo 33. Corpo Reale equipaggi marittimi — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme, lire 72,500,000.

Capitolo 34. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sot-

tufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi, lire 26,000,000.

Capitolo 35. Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario, lire 26,000,000.

Capitolo 36. Corpo Reale equipaggi marittimi — Viveri, lire 74,500,000.

Capitolo 37. Corpo Reale equipaggi marittimi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti — Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali — Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni — Contribuzione alla Cassa invalidi della marina mercantile — Gratificazioni ai riformati, alte paghe ai musicanti e strumenti musicali — Spese delle scuole a terra — Distinzioni onorifiche — Spese per giochi sportivi e ricreatori — Biblioteche dei marinari — Trasporti di materiali, lire 5,000,000.

Capitolo 38. Difese costiere — Soprassoldi al personale, lire 750,000.

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

Capitolo 40. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi, lire 2,500,000.

Capitolo 41. Retribuzioni alla Milizia per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento, lire 500,000.

Capitolo 42. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, soprassoldi ed assegni speciali a terra (Regio decreto 2 giugno 1924, n. 933) (*Spese fisse*), lire 410,000.

Capitolo 43. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, lire 3,550,000.

Capitolo 44. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi marittimi, lire 5,200,000.

Capitolo 45. Premi per invenzioni, lavori e studi recanti un utile contributo, nei riguardi scientifici, tecnici, od economici, ai servizi della Regia marina, *per memoria*.

Capitolo 46. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 2,400,000.

Capitolo 47. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore, lire 48,000,000.

Capitolo 48. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti — Comando delle scuole del Corpo Reali equipaggi marittimi) — Spese di funzionamento e di mense — Soprassoldi di insegnamento ai professori militari, lire 3,400,000.

Capitolo 49. Istituti di marina — Stipendi e supplementi di servizio attivo ai professori civili (*Spese fisse*), lire 480,000.

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

Capitolo 51. Servizio idrografico — Stipendi e supplementi di servizio attivo al personale civile dell'Istituto idrografico di Genova (*Spese fisse*), lire 450,000.

Capitolo 52. Servizio idrografico — Materiale, lire 570,000.

Capitolo 53. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi marittimi (giornale di cura e materiali d'ospedale), lire 3,300,000.

Capitolo 54. Contributo governativo per il funzionamento del Regio Comitato talassografico italiano (Regio decreto 14 giugno 1928, n. 1759), lire 400,000.

Capitolo 55. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*), lire 900,000.

Capitolo 56. Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare, lire 11,500,000.

Capitolo 57. Fitto di locali e canoni d'acqua per la marina militare, lire 480,000.

Capitolo 58. Personali civili dipartimentali (di ragioneria, di gestione, d'ordine, ingegneri chimici ed elettricisti, tecnici, disegnatori e assistenti dei Regi arsenali marittimi) — Stipendi e supplementi di servizio attivo (*Spese fisse*), lire 11,500,000.

Capitolo 59. Indennità di gestione e di responsabilità, lire 197,000.

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

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

Capitolo 62. Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi, lire 600 mila.

Capitolo 63. Combustibili liquidi e solidi per la navigazione e per i servizi di bordo in

genere, per le fotoelettriche, per le stazioni radiotelegrafiche, per le difese marittime, per gli apparati motori degli arsenali, per le ferrovie locali e per gli autoveicoli — Ricostituzione delle scorte nei depositi — Fornitura di energia elettrica per l'esercizio degli apparati motori, per i servizi di porto e per le Regie navi in disarmo e in riparazione, lire 70,000,000.

Capitolo 64. Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi, per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per le ferrovie locali — Ricostituzione delle scorte nei depositi — Materiali di consumo per le Regie navi, lire 15,000,000.

Capitolo 65. Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 3 milioni.

Capitolo 66. Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi — Spese di collaudo dei materiali — Spese per il movimento e trasporto dei materiali, lire 8,000,000.

Capitolo 67. Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata — Sistemazione di cannoni sulle navi mercantili a scafo metallico, lire 224,180,000.

Capitolo 68. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata, lire 56,850,000.

Capitolo 69. Rinnovamento, munizionamento e torpedini — Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo — Materiali per la costruzione di bersagli — Premi di tiro, lire 15,000,000.

Capitolo 70. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese d'assicurazione del personale lavorante della Regia marina, lire 89,150,000.

Capitolo 71. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263), *per memoria*.

Capitolo 72. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 5,000,000.

Capitolo 73. Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali, lire 225,000.

Capitolo 74. Spese postali, telegrafiche e telefoniche dipartimentali, lire 300,000.

Capitolo 75. Spese per rilegature, macchine da scrivere, calcolatrici e materiali speciali. Acquisti di pubblicazioni tecniche per uso degli uffici dipartimentali, lire 170,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 76. Personale transitorio in via di eliminazione, lire 61,000.

Capitolo 77. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 180,000.

Capitolo 78. Indennità temporanea mensile ai personali civili e militari della Regia marina, lire 12,000,000.

Capitolo 79. Contributo straordinario al Regio Comitato talassografico per corrispondere al personale civile di ruolo, assistente, la indennità temporanea mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, e Regi decreti 20 luglio 1919, n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737, lire 42,000.

Capitolo 80. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima, lire 15 milioni e 800,000.

Capitolo 81. Indennità di licenziamento al personale lavorante della Regia marina (Regi decreti 19 aprile 1922, n. 945 e 7 giugno 1928, n. 1536), lire 500,000.

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

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

Capitolo 84. Miglioramento dell'efficienza bellica delle Piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, lire 14,000,000.

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

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

Categoria II. *Movimento di capitali*. — *Partite che si compensano nell'entrata*. —

Capitolo 87. Fondo scorta per le Regie navi e per i corpi e gli enti a terra della Regia marina (Regio decreto 5 dicembre 1928, n. 2638), lire 32,000,000.

*Riassunto per titoli*. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 4,524,000.

Debito vitalizio, lire 83,070,000.

Spese per l'istruzione nautica, lire 3 milioni e 490,000.

Spese per fari e segnalamenti marittimi, lire 5,720,000.

Spese per la marina militare, lire 864 milioni e 12,000.

Totale della Categoria I della parte ordinaria, lire 960,816,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 33,583,000.

Spese per la marina militare, lire 206 milioni.

Spese diverse, lire 34,630.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 239,617,630.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — Partite che si compensano nell'entrata, lire 32,000,000.

Totale del Titolo II. Spesa straordinaria, lire 271,617,630.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 1,232,433,630.

*Riassunto per categorie*. — Categoria I. Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria), lire 1,200,433,630.

Categoria II. Movimento di capitali, lire 32,000,000.

Totale generale, lire 1,232,433,630.

PRESIDENTE. Metto a partito questo totale generale.

(È approvato).

Si dia lettura della tabella annessa.

DUDAN, segretario, legge:

#### TABELLA A.

ELENCO DEI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA MARINA PER L'ESERCIZIO 1929-30, LO STANZIAMENTO DEI QUALI PUÒ ESSERE AUMENTATO MEDIANTE PRELEVAMENTO DAL FONDO A DISPOSIZIONE DI CUI AL CAPITOLO N. 72 (Articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511).

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

Capitolo 31. Ufficiali in posizione ausiliaria — Indennità annua (*Spese fisse*).

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

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

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

Capitolo 35. Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario.

Capitolo 36. Corpo Reale equipaggi marittimi — Viveri.

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

Capitolo 38. Difese costiere — Soprassoldi al personale.

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

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

Capitolo 41. Retribuzioni alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza dei depositi di combustibili e di munizionamento.

Capitolo 42. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, ecc. (*Spese fisse*).

Capitolo 43. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali.

Capitolo 44. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi marittimi.

Capitolo 46. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.

Capitolo 47. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato maggiore.

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

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

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

Capitolo 68. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il

ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata.

Capitolo 70. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese di assicurazione del personale lavorante della Regia marina.

Capitolo 71. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263).

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

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

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

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

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, i quali implicano anche l'approvazione della tabella di cui è stata data lettura.

## ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

## ART. 2.

Lo stanziamento autorizzato con l'articolo 5 della legge 3 giugno 1926, n. 910, per le spese di « Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi, ecc. », è aumentato per l'esercizio finanziario 1929-1930, della somma di lire 40,000,000.

(È approvato).

## ART. 3.

Le disposizioni degli articoli 20 e 44 del Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, sono estese ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi arsenali militari marittimi: i relativi prelevamenti non potranno eccedere, durante l'esercizio 1929-30, la somma di lire quattro milioni.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio medesimo, potranno operarsi preleva-

menti dal Fondo a disposizione, di cui ai succitati articoli di legge, sono descritti nella annessa tabella A.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il Capo del Governo ha presentato il seguente disegno di legge:

Provvedimenti per le stazioni di cura, soggiorno e turismo. (180)

Do atto al Capo del Governo della presentazione di questo disegno di legge che sarà inviato alla Giunta generale del Bilancio.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui due disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930: (20)

Presenti e votanti . . . . .	223
Maggioranza . . . . .	112
Voti favorevoli . . . . .	221
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930: (19)

Presenti e votanti . . . . .	223
Maggioranza . . . . .	112
Voti favorevoli . . . . .	221
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Amicucci — Angelini — Arcangeli — Ardissonne — Arnoni — Ascenzi — Ascione.

Baccarini — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Baragiola — Barbaro — Barbiellini-Amidei — Barbieri — Barisonzo — Barni — Bartolini — Bascone — Basile — Belluzzo — Bennati — Benni — Berta — Bertacchi — Biagi — Bianchi Fausto — Bibolini — Bifani — Bodrero — Bombrini — Bonardi — Bono — Borrelli Francesco — Bottai — Brescia — Buichi — Bruni — Buronzo — Buttafochi.

Caccese — Cacciari — Calore — Calza Bini — Cao — Capialdi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cardella — Cariolato — Cartoni — Carusi — Casalini — Castellino — Catalani — Ceci — Chiarini — Cingolani — Clavenzani — Colucci — Crisafulli-Mondio — Cristini — Crò — Crollalanza.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Francisci — De La Penne — Del Croix — De Nobili — Di Belsito — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Ducrot — Dudan — Durini.

Fancello — Fantucci — Fera — Ferracini — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Franco — Fregonara.

Gangitano — Gargioli — Genovesi — Gianturco — Giardina — Giarratana — Giordani — Giunti Pietro — Giuriati Domenico — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi Dario.

Igliori — Imberti — Irianni.

Josa — Jung.

Leale — Leici — Leonardi — Leoni — Lesona — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini — Lunelli — Lupi — Lusignoli.

Macarini Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Manaresi — Maracchi — Maraviglia — Maresca di Serracapriola — Marini — Marquet — Martelli — Mazzini — Melchiori — Messina — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Molinari — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Mottola Raffaele — Mulè — Muzzarini.

Olivetti — Oppo — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palermo — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Peretti — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Pezzoli — Pierantoni — Pierazzi — Porro — Preti.

Raffaelli — Redaelli — Restivo — Riccardi  
Raffaello — Ricciardi Roberto — Ridolfi — Ri-  
ghetti — Romano Michele — Roncoroni — Ro-  
tigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro —  
Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiavi —  
Scotti — Serena Adelchi — Sertoli — Severini  
— Sirca — Solmi — Sorgenti — Spinelli —  
Starace Achille — Steiner.

Tallarico — Tassinari — Trapani-Lombardo  
— Tredici — Trigona — Tròilo — Turati.  
Ungaro.

Valery — Vascellari — Verga — Vergani  
— Vezzani — Viale — Vianino — Viglino.  
Zaccaria Pesce — Zanicchi — Zingali.

*Sono in congedo:*

Adinolfi — Antonelli.  
Bonaccini.  
Canelli — Cascella — Chiesa — Ciarlantini  
— Coselschi.  
Farinacci — Foschini.  
Marescalchi — Marinelli — Mariotti — Me-  
dici del Vascello — Mendini — Moretti.  
Negrini.  
Pirrone — Pisenti Pietro.  
Riolo.  
Serono Cesare.

*Sono ammalati:*

Banelli — Bigliardi — Borghese.  
Mantovani.  
Ricchioni.  
Tullio.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Alezzini — Alfieri.  
Belloni — Biancardi — Bilucaglia — Bor-  
riello Biagio.  
Caldieri — Ceserani — Ciardi.  
De Cinque — Del Bufalo — De Marsico.  
Fossa — Fusco.  
Gaddi-Pepoli — Garelli — Gervasio —  
Guidi-Bufferini.  
Landi — Limoncelli.  
Magrini — Malusardi — Marelli — Mez-  
zetti.  
Panunzio — Postiglione — Puppini.  
Radio de Radiis — Razza — Rocca Ladi-  
slao — Rossi.  
Santini — Storace Cinzio.  
Tanzini — Tarabini.  
Vacchelli — Vassallo Severino — Vecchini.

**La seduta termina alle 0.25.**

## Ordine del giorno della seduta del 31 alle ore 21.

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1. — Sistemazione della posizione di taluni  
funzionari delle cessate Camere di commercio.  
(54)

2. — Disposizioni in ordine alla Cassa na-  
zionale di previdenza e mutualità tra i funzio-  
nari delle cancellerie e segreterie giudiziarie.  
(90)

3. — Proroga delle temporanee agevolazioni  
tributarie agli atti di fusione delle Società com-  
merciali. (146)

4. — Soppressione del vincolo dell'età per il  
matrimonio degli ufficiali del Regio esercito.  
(163)

5. — Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 31 gennaio 1929, n. 154, che dà esecu-  
zione al Trattato fra l'Italia ed altri Stati fir-  
mato in Parigi il 27 agosto 1928. (62)

6. — Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 2 dicembre 1928, n. 2697, recante pro-  
roga al termine assegnato al comune di Bolo-  
gna per il riordinamento degli uffici e dei ser-  
vizi e per la dispensa del personale. (*Appro-  
vato dal Senato.*) (159)

7. — Conversione in legge del Regio decreto  
21 marzo 1929, n. 650, riguardante la declassi-  
ficazione della Fossa interna di Milano dalle li-  
nee navigabili di 2ª classe. (154)

8. — Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 11 aprile 1929, n. 468, contenente norme  
relative ai casi di applicazione del trattamento  
di quiescenza stabilito da precedenti disposi-  
zioni in favore di alcuni magistrati giudiziari  
ed amministrativi (91)

9. — Conversione in legge dei Regi decreti  
17 dicembre 1928, n. 2894, 31 dicembre 1928,  
n. 2957, 21 gennaio 1929, n. 42, 24 gennaio  
1929, n. 110 e 14 marzo 1929, n. 321, recante  
variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario  
1928-29; e convalidazione dei Regi decreti  
31 dicembre 1928, n. 3192, 21 gennaio 1929,  
nn. 40 e 101, e 14 marzo 1929, nn. 325 e 326,  
autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva  
per le spese imprevedute, dell'esercizio finanzia-  
rio medesimo. (40)

10. — Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 10 gennaio 1929, n. 27, concernente la sop-  
pressione del servizio stenografico, e la istitu-  
zione di un servizio speciale riservato, presso  
la Presidenza del Consiglio dei ministri. (115)

11. — Conversione in legge del Regio de-  
creto-legge 18 marzo 1929, n. 449, recante pro-

roga del termine per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale del comune di Vicenza. (89)

*Discussione di seguenti disegni di legge:*

12. — Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930. (18)

13. — Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930. (22)

14. — Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930. (15 e 15-bis)

---

---

*IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI*

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI