

## XLVII.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 13 MARZO 1930

ANNO VIII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

## INDICE

|  | <i>Pag.</i> |  | <i>Pag.</i> |
|--|-------------|--|-------------|
| <b>Congedi</b> . . . . .   | 1794        | Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 . . . . .  | 1796        |
| <b>Disegni di legge (Approvazione):</b>  |             | FERRETTI PIERO . . . . .   | 1796        |
| Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1929, n. 2163, concernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi . . . . .                       | 1794        | GIURIATI DOMENICO . . . . .  | 1800        |
| Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2356, concernente l'approvazione degli stati di previsione, dell'entrata e della spesa dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848 . . . . . | 1795        | DIAZ . . . . .   | 1803        |
| Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari. . . . .   | 1796        | BAISTROCCHI . . . . .  | 1806        |
| Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari . . . . .   | 1796        | SERONO . . . . .   | 1808        |
| <b>Disegni di legge (Discussione):</b>   |             | SANSANELLI . . . . .   | 1814        |
| Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al Commissario del Governo presso l'Opera nazionale per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima . . . . .  | 1794        | LEALE . . . . .  | 1817        |
| RAZZA . . . . .  | 1794        | <b>Disegni di legge (Volazione segreta):</b>   |             |
|  |             | Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1929, n. 2163, concernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi . . . . .                       | 1819        |
|  |             | Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al Commissario del Governo presso l'Opera nazionale per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima . . . . .  | 1819        |
|  |             | Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2356, concernente l'approvazione degli stati di previsione, dell'entrata e della spesa dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848 . . . . . | 1819        |
|  |             | Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari. . . . .   | 1819        |

|  | Pag. |
|--|------|
| Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari . . . . . | 1819 |
| <b>Interrogazioni (Annunzio)</b> . . . . .   | 1821 |

### La seduta comincia alle 16.

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

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Mariotti, di giorni 10; Lucchini, di 3; Canelli, di 2; Fancello, di 3; Gaetani, di 2; Pavoncelli, di 3; per motivi di salute, gli onorevoli: Borghese, di giorni 2; Begnotti, di 30; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Coselschi, di giorni 2; Borgo, di 2; Albertini, di 5.

(Sono concessi).

### Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1929, n. 2163, concernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1929, n. 2163, concernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 431-A).

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

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 dicembre 1929, n. 2163, concernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra pel funzionamento degli uffici di assistenza della Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi medesimi ».

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

### Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al Commissario del Governo presso l'Opera Nazionale per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al Commissario del Governo presso l'Opera Nazionale, per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima.

Se ne dia lettura.

Gorini, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 475-A).

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

RAZZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Nè ha facoltà.

RAZZA. Onorevoli camerati, ho voluto prendere la parola su questo disegno di legge, perchè nella veramente sintetica relazione del camerata Bartolomei ho trovato un'affermazione che io penso non possa essere lasciata senza che la Camera faccia sapere il suo pensiero sulla vera portata di questo disegno di legge.

Dice il camerata Bartolomei: « Il cambiato indirizzo dell'Opera nazionale combattenti e il diminuito campo d'azione della sua attività consentono ecc., ecc. ».

Ora dopo aver letto le sei righe della relazione, io ho voluto leggere tutta la relazione che il Capo del Governo ha presentato, e ho voluto rileggere anche il testo del decreto-legge di cui si chiede l'approvazione.

Nè la relazione, nè gli articoli di questo disegno di legge portano traccia di qualcosa che significhi diminuito campo d'azione nell'attività dell'Opera nazionale Combattenti. Si tratta di poteri straordinari affidati al Commissario dell'Opera nazionale combattenti allo scopo di consentirgli il riesame e la revisione del personale. (*Interruzione del deputato Lusignoli*).

Ora a questo proposito si tratta di esaminare — e l'interruzione del camerata Lusignoli me ne dà la dimostrazione — se veramente i diritti acquisiti di una specie di organico preesistente possano essere modificati da questo disegno di legge. Ma qui non si tratta evidentemente di compiti dell'Opera. Si tratta qui dei poteri che ad un Commissario — e legittimamente — vengono consentiti per riesaminare la posizione dei funzionari da lui dipendenti, ma non in rapporto a un nuovo indirizzo e tanto meno a diminuiti compiti dell'Opera Nazionale Combattenti.

Se la Camera lasciasse passare questa frase della relazione, significherebbe per la Camera acconsentirebbe veramente ad una limitazione dei compiti dell'Opera Nazionale Combattenti, mentre il decreto-legge parla effettivamente e solo di riesaminare la posizione di alcuni funzionari, ed autorizza a mandarne via alcuni od assumerne degli altri, senza alcun accenno a diminuzione o limitazione di compiti dell'Ente.

D'altra parte devo far osservare — ed è questa anche un'altra ragione per cui ho preso la parola — che l'Opera Nazionale Combattenti ha compiti precisi ed organici in armonia con le stesse nuove direttive della politica rurale, tanto che se l'Opera Nazionale Combattenti non ci fosse, dovremmo inventarla ai fini della bonifica integrale, che ha appunto bisogno di un determinato svolgimento e della funzione fiancheggiatrice di attività bonificatrici, che sono in questo momento nelle possibilità organiche dell'Opera Nazionale Combattenti.

Ora se proprio il giorno in cui il processo di riconquista della terra, come dice il titolo stesso della rinnovellata rivista dell'Opera nazionale dei combattenti, si va svolgendo e si intensifica, se proprio in questo momento noi veniamo qui, con l'autorità di un voto, a dire che l'Opera nazionale dei combattenti ha limitato e circoscritto i suoi compiti, voi capite che ciò è in assoluto contrasto con quelle che sono le necessità, le esigenze della azione, sulla quale si imposta e si imbastisce l'attività bonificatrice dell'Opera nazionale dei combattenti.

D'altra parte noi pensiamo che la nomina di un commissario non voglia significare riduzione o limitazione di compiti. Di tutto ciò non vi è traccia nella relazione che precede il disegno di legge, ed è detto soltanto nella relazione dell'onorevole relatore. C'è un evidente contrasto tra l'una e l'altra, e prego Sua Eccellenza il sottosegretario di Stato, onorevole Giunta, che vedo qui presente, di volermi dare assicurazioni a questo proposito.

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al commissario del Governo presso l'Opera nazionale per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2356, concernente l'approvazione degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2356, concernente l'approvazione degli stati di previsione, dell'entrata e della spesa, dei patrimoni riuniti ex-economali, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 461-A).

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

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2356, che approva gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dei Patrimoni riuniti ex economici, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848 ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 410-A).

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

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano

l'amministrazione delle scuole elementari. Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 392-A).

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

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

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

« Ai concorsi per posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari possono essere ammessi, oltre a coloro che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 23, comma 3º, del testo unico delle leggi e norme giuridiche sull'istruzione elementare e sulle sue opere di integrazione, approvato con Regio decreto 5 febbraio 1928, n. 577, e dall'articolo 1 del Regio decreto 18 ottobre 1928, n. 2422, anche coloro che, pur non essendo in possesso dei requisiti prescritti dai citati articoli:

a) siano forniti di laurea in lettere o filosofia o giurisprudenza, conseguita presso un'Università, oppure di diploma per l'insegnamento negli istituti medi rilasciato dagli istituti superiori di magistero, e di fatto insegnino come ordinari negli istituti Regi o pareggiati di ogni ordine e grado;

b) oppure appartengano alla categoria A, dei ruoli dell'amministrazione scolastica, regionale o centrale, con grado non inferiore all'ottavo;

c) oppure siano liberi docenti ».

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

**Seguito della discussione' del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per lo esercizio finanziario dal 1º luglio 1930 al 30 giugno 1931.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1930 al 30 giugno 1931.

Proseguendo nella discussione generale, è iscritto a parlare l'onorevole camerata Ferretti Piero. Ne ha facoltà.

FERRETTI PIERO. Onorevoli camerati. Vibra ancora nell'aula l'atmosfera di tre-

genda sollevata ieri dalla visione cupa della guerra aerea futura velata di oscure nubi distruggitrici. E dopo la appassionata valutazione delle possibilità e dei modi e delle conseguenze d'impiego fatte ieri dalla valentia oratoria, a tutti nota, del camerata Gray, io mi domando se sia necessario che la voce dell'aviatore ribadisca i concetti, sottolinei il quadro tragico con un qualsiasi commento.

Non lo credo.

Ma credo che certamente mancherei ad una parte del mio dovere di soldato se non precisassi che la nostra incessante richiesta di un più largo respiro, si è limitata e si limita, appunto perchè siamo consapevoli delle necessità del bilancio, a quel minimo indispensabile, non per il vasto programma di difesa, difesa che, come giustamente ha detto l'oratore che mi ha preceduto, non è possibile se non come una forza aerea che fulmineamente porti l'offesa nel paese nemico, ma per quel minimo programma puramente difensivo nel senso stretto della parola. Per un programma più vasto non bastano certo i trecento milioni di aumento, così come oggi non sono sufficienti i 700 milioni per la preparazione dell'arma aerea attuale, se non a prezzo di acrobatiche economie, che soltanto la disciplina di un capo fascista poteva e può richiedere allo slancio entusiastico e allo spirito di sacrificio dei soldati dell'aria.

Programma minimo quindi, assolutamente minimo, che ci autorizza a levare nuovamente la voce in quest'aula, perchè la causa che sosteniamo interessa la difesa e la sicurezza della Patria.

Nè io voglio riportare il problema alla valutazione od al confronto dell'arma aerea in rapporto alle altre forze armate dello Stato e dei loro bilanci, perchè amo pensare in questo momento al problema nostro immediato ed a sè stante.

Non spendo altre parole, onorevoli camerati, perchè è inutile cercare di convincere dei convinti. So perfettamente che tra i convinti c'è anche l'onorevole ministro delle finanze, che cerca e cercherà il modo e gli accorgimenti per dare alla nostra aviazione il mezzo necessario alla sua vita di oggi, vita che è tutta tesa a preparare con fede e con sacrificio, con accorgimento e con tenacia, il glorioso domani.

Un'altra breve osservazione al camerata Gray, al quale gli aviatori sono grati di aver messo il suo valore al servizio della causa aeronautica e con tanto impeto che non

può scaturire se non da una vera fiamma di fede, della nostra fede.

Non è giusto e non è esatto, nel parlare di spese per la difesa aerea del paese, distinguere aviazione militare da aviazione civile, perchè aviazione militare ed aviazione civile formano un tutto unico indissolubile, uno sforzo ed una preparazione concomitante e sincronica, che ha lo stesso nome: aeronautica, che ha lo stesso fine: la gloria della Patria, in pace ed in guerra.

Ed ora onorevoli camerati, che ho brevemente compiuto quello che ho reputato il mio primo dovere, permettetemi di addentrarmi in qualche questione di dettaglio che possa sollevare gli animi dalle visioni fosche, crudamente vere, delle nubi mortifere del fosgene e della termite, verso la bellezza del volo, verso la purezza cristallina dello spazio.

È noto a tutti che l'Italia, nei riguardi della navigazione aerea, è il paese di Europa assolutamente più difficile, perchè, dove non sono le rocce e gli abissi delle catene montane, la coltivazione intensiva rende le pianure e le colline irte di ostacoli di ogni genere. Basta pensare ai gelsi ed alle viti per comprendere quanto rari siano i punti che permettano l'atterraggio di fortuna, senza conseguenze gravi per l'equipaggio o per il materiale.

Ho constatato con viva soddisfazione (qualcuno potrà osservare che questa soddisfazione sia anche interessata) che l'attuale rete di campi di fortuna sulle linee e sulle rotte più importanti e di maggior traffico, sia arrivata ad un grado di perfezione veramente notevole.

Mi permetto soltanto una raccomandazione, che riguarda i segnali di riconoscimento di tali campi: non sempre le attuali grafie in bianco sul colore del terreno, specialmente di estate, sono visibili distintamente da lontano, perchè qualche volta per le loro dimensioni possono essere confuse con anomalie naturali del terreno. Di qui la necessità che tali segnalazioni vengano forse semplificate, certo irrobustite in modo da non lasciare dubbi sulla loro natura, anche quando il cielo non consente una perfetta visibilità.

Una delle spese più forti, urgentissima, è a mio parere la costituzione delle riserve di armi e di munizioni; armi e munizioni che possono essere sin da ora ordinate in quantitativi notevoli su gli attuali tipi, perchè l'armamento non subisce le profonde e radicali variazioni che le sempre nuove esperienze portano alle aeromobili militari di ogni tipo.

Non dobbiamo nè possiamo riservare all'ordine di mobilitazione lo sforzo ciclopico dell'industria per le immediate necessità della guerra e specialmente per le immediate necessità della prima parte della guerra, nella quale l'aviazione può e deve avere quel compito decisivo sul proseguimento delle operazioni militari e sulle fortune di esse, che ormai le compete.

Esiste nell'aeronautica, sia militare che civile, (frutto forse della giovanile baldanza dei piloti) una ironica sfiducia sulla reale efficienza dei servizi meteorologici. Errore. Va riconosciuto invece che il servizio meteorologico comincia a funzionare utilmente; e riconosco che quando il pilota, osservando un bollettino, dice che tale bollettino per risultare vero durante la navigazione dovrebbe essere letto capovolto, evidentemente esagera. Siamo in una materia ed in una scienza delicatissime, ancora in uno stato assolutamente primordiale, quindi molto spesso incomplete e fallaci.

Le osservazioni meteorologiche però, che, hanno una enorme importanza, intuitiva anche per coloro che non navigano, devono essere più complete; gli osservatori più numerosi, meglio dotati di strumenti perfezionati, soprattutto affidati ad un corpo di osservatori a terra maggiormente dotati di pratica e di cultura.

Ed il servizio meteorologico non è soltanto utile, necessario, indispensabile al navigatore del cielo, ma è di grande enorme utilità anche per altri servizi e per altre necessità inerenti ad esempio all'agricoltura. Il servizio meteorologico dovrebbe quindi allargarsi ed irrobustirsi non soltanto nel seno dell'aeronautica, ma dovrebbe diventare un vero e proprio servizio centrale di Stato, per l'uso del quale l'aeronautica potrebbe accontentarsi della precedenza assoluta.

Il problema meteorologico è strettamente connesso al problema delle rapide e sicure trasmissioni delle notizie stesse, traverso i servizi di radio trasmissione, dei quali tuttora per le nostre necessità difettiamo. Problema poderoso, che so già in esame al Ministero dell'aeronautica, problema urgente sotto molteplici aspetti, indissolubilmente connesso a quello della sicurezza e della continuità della navigazione. E quando si parla di sicurezza, si parla specialmente — ma non soltanto — di aviazione civile.

Nei riguardi della sicurezza il problema si fa addirittura assillante quando si parla di navigazione a lungo percorso e di navigazione idrica, ove l'evitare l'incidente, il di-

minuirne gli effetti, il rendere efficace l'opera di ritrovamento e di salvataggio di uomini e di materiali, è unicamente possibile attraverso la radio trasmissione che deve essere ricca, costante, continua e sicura.

Mi consta inoltre essere allo studio una nuova carta aeronautica, che, per riuscire efficace, dovrà presentare speciali caratteristiche di chiarezza e di semplicità di scrittura, mentre dovrà essere invece molto dettagliata sulle ubicazioni dei campi, sulla loro struttura, sulla loro posizione esatta rispetto ai centri abitati, ordinata secondo le rotte principali, costantemente aggiornata di tutte le variazioni che la progressiva opera di preparazione del terreno va apportando di giorno in giorno.

Servizi, segnalazioni, carte, perfezionamenti ed arricchimenti di strumenti di bordo devono però essere l'aiuto e la guida di uomini che siano in continuo allenamento, non soltanto di volo, di volo inteso nel senso della conduzione aerodinamica dell'apparecchio, ma anche preparati e agguerriti da una solida cultura di mestiere.

Ho già altra volta auspicato alla formazione di una scuola per piloti di lunga navigazione, utilissima sia ai fini militari che ai fini civili, ma assolutamente indispensabile per lo sviluppo aeronautico mercantile.

Esistono altrove centri di esperienza molto interessanti, che tendono ad abituare gli individui al volo così detto alla cieca, detto impropriamente alla cieca anche se tale volo si svolge in cabina chiusa e con il solo aiuto e con la sola guida degli strumenti di bordo.

Sarebbe opportuno coltivare tali esperienze anche da noi, con la formazione — che è all'apice dei nostri desideri — di una vera e propria scuola completa per l'addestramento alla navigazione scientifica. Ne consegue anche che l'arruolamento per i piloti destinati alle linee aeree e quindi al comando delle aeromobili mercantili dovrebbe essere basato su un titolo di studio minimo, tale da assicurare una base culturale più elevata.

Non credo che tale nuovo orientamento e tale richiesta potrebbero determinare un peso finanziario notevole, poichè amo pensare che il costo di questa scuola, una specie di università o di scuola di applicazione per il personale navigante, potrebbe essere consentito da economie da farsi sullo stanziamento in atto per le scuole di pilotaggio. Le quali, allo stato attuale dei fatti, fucina di volatori, campi di preparazione all'ardimento assennato e pensato e alla rigida disciplina, potrebbero forse in qualche punto necessi-

tare di un maggiore e più stretto coordinamento, forse anche di una più stretta ed intensa vigilanza che, in molti casi e in molti luoghi, porterà certamente a sempre migliori risultati ed a costi più economici.

Non trovo giusto infine che molte scuole servano di appoggio o mantengano altre branche industriali di esperienza o di costruzione le quali, se anche indispensabili, non debbono gravare o in qualche modo disturbare la funzione altissima della preparazione dei nostri giovani allievi, degli assi di domani.

Io credo che possa veramente attribuirsi a gloria di quest'anno la formazione dell'aeronautica da diporto.

Consideriamo gli anni passati e gli isolati nobili tentativi come periodo da pionieri. Quest'anno, tale periodo è finito e l'aeronautica da diporto si impone all'attenzione ed alla ammirazione del popolo italiano, rigogliosa, entusiastica, sicura.

Essa si dibatte ancora entro limitazioni legislative e imbarazzi burocratici, che, frutto di una legge già invecchiata, (in aviazione uomini e cose, quindi anche le leggi, invecchiano presto) saranno tra breve modificati da una serie di nuovi provvedimenti, parte integrante del nuovo codice aeronautico.

Il turismo aereo deve svolgersi in una atmosfera di assoluta libertà, libertà intesa nel senso fascista, che significa rispetto ai supremi interessi dello Stato e della collettività, quindi non licenza, ma disciplinata e feconda iniziativa.

Lo Stato deve specialmente tutelarsi sulle persone che volano a scopo turistico in via preventiva, con un'indagine sempre più severa, politica e morale; ma quando gli organi dello Stato abbiano sufficientemente pesato la vita e le abitudini, la moralità e la fede dell'uomo che vuole liberamente volare, nessun controllo deve essere posto al suo libero navigare nel nostro cielo, poichè nessun controllo può essere efficace e sicuro quando l'aeromobile è librata nello spazio.

La riserva aeronautica ha iniziato in modo brillante gli allenamenti sulle squadriglie da turismo di recente costituzione.

Tali squadriglie potranno servire utilmente anche alla propaganda spicciola del volo fra le masse, se verrà consentito con opportune, non troppo rigide cautele, il trasporto dei passeggeri.

Ma è soprattutto necessario permettere che la schiera dei piloti da diporto, che ha anche il merito grandissimo di non gravare sul bilancio, oggi già ricca in Italia di oltre

200 nomi fra i migliori della gioventù fascista sportiva, fra i migliori dei giovani dirigenti del commercio, dell'industria e della politica, possa ingrossarsi rapidamente con nuove reclute, le quali a differenza delle reclute militari, a differenza anche delle reclute della navigazione mercantile, non è necessario posseggano i requisiti fisici indispensabili per le prime.

Abbiamo avuto un esempio (e sia questo di monito alla interpretazione delle disposizioni in vigore, per i signori medici preposti al controllo delle doti fisiche degli aviatori), nel brillante sportivo Rasini il quale, pur non possedendo tutte le dottrine delle tabelle medico legali, ha stupito anche i vecchi volatori con una elegante passeggiata aerea che si è svolta per ben undicimila chilometri attraverso il Mediterraneo, lungo le coste dell'Africa fino all'Egitto, risalendo poi la Spagna e la Francia fino a Noli dove la maestria del pilota è stata messa a dura prova, proprio alla conclusione del magnifico volo, da un atterraggio di fortuna in una angusta sassosa spiaggetta della dirupata costa ligure.

Donati, con le piccole ali di un apparecchio da turismo, ci conquista un nuovo record di altezza, mentre Lombardi, su un piccolo apparecchio dello stesso tipo, unisce in un volo fulmineo Roma con le nostre terre di Africa; mentre, meno fortunato ma ugualmente e serenamente ardito, Collobiano, che da Roma punta a Città del Capo, è arrestato dalla sorte avversa in pieno deserto.

Gli aviatori turistici — non è ormai una profezia ma una constatazione — diventano legioni fasciste, che dal fascismo attingono il gusto e il piacere della conquista, degli orizzonti lontani, consapevoli che le conquiste civili servono alla Patria ed ai suoi destini, non meno della metodica preparazione militare.

E le conquiste del cielo sono segnate, sia detto questo con la fiera serena tristezza di chi non dimentica ma non si arresta, sono temprate dalla forza bruta del destino.

Bottalla e Castaldo sono presenti in ogni nostro volo anche di spensierata giovinezza, per il sacrificio della loro vita, mentre una gentil donna, la duchessa di Andria, da anni dedita alle opere di assistenza e di propaganda aeronautica, afferma col consumato olocausto la partecipazione della Donna italiana alla lotta giornaliera per il dominio del cielo.

La disciplina fascista ed il Regime fascista hanno insegnato a tutto il popolo italiano che osare è vincere.

Il canto sereno del dissodatore della terra, il ritmo operoso delle sonanti officine si confondono nella primavera della Patria col canto sonoro dei mille e mille motori, e formino insieme l'inno più bello del lavoro fascista.

La pace è all'ombra delle ali, mentre la Gloria attende sulle nostre ali che l'ora suoni, che il fato di Roma nuovamente si compia. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Giuriati Domenico.

GIURIATI DOMENICO. Onorevoli camerati, sento un certo ritegno a prendere la parola dopo la descrittiva, efficacissima parola del camerata Gray. Ma l'argomento è così grave ed è stato ascoltato dalla Camera con tanto interesse, che io credo non vi dispiacerà se cercherò, con minore eleganza di forma, ma con non minore passione, di aggiungere qualche elemento alle esposizioni precedenti.

Onorevoli colleghi, mentre ieri parlava l'onorevole Gray, mi sembrava di vedere in qualcuno di voi l'espressione di chi si trova di fronte a manifesta esagerazione. Nulla di più pericoloso di questa incredulità. Consentite che io vi riaffermi che le parole dell'onorevole Gray hanno dipinto non pessimistiche previsioni, ma indiscutibili realtà.

Voi sapete che in genere, per l'evidente segretezza di simili notizie, la realtà conosciuta è sempre inferiore alla realtà che si prepara nella intimità dei laboratori scientifici e dei laboratori militari. Quando si parla di bombe a contenuto velenoso, di bombe che esplodendo sviluppano temperature brucianti, irrespirabili e forse (Dio non voglia) di bombe a culture di microbi, non si affermano che circostanze conosciute positivamente.

Vedrete che al vaglio di diversi elementi la vecchia tattica della difesa antiaerea subisce immediatamente un rudissimo colpo.

Vi si presenta tosto evidente un dilemma dai cui corni non si può sfuggire. O cercherete di fermare sulle prime linee gli apparecchi nemici, o dovrete ridurvi a proteggere i centri più importanti con opportuni tiri di interdizione. Diciamo subito che fermare gli apparecchi alle prime linee è utopia. Quando si hanno 4000 chilometri di costa aperta al mare, quando si vuole fermare un'offensiva che provenga dalla cortina di montagna che sta ad est o che sta ad ovest, o, come diceva argutamente ieri l'onorevole Gray, ad est più ovest, evidentemente bisogna pensare a tale cifra ed a tale somma di spese per l'artiglieria antiaerea che nessun bilancio potrà mai tollerare.

Ed allora si ritorna all'altra soluzione: bisogna difendere i singoli centri. Cominciamo col dire che difendere centri come Milano, Torino (e quando dico difendere dico difendere efficacemente) costituisce già una spesa notevolissima. Ma vi è qualche cosa di più. Che cosa significa difendere questi centri? Significa cercare di colpire l'apparecchio, o gli apparecchi che stanno per arrivare sulla città. Non sempre si potrà riuscire a colpire questi apparecchi, perchè col sistema del bombardamento a ondate potremo avere per notti intere, squadriglie nemiche che si susseguono sulla città. Quindi, in ogni caso, spese rilevantissime.

Ma io voglio fare l'ipotesi che l'apparecchio venga colpito. Che cosa significa colpito? Difficilmente l'apparecchio viene colpito in pieno, difficilmente viene distrutto. Se mi ricordo, durante la guerra sono stati due o tre gli apparecchi colpiti in pieno. Tutti gli altri erano apparecchi che si erano trovati nella sfera di scoppio della granata e vi era stata la scheggia fatale che aveva colpito il serbatoio, danneggiato il motore, danneggiato l'apparecchio e solo per ciò l'apparecchio era stato costretto a discendere.

Ebbene, camerati, quando si riuscirà a colpire un apparecchio carico di bombe a gas velenosi, non avremo ottenuto lo scopo di evitare al terreno sottostante gli effetti perniciosi di questo scoppio. Non l'avremo evitato perchè il pilota colpito, per prima cosa penserà a liberarsi del carico micidiale che porta con sè, per non essere investito lui al momento in cui, bene o male, si effettuerà la discesa; avrete cioè colpito l'apparecchio, ma non ne avrete evitato le conseguenze mortifere.

D'altra parte, anche il criterio della spesa merita qualche esame; io non sono un artigliere, ma ho sentito ieri un camerata interrompere l'onorevole Gray e dire che a Venezia, in una sola notte, si sono sparate 18.000 granate. Non so se in quella notte a Venezia si siano abbattuti molti aeroplani; per quel che mi ricordo, 18.000 granate equivalgono al costo di cinque o sei aeroplani! Voi vedete che, in ogni caso, l'artiglieria antiaerea compie un lavoro in pura perdita. (*Commenti*).

Non solo camerati, ma tanto più voi aumenterete il numero dei cannoni delle batterie antieree, tanto più aumenterete la pioggia di fondelli e di schegge di granata, di cui qualche cosa sa Venezia, e che costituisce già di per se stessa un pericolo notevolissimo. Vedete, dunque, che la spesa per l'artiglieria antiaerea è una spesa che merita attento



esame. Qui si è parlato ieri della scarsità degli effetti del tiro antiaereo italiano contro gli apparecchi austriaci durante la guerra; ma noi vi possiamo parlare con esperienza personale anche della inefficacia del tiro antiaereo austriaco contro gli apparecchi italiani: il 17 luglio 1918, in circa 50 aeroplani italiani ci siamo recati su Pola per bombardarla, senza scorta. Siamo arrivati sulla città, e siccome dovevamo bombardare solo i centri militari: — il laboratorio di artiglieria, l'arsenale, lo Scoglio degli Ulivi, e le unità navali ancorate nel porto ecc. — ci siamo abbassati a una quota che variava tra 1.000 e 2.000 metri, e abbiamo effettuato con magnifici risultati il bombardamento.

Voi potete immaginare, onorevoli camerati, che il fuoco antiaereo di Pola, la quale era celebre fra noi aviatori per questa sua qualità di munitissima fortezza antiaerea, è stato infernale; ebbene, nessun apparecchio è stato colpito. Tutti gli apparecchi sono tornati alla base. Molto chiasso, molto spreco, ma nessun risultato.

Durante gli ultimi giorni dell'offensiva, di quella offensiva travolgente con cui si è chiusa la nostra guerra, si sono visti grossi e piccoli apparecchi abbassarsi a 10, 20, 30, metri ed effettuare il mitragliamento delle colonne nemiche che si ritiravano, portando lo scompiglio tra queste linee, ma rientrando quasi tutti intatti all'aeroporto di partenza.

Difesa antiaerea vuol dire forse difesa inefficace! E allora, alla Camera fascista, dove non si contraggono responsabilità verso il settore *A* o verso la frazione *B*, ma dove si contrae una responsabilità altissima verso il Duce e verso l'Italia tutta, bisogna avere il coraggio di dire che se l'artiglieria antiaerea si rivela insufficiente, bisognerà avere anche l'ardire di falcidiare le cifre per essa stanziata, e portarle in capitolo che tratti una migliore difesa.

Onorevoli camerati, quale può essere questa più efficace difesa? Durante la guerra vi sono stati parecchi sistemi di cui voglio parlare brevemente. Vi sono stati i palloncini frenati, i quali sono ora assolutamente inutili perchè, data la quota a cui volano gli aeroplani, data la necessità di aumentare i cavi che li trattengono e quindi il volume degli sferici, essi raggiungono costi proibitivi e non possono essere presi in considerazione. Vi è la nebbia artificiale, ma anch'essa non manca di elementi negativi.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. E costa cara!

GIURIATI DOMENICO. Costa cara ed ha qualche altro grave difetto. Nelle ultime manovre si è constatato questo: che intanto la nebbia, per un qualunque volgere di vento, può esser portata lontano dall'obiettivo e quindi non rispondere più allo scopo. Specie nelle zone vicine al mare il vento è frequente e l'inconveniente è frequentissimo. Ma vi è qualche cosa di più. La nebbia artificiale, per la sua speciale composizione chimica è fortemente irritante e lascia non pochi disturbi ai cittadini e ai militari che ne sono protetti. Mi ricordo di aver visto qualche ufficiale tossire a lungo ed essere affetto da una forma vera e propria di raucedine ribelle per l'emanazione dei gas della nebbia artificiale. E badate bene che non è a dire che vi si possa sfuggire, perchè essa si infila attraverso le fessure, scende nei sotterranei e dove arriva produce inevitabilmente i suoi effetti. Ma ancora; la nebbia destinata a proteggere le navi in mare non risponde perfettamente allo scopo, perchè difficilmente riesce a nascondere la linea, la sagoma delle navi, le quali vengono dall'alto ugualmente individuate e colpite efficacemente.

Quindi, onorevoli camerati, questi due sistemi praticamente non servono. E allora, quali sono i sistemi che possono servire? Non ve ne sono che due, oggi: primo, la caccia; secondo, il bombardamento. Dico: oggi, la caccia, perchè, onorevoli camerati, è bene anche prospettarsi l'ipotesi di vere e proprie corazzate aeree, di aeroplani corazzati, irti di mitragliatrici, irti di cannoncini, che possano bene difendersi in aria ed in tal caso la caccia può perdere qualcuno dei suoi preziosi vantaggi.

C'è poi il bombardamento, l'offesa incessante, l'offesa spietata, la rappresaglia implacabile che vi è stata così ben definita dal camerata Gray.

A questi due mezzi, che hanno lo scopo di non fare arrivare il nemico entro le nostre linee — perchè questa è la funzione dell'arma aerea: impedire che il nemico sorpassi la prima linea (perchè quando è riuscito a sorpassarla, bene o male, batterà e farà del male) — a questi due mezzi, che soli possono dare il dominio del cielo nostro e del cielo avversario, dovranno essere devoluti tutti gli eventuali stanziamenti che possano venire dallo stralcio di qualche altro bilancio, stanziamenti che dovranno venire e presto. Dico presto, perchè condivido pienamente — e sono convinto che voi lo condividete come me — il parere dell'onorevole Gray, il quale diceva:

« il dominio del cielo si acquista nei primi giorni della guerra o non si acquista più ».

Dico devono venire, perchè la forza nel cielo gioca come elemento di sicura, enorme importanza anche nell'efficienza delle altre armi.

Si è detto che la guerra futura la farà la Nazione più che l'esercito di prima linea. Ma io vado più in là, e dico che bisogna pensare che fra gli obbiettivi del nemico vi saranno le nostre donne, vi saranno i nostri bambini, perchè si vorrà colpirci là dove il colpirci significherà diminuzione della nostra resistenza.

E allora voi comprendete che cosa significa, onorevoli camerati, colpire le famiglie dei fanti, colpire le famiglie dei marinai, colpire le famiglie degli artiglieri: chi conosce il soldato italiano sa il significato di questo elemento. Chi conosce questo magnifico strumento di entusiasmo e di vittoria sa molto bene che tutto il suo rendimento darà il soldato quando saprà che la sua famiglia è al sicuro; ma molto meno renderà quando saprà che la famiglia è sotto la minaccia del bombardamento, di esplosioni micidiali, e, forse forse, di qualcosa di peggio.

Ecco perchè, onorevoli camerati, io credo che se qualche bilancio dovesse subire un ritocco, questo ritocco rientrerebbe d'altra parte in una maggiore efficienza degli elementi che in quel bilancio giocano.

Il bilancio! onorevoli camerati, è veramente una cosa piccola!

Già la Camera ha votato, nella seduta del 29 maggio dell'anno scorso, un ordine del giorno trasformato in raccomandazione, in cui si fanno voti per l'aumento al miliardo!

Il Governo fascista, sotto la guida del Capo, insuperabile nella sua appassionata e tormentosa fatica della creazione delle fortune d'Italia, ha già fatto conseguire all'aeronautica progressi notevoli.

Il ministro Balbo, con l'entusiasmo e il fervore che tutti gli riconosciamo, ha operato in questo campo una piccola rivoluzione ed è forse il suo temperamento che lo porta un poco ad operare delle piccole rivoluzioni, benefiche sempre. Ma il dinamismo dell'aeronautica è tale che non è possibile fermarci, onorevoli camerati.

Dalla marcia su Roma, il bilancio ha subito questi passaggi: da 70 milioni è passato a 260 nel 1923; è passato a 400 nel 1924; è aumentato a 600 nel '26; è arrivato a 700 nel '27, per rimanere inchiodato a questa tappa per circa quattro anni.

I diciotto milioni di aumento di questo anno, infine, non sono serviti che a colmare le lacune create dai provvedimenti generali, che il Governo fascista ha sapientemente, con cura doverosa, adottato per tutti i suoi funzionari.

Ora consentitemi di ricordarvi che gli arresti sono pericolosi; consentite che vi dica: guai a battere il passo quando gli altri marciano, e marciano molto spediti! Un solo giorno di pausa può creare distanze pericolose, che sarà poi difficile coprire.

Oggi, le quote raggiunte si sovrappongono, di ora in ora, le velocità si accrescono, i records si accavallano: e arrestare gli stanziamenti altro non significa che arrestare l'efficienza.

E' bene ricordare questa formula, quando, in fondo, si discute di stanziamenti e forse forse, una semplice riduzione di qualche mese di ferma del soldato sarebbe sufficiente a coprire i bisogni dell'aeronautica.

Perchè, onorevoli camerati, giova ricordare che nel periodo della nostra stasi, il bilancio dell'aeronautica francese ha invece avuto queste cifre di aumento: dal 1927 al 1928 è aumentato del 70 per cento; dal 1928 al 1929 si è accresciuto del 100 per cento e si eleva oggi a quella cifra cospicua che avete ieri sentito: 3 miliardi di franchi.

Vedete, onorevoli colleghi, la richiesta, sinora non concessa, di quel miliardo non pecca certo di immodestia!

Vi sono alcune cifre del bilancio dell'aeronautica la cui esiguità fa veramente paura. Ad esempio la voce « esperienze, modelli, ricerche scientifiche »; in questa continua vertiginosa evoluzione di mezzi tecnici e scientifici, a questa cifra dovrebbe essere riservato uno stanziamento notevolissimo; purtroppo, invece, il capitolo numero 35 non segna che 7 milioni di lire.

Se pensate che un solo prototipo può valere molti milioni, comprenderete facilmente la mia giusta preoccupazione!

In Inghilterra l'ultimo bilancio segna uno stanziamento di ben 100 milioni, per questa voce; senza contare le esperienze che quotidianamente vengono fatte dalla potentissima aviazione civile inglese, anche esse a spese dello Stato, perchè la compagnia di navigazione aerea civile inglese, altro non è che lo Stato.

In Francia la cifra è ancora superiore: sono circa 150 milioni di franchi; eppure questa somma non accontenta il deputato socialista Gamard, il quale nella seduta del 3 febbraio ultimo scorso così si esprimeva

alla Camera: «Coloro che si interessano in modo particolare dello sviluppo della aeronautica ricercano naturalmente quale parte sia riservata al progresso tecnico alle ricerche ed alle invenzioni. Essa, ahimè è debolissima, perchè non raggiunge che i 150 milioni».

Ebbene vedete come in questa nobile, ma pericolosa competizione i nostri 7 milioni figurano all'ultima retroguardia.

E poi? il camerata Gray ci ha parlato giustamente ieri della voce «materiale».

La voce «materiale» quest'anno ha subito nel bilancio dell'aeronautica, una amarissima diminuzione. Sono ben 35 milioni tolti al progresso dei mezzi tecnici.

Non sarò io, vecchio pilota, che ha conosciuto il valore dell'elemento umano nell'aviazione, e svalutare questa politica del ministro Balbo.

Messo alle strette da deficienze insostenibili, ridotto a cifre irrisorie, ha dovuto scegliere tra la politica del materiale e la politica del personale. Ha optato per la seconda, e ci ha dato uno stuolo potentissimo di meravigliosi piloti.

Egli non ha fatto che molto bene, onorevoli camerati, perchè se alla preparazione dei mezzi tecnici può bastare qualche mese, per la preparazione di piloti, con i mezzi moderni, può occorrere talora anche un anno.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. E anche di più.

GIURIATI DOMENICO. Ma è evidente che questo non può essere che un espediente provvisorio, molto provvisorio!

Ora che vi sono i piloti bisogna dar loro presto gli apparecchi ed apparecchi sicuri; sia perchè non venga loro a mancare l'allenamento, sia perchè il moltiplicarsi dei voli su un numero esiguo di apparecchi evidentemente ne affretta il loro consumo.

Non faccio cifre, ma penso che non possa essere procrastinato il completamento di una linea di apparecchi, forte, nelle tre specialità: bombardamento, in linea principale; caccia; ricognizione.

Deve però questo bilancio darci anche la tranquillità di un'ottima sicura riserva.

Onorevoli camerati, in Francia, il ministro Laurent Eynac ha dichiarato di possedere 7 mila motori di riserva; tradotto in buon italiano ciò significa che egli è pronto a raddoppiare, in ogni evento, la flotta aerea attuale.

Io mi auguro, di sentire ben presto in questa Camera analoghe dichiarazioni.

Mi era proposto anche, di parlare della aviazione civile; ma ritengo così importante,

così imperiosa la discussione e la decisione sugli stanziamenti dei bilanci militari, che rimetto ad altra volta la trattazione di questo argomento.

Ma poichè l'aviazione civile si è rivelata ottima, di gran lunga, al di sopra di molte altre europee, poichè essa va formando superbi piloti che volano con precisione matematica, con qualunque tempo e che sono la ammirazione dei centri stranieri che raggiungono quotidianamente proprio ai fini militari, ritengo inutile di fare un accenno di questa importante branca dell'attività aerea.

Ritengo, onorevoli camerati, che l'aviazione civile debba essere un po' più decentrata dall'aviazione militare: più essa sarà autonoma, più renderà al suo ministro, perchè sentirà tutto l'orgoglio della sua funzione di magnifica riserva: il suo sviluppo deve essere organico. Per fare ciò occorre costituire una Direzione generale dell'aviazione civile, equipollente a qualunque altra del Ministero della aeronautica. Occorre che essa abbia tutti i suoi servizi per funzionare da sè.

Sarà facile, onorevoli colleghi, al bisogno in caso di guerra, arrivare alla amalgama delle funzioni nell'interesse superiore della Nazione.

Onorevoli camerati, ho finito. Mi sono forse attardato più del previsto, nonostante i miei sforzi. Ma l'aviazione è argomento di così vibrante passione e di così palpitante attualità, che noi aviatori ne sentiamo sempre il fascino irresistibile; e nel fervore di preparazione aerea che si manifesta nel mondo intero, sentiamo riaccendersi vieppiù quell'entusiasmo che ci animava e ci inebriava quando le nostre ali spaziavano padrone nel cielo nemico. Testimoni di una superiorità indiscussa, nella guerra passata, non possiamo pensare che la stessa non avremo nella guerra eventuale futura; mentre altrove fra le maglie di una rete di pacifismo formale si lasciano apertamente scorgere cataste di bombe e scintillio metallico di ali guerriere.

Onorevoli camerati; abbiamo fatto la nostra manifestazione di pensiero: la ritenevamo doverosa. Ora la decisione sta al Capo. Ovunque Egli ci chiami, sotto il casco dell'aviatore o sotto l'elmetto del fante, ci troverà pronti a seguirlo entusiasticamente con la fede che una grande guerra ci ha forgiato e una rivoluzione ci ha formidabilmente temprato. (*Vivi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il camerata onorevole Diaz della Vittoria.

DIAZ DELLA VITTORIA. Onorevoli camerati, il soggetto sul quale ho l'onore di

trattenervi è per me di così vivo interesse da avermi deciso a vincere la naturale esitazione, che sarà certo da voi ben compresa e giustificata; e spero che la vostra benevolenza vorrà seguirmi nella breve esposizione di queste mie idee.

Sintesi del fervore e della mirabile attività dell'ora presente, l'aeronautica interessa le forze vive della Nazione e appassiona, con l'audacia dei suoi programmi e delle sue realizzazioni, il vigile spirito dell'Italia rinnovata.

La passione per il volo, che mi ha condotto sui campi di aviazione per apprendere la meravigliosa arte del pilotare, mi ha consentito di prendere diretta e pratica conoscenza di alcune questioni di grande interesse per lo sviluppo futuro della nostra aeronautica civile, e mi impone l'obbligo di trattenerne brevemente su di esse la vostra attenzione.

Mi astengo deliberatamente dal parlarvi dell'aeronautica militare, ma tengo a ricordare ancora una volta come, ridotta a quantità trascurabile nel 1922, dopo le brillanti prove date in guerra, ebbe le più sollecite e amorevoli cure da S. E. il Capo del Governo che, nel crearla arma indipendente, volle personalmente assumerne la direzione per sostenerla vigorosamente nel primo e più delicato periodo di sua vita.

È ormai indiscusso che Esercito, Marina e Aeronautica formano un tutto costituente la forza armata della Nazione, che in caso di guerra viene ad agire armonicamente per raggiungere il solo fine da perseguire: la vittoria. A ciascuna delle tre armi occorre dare i mezzi adeguati.

La relazione dell'onorevole Fier illustra ampiamente con dati e cifre precise il tenace sforzo che il Regime sta conducendo per assicurare alla Nazione un'ampia rete di linee aeree civili che ci porti in breve ad avere una organizzazione di primo ordine, oltre che sul territorio nazionale, anche nel bacino del Mediterraneo, ove esistono importanti interessi nazionali di ordine morale e materiale. Tale arduo sforzo ha già dato risultati molto apprezzabili, poichè non è da dimenticare che l'aviazione civile non esisteva nel 1922 ed è stata creata dal nulla per opera del Regime.

Tuttavia in relazione agli sforzi che vengono fatti dalle principali Potenze al fine di possedere un'aeronautica civile di grande efficienza la cui azione, oltre che nel servizio proprio del trasporto aereo, ha riflessi di indubbia efficacia nei riguardi della propaganda nazionale e commerciale aeronautica e nell'ausilio alle forze militari aeree in caso

di guerra, è necessario incrementare sempre più la nostra aviazione civile per adeguarne la potenzialità ai nostri più elementari bisogni ed alla concorrenza che anche in questo ramo non tarderà ad apparire sulle principali rotte di navigazione aerea. La nostra privilegiata posizione geografica, che ci pone sulle principali rotte aeree internazionali, deve essere assolutamente sfruttata a nostro vantaggio.

Le statistiche odierne benchè confortanti per regolarità di esercizio, per numero di chilometri percorsi e passeggeri trasportati, per assenza quasi totale di incidenti di volo mortali, per cui si ha la più bassa percentuale di disgrazie nel confronto con i mezzi di trasporto terrestri e marittimi, non debbono tuttavia illudere

Se si vuole che il mezzo aereo si affermi nettamente è indispensabile che l'attrezzamento numerico del materiale risponda alle esigenze del pubblico.

Oggi gli apparecchi partono quasi tutti al completo e molti passeggeri debbono rinunciare al viaggio aereo per mancanza di posti: le linee che collegano la Penisola alla Sardegna, a Tunisi, a Tripoli, a Zara, quelle che percorrono le nostre coste da Genova a Palermo, da Fiume a Venezia, Ancona e Brindisi, sono ormai affollate da viaggiatori che debbono addirittura prenotarsi molto tempo prima.

Necessita quindi aumentare il numero degli apparecchi e soprattutto aumentare il numero dei viaggi in modo da effettuare molte corse giornaliere e dare la possibilità, specialmente agli uomini di affari, di valersi esclusivamente del mezzo aereo, perchè il solo rispondente alle loro particolari necessità.

In parole povere ciò significa che all'aeronautica civile urgono adeguati stanziamenti.

Strettamente connessa all'attività aerea civile da traffico è quella dei campi di appoggio o di fortuna.

Una fitta rete di campi di aviazione dislocati lungo le rotte o nelle prossimità di esse aumenta di molto la sicurezza del viaggio aereo ed in particolari casi significa risparmio notevole di materiale e mancati accidenti alle persone, sempre possibili in eventuali atterraggi di fortuna su terreno non predisposto.

La legge del 26 giugno 1927, n. 1630, relativa alle servitù aeronautiche ed alla sistemazione degli aeroporti e campi di fortuna per le rotte aeree, si riprometteva di veder realizzata in breve tempo una organica rete di basi di appoggio dislocate in tutta la Nazione.

Le Amministrazioni provinciali avrebbero dovuto sostenere le spese relative all'approntamento del terreno sede dei campi: purtroppo la legge non ha ancora avuto pratica attuazione stante le effettive difficoltà finanziarie in cui versavano alcune provincie, l'opposizione di interessi di natura privata, per lo più riguardanti le esigenze dell'agricoltura, e talora, l'errata convinzione dell' inutilità della costruzione di tali campi.

Per quanto riguarda le difficoltà di ordine finanziario, sono sicuro che le Amministrazioni provinciali vorranno fare del loro meglio affinché venga dato immediatamente principio alla costruzione dei campi di fortuna magari col ripartirne l'onere attraverso più esercizi finanziari propri di ogni provincia.

Le esigenze relative all'agricoltura sono praticamente insussistenti ove si consideri che i campi di fortuna possono essere ottimamente sfruttati anche dal lato agricolo come zone da pascolo o da fieno e che quindi anche quando il campo sia ubicato in piena zona di bonifica esso rappresenta altrettanta superficie che può essere sfruttata in colture più redditizie nella bonifica stessa, poichè viene ad essere ridotta la superficie di terreno da adibire per il pascolo.

Nei riguardi della convenienza per le varie provincie di avere alcuni campi di aviazione nelle proprie giurisdizioni territoriali è cosa troppo evidente perchè debba essere discusso: il possedere un campo nel capoluogo e nei principali centri della provincia, significa poter contare sul collegamento aereo ed utilizzare in pieno le linee aeree civili. I prefetti potranno avere a disposizione un mezzo che nello spazio di poche ore può condurli con tutta sicurezza alla capitale, risparmiando loro lunghi e penosi viaggi; la piccola e media industria aeronautica trova gli elementi base per potersi impiantare e sviluppare, l'iniziativa privata può dedicare mezzi ed energie all'impianto di linee aeree locali quanto mai sicure per brevità di percorso e per intensità di corse, oltre modo utili in particolari zone nelle quali le difficoltà proprie della speciale natura del terreno costringono a valersi di mezzi a trazione animale e comunque lentissimi per superare distanze di poca entità.

Nè è da ricordare la vitale importanza che nei riguardi della guerra aerea viene ad assumere l'organizzazione dei campi di fortuna, poichè consente di poter assegnare in modo stabile o provvisorio squadriglie da caccia da difesa che costituiscono il mezzo più efficace per contrastare l'offesa aerea nemica.

La propaganda aeronautica attraverso manifestazioni aeree e riunioni quanto mai utili oltre che agli effetti morali anche a quelli finanziari non è possibile ove manchi il campo di aviazione.

E che dire delle possibilità di pronto aiuto che l'aviazione da carico può apportare nel caso di sinistri, di epidemie, di calamità, quando tutte le linee di comunicazione sono interrotte?

Occorre quindi che nobili iniziative di alcune città — veramente poche per ora — siano seguite da tutte e che in un centro che si rispetti, perchè sede del capoluogo di provincia o perchè abitato da centinaia di migliaia di persone, non manchi assolutamente il campo di aviazione, poichè esso ha lo stesso valore della stazione nei riguardi della ferrovia.

Come programma minimo bisogna che le 92 città capoluogo di provincia si muniscano del campo di aviazione entro il corrente anno; ed alla bisogna, oltre che sulle facilitazioni che potranno essere concesse dallo Stato, si deve in primo luogo contare sulla iniziativa delle città stesse che debbono essere ben liete di concedersi il campo di aviazione ed offrire alla Nazione un dono veramente prezioso.

Se questo programma molto modesto verrà prontamente realizzato, ne trarrà enorme beneficio tutta l'azione che il ministro della aeronautica sta svolgendo nei riguardi dell'aviazione da turismo.

Coloro che dubitavano delle enormi possibilità racchiuse in due piccole ali animate da potenza motrice di poche decine di cavalli, il cui costo è di molto inferiore a quello di varie automobili di grande e media potenza e che non si dispera portare allo stesso livello delle piccole auto utilitarie, non avranno oggidi alcuna riserva da formulare dopo le brillanti prove fornite di recente da Donati e da Lombardi.

Stabilita una buona rete di campi di fortuna, sarà facile servirsi del piccolo apparecchio per recarsi da un punto all'altro della provincia o della regione per sbrigare i propri affari o più semplicemente a scopo turistico. Lo sviluppo dell'aviazione da turismo non servirà solo a soddisfare i bisogni della vita civile, ma bensì doterà la Nazione di una folta schiera di piloti perfettamente istruiti ed allenati, che, in caso di guerra, potranno essere subito inquadrati nell'arma combattente ed i loro apparecchi privati potranno forse rendere grandi servizi nella difesa territoriale.

La propaganda aeronautica, la coscienza aviatoria, partono dunque da punti base indispensabili che sono per l'appunto i campi d'aviazione; questione vitale quindi costruirne in abbondanza.

Nell'attesa, il Ministero dell'aeronautica non tralascia di fare del suo meglio e la creazione delle squadriglie da turismo ne è la prova più evidente; ma purtroppo che cosa sono 300 apparecchi per tutta Italia?

È un semplice punto di partenza che deve essere sviluppato dal maggiore incremento dell'insufficientissimo stanziamento di fondi assegnati alla bisogna, e dalla collaborazione volenterosa e pratica di province e privati.

Non mancano segni evidentissimi che il buon seme piantato dia i frutti che si attendono e che il popolo italiano che fu maestro nei viaggi e nelle navigazioni, confermi le tradizioni gloriose, conquistando il primato nel nuovo campo della navigazione aerea.

Se « navigare è necessario », « volare è assolutamente indispensabile »; se le vie di comunicazioni terrestri e marittime passano per alcune Forche Caudine che in caso di bisogno ci tagliano i mezzi necessari alla nostra esistenza, ricordiamo che il cielo non ha angoli morti e passaggi obbligati.

Guardiamo ad esso con tutta fiducia e con la più viva speranza nel nostro sicuro divenire; con la visione dei superiori interessi, è necessario dedicare le nostre migliori energie al perfezionamento e potenziamento dei mezzi aerei di guerra e di pace, perchè presto il nostro cielo possa essere solcato in ogni direzione da squadre aeree pronte ad ogni ardentamento e da flotte da traffico a nessuno seconde.

Se la gerarchia delle nazioni è ancora oggi basata sulla potenza delle squadre navali da guerra, facciamo sì che al più presto — come è lecito non dubitare — la nave metta le ali e la potenza della nostra Patria si identifichi con quella dell'ala che, non dimentichiamo, ha impresso su le sue tele l'invincibile segno del Littorio.

Perchè le nostre speranze non stagnerino e si traducano presto nella più bella realtà, occorre dare alla nostra aeronautica i mezzi necessari, perchè essa possa rispondere alle nostre vivissime attese. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baistrocchi.

BAISTROCCHI. (*Vivi applausi*). Onorevoli camerati, parlo perchè chiamato in causa — anzi provocato — dall'onorevole Gray! (*Oh! Oh! Si ride — Interruzioni*).

GRAY. Daremo le attenuanti.

BAISTROCCHI. L'onorevole Gray mi accorda le attenuanti ed io le accolgo! Però dimostrerò come molte attenuanti bisogna dare all'oratore che tanto brillantemente ieri elevò un inno all'Aviazione, inno al quale mi associo con entusiasmo. Viva l'Aviazione. (*Vivissimi applausi*).

Onorevoli camerati, chi abbia letto le relazioni dei giornali di ieri, in merito alla discussione sul bilancio dell'Aviazione, chi non ha avuto la fortuna di ascoltare con quanta passione e con quanto calore si discutono oggi le questioni militari in questa Camera, potrebbe forse ritenere che l'onorevole Baistrocchi sia un fiero avversario delle spese militari per l'aviazione.

Voci. No! No! (*Commenti*).

BAISTROCCHI. Invece tengo a dichiarare che in questa Camera, nel dicembre 1924, io fui il primo a sostenere l'importanza della guerra aerea o chimica: fui il primo a fare il quadro della guerra futura; s'intende non col calore lirico dell'amico Gray (*Si ride*), non ho la sua brillante oratoria, io parlo, con quella rude lealtà soldatesca, che però rispecchia quello che penso, quello che sento. (*Bravo!*).

Vi dissi, o meglio dissi a quelli che in quest'aula si trovavano in quella giornata, che l'aviazione giuocherà una partita importantissima nella futura guerra: questo ho riaffermato in tutte le discussioni dei bilanci militari, questo ripeto nella esplicazione della mia attività professionale, educando i miei ufficiali alla più sentita cooperazione tra armata del cielo e della terra, nonchè a quel senso di cameratismo spinto fino all'ammirazione per i nostri superbi aviatori.

Ebbene, affermare questo, dire che l'aviazione deve svilupparsi, che ha bisogno per suo sviluppo di stanziamenti considerevoli non vuol dire che le altre forze armate non abbiano anch'esse bisogno di adeguati stanziamenti.

Ciò premesso, onorevoli camerati, tengo a chiarirvi le ragioni per le quali nella discussione del bilancio della guerra, io, come relatore, ritenni opportuno di prendere la parola per eliminare un equivoco che si era già affacciato, poi superato nella Giunta del bilancio, ma che vidi riapparire nei corridoi della Camera e nella stampa, in ispecie; equivoco pernicioso in questo momento in cui le questioni militari tanto appassionano la pubblica opinione.

Mi riferisco alla tanto discussa tabella delle percentuali con cui si tendeva a dimostrare che gli stanziamenti per l'aviazione

nel nostro Paese, assai inferiori — in proporzioni — a quelli delle altre Nazioni, reclamavano altra ripartizione delle spese militari; tabella che in un primo tempo apparve nella relazione dell'onorevole Fier sul bilancio dell'aeronautica ed alla quale io, come presidente della Sottogiunta dei bilanci militari, mi opposi in Giunta, non per la tabella, ma per le annesse considerazioni; era detto: « qualora non sarà possibile di ottenere ulteriori stanziamenti, per l'aviazione, occorrerà rivedere le spese militari e provvedere a un'altra più opportuna distribuzione ».

FIER, *relatore*. In Giunta hai chiesto la cancellazione della tabella e non delle considerazioni, tanto che in Giunta è andata la relazione senza tabella.

BAISTROCCHI. Io ho chiesto la cancellazione della tabella e delle considerazioni, perchè la tabella portava alle considerazioni; ripeto, scopo della tabella era pervenire a conclusioni, che io respingevo.

GRAY. C'è la questione del per cento!

BAISTROCCHI. In ogni modo tengo ad affermare che le tabelle dei per cento, anche non esatte...

FIER, *relatore*. Esattissime!

GRAY. È questo il punto! Erano esatte o non erano esatte?

BAISTROCCHI. Ripeto, non esatte.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Non erano esatte perchè è stato detto 15 per cento, mentre in fondo si ha il 14.13 per cento!

FIER, *relatore*. Ma per le spese straordinarie! (*Commenti — Rumori*).

BAISTROCCHI. Non esatte, onorevole ministro ed onorevole relatore, perchè non contenevano l'enorme mole di spese straordinarie, oltre quattro miliardi, per l'apprestamento delle frontiere della Francia, e dei suoi campi d'istruzione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli camerati partano dal principio che è molto difficile che una tabella sia esatta. (*ilarità*).

BAISTROCCHI. Specialmente quando è tendenziosa! (*Rumori — Commenti*).

FIER, *relatore*. La tabella è esatta, anche considerando i quattro miliardi famosi.

BAISTROCCHI. Ripeto: no, i miei dati sono precisi, come preciso è tutto quanto affermo: ma pur concedendovi l'esattezza di tali tabelle ai fini di un ulteriore sviluppo dell'aviazione, affermo che essere tutti favorevoli ad un'aviazione grande e potente indispensabile per la difesa della Patria — e questo è il punto sostanziale della questione — non significa, nelle condizioni attuali, effettuare

alcuna riduzione al bilancio dell'esercito, inquantochè...

ROCCO, *ministro della giustizia*. Occorre aumentare anche quello! (*Vivi generali applausi — Commenti*).

GRAY. Vedi la vera giustizia! (*Viva ilarità*).

BAISTROCCHI... inquantochè la stessa nostra relazione vi dimostra, e il ministro della guerra ieri lo ha riconfermato, che gli stanziamenti per il 1930-31 rappresentano appena lo stretto indispensabile.

GAZZERA, *ministro della guerra*. Sono insufficienti.

BAISTROCCHI. Il ministro mi corregge dicendo: gli stanziamenti sono insufficienti. (*Interruzioni*). E allora domando al camerata Gray: Perchè si è rivolto a me nella sua sensazionale esposizione degli orrori della guerra futura, in cui l'esercito, secondo lui, gioca una piccola partita di fronte agli orrori provocati dai mezzi aereo-chimici? Cosa voleva da me l'onorevole Gray?

La ragione è semplicissima. L'onorevole Gray non aveva letto nè la relazione della Giunta...

GRAY. Questa l'abbiamo concordata prima! (*ilarità*).

BAISTROCCHI... nè la relazione dell'onorevole Fier (*Commenti*).

GRAY. Smentisco! La relazione dell'onorevole Fier l'ho avuta prima che fosse distribuita anche a te, camerata Baistrocchi.

PRESIDENTE. Onorevole Gray, le darò poi la parola per fatto personale.

BAISTROCCHI. Dice l'onorevole ministro Balbo che gliela aveva data lui!

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. No! no! (*ilarità, — Commenti*).

GRAY. Baistrocchi, me l'ha data un tuo collega della Giunta del bilancio.

BAISTROCCHI. Avere una relazione non significa leggerla. (*Applausi — Commenti*). La segreteria della Camera è colma di relazioni. Domando ai miei camerati quanti sono quelli che le leggono. (*Commenti*).

Dunque, camerati, sgombrato il terreno su tale argomento, che l'onorevole Gray, depositario del pensiero del compianto generale Douhet, al quale mando un saluto affettuoso e reverente...

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. L'ha espresso molto bene Gray, quel nobilissimo ed alto pensiero.

BAISTROCCHI ... intendeva sintetizzare così: resistere alla superficie ed operare nell'aria; noi, pur convinti che l'aviazione — lo ripeto oggi — gioca una carta importantissima

nella guerra, rispondiamo: «operare alla superficie e nei cieli nella visione unitaria della guerra».

GRAY. L'esercito non opera nel mare.

BAISTROCCHI. La superficie, caro Gray, sta in terra e in mare. (*ilarità — Applausi*).

Caro Gray, ti ascolto e ascolto tutti, pronto a rispondere a tutti. (*Commenti*).

Onorevoli camerati, tra i vari richiami fattimi ieri dal mio camerata Gray...

STARACE. Ti dice «caro» a denti stretti. (*ilarità*).

GRAY. Ci vogliamo veramente bene. (*ilarità*).

BAISTROCCHI ... fra i vari richiami fattimi dal camerata Gray, ricordo questo: «onorevole Baistrocchi, ricordati che la guerra non la combatte l'esercito solo». Perbacco, che scoperta! (*ilarità*).

Gli onorevoli camerati della passata legislatura, e l'onorevole presidente della Camera dell'epoca, oggi ministro Rocco, devono ricordare con quanto calore io sostenni la tesi della unitarietà della guerra, e cioè che la guerra odierna è combattuta non solo dalle tre forze armate, ma da tutta la Nazione organizzata per la guerra; ricorderete quale pandemonio provocai, comprese le ire del nostro venerato Duca del Mare.

Voci. È vero, è vero.

BAISTROCCHI. Rammento che, nella circostanza, l'amico onorevole Del Croix venne a proteggermi contro gli attacchi e contro-attacchi violenti di quelli che non avevano la visione della guerra futura; quindi avoco a me il merito, carissimo camerata Gray, di avere affacciato in questa Camera, il concetto della visione unitaria della guerra.

E fui io a presentare un ordine del giorno per la creazione del Ministero unico e del comando unico di tutte le forze militari.

Ma ricordatevi, camerati, che la visione unitaria della guerra non è cosa che si possa attuare nell'atto in cui la guerra scoppia. La visione unitaria e l'azione unitaria della guerra potranno realizzarsi sol quando, fin dal tempo di pace, noi formiamo questa mentalità unitaria. (*Vivi applausi — Interruzione dell'onorevole ministro dell'aeronautica*).

Dice il ministro che questo anch'egli afferma. E allora rispondo al ministro dell'aviazione: sono con voi, e sarò sempre con voi, ogni qualvolta esercito, marina ed aviazione si riterranno fattori singoli dell'efficienza bellica del paese, tutti cooperanti ad un fine unico: la difesa della Patria, la vittoria. (*Applausi*).

Onorevoli camerati, per dimostrare con quanta passione — e questo riconoscimento

ce l'ha fatto anche l'onorevole ministro della guerra — la vostra Giunta ha trattato tutte le principali quistioni militari, mi permetto di leggere un periodo della parte conclusiva della relazione: non si offenda nessuno di questa lettura, dato che molti, come l'onorevole Gray, non avranno letto la relazione. (*ilarità*).

GRAY. È un'idea fissa!

PRESIDENTE. Chi è senza peccato scagli la prima pietra! (*Si ride*).

BAISTROCCHI. Il nostro on. Gray ha scagliate molte pietre e altre ne scaglierà! (*Commenti, ilarità*).

Onorevoli camerati. La relazione dice: «La vostra Giunta conclude facendo voti che quanti hanno la responsabilità della preparazione militare, in conformità delle direttive che emanano dal Capo, riescano a superare tutte le difficoltà che si oppongono a realizzare l'unitarietà della guerra; difficoltà dovute a questa non ancora sviluppata mentalità unitaria, che trascina — questa è realtà vera e palpitante — ciascuna forza armata ad agire indipendentemente, ognuna convinta di rappresentare l'elemento principale e decisivo della guerra».

Onorevoli camerati, questo non dev'essere in un paese come il nostro, in un regime unitario come il nostro, nel quale, tutti riuniti in un solo fascio, ci sentiamo e siamo tutti soldati, pronti in ogni momento, quando il Re ci chiami, a correre ai confini e sulle vie dell'aria per la difesa della Patria, che vogliamo grande ed immortale. (*Vivissimi, prolungati applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Serono. Ne ha facoltà.

SERONO. Onorevoli camerati! In seguito al bellissimo discorso fatto dall'onorevole camerata Guglielmotti sul bilancio della guerra, in cui accennò di sfuggita alla guerra chimica, io temevo che un argomento di così vitale interesse non venisse trattato più diffusamente.

Però ieri l'onorevole Gray vi ha fatto un tale quadro della guerra futura degno di Poe o di Wells, che quanto volevo dirvi sarà di molto ridotto e limitato a questioni tecniche, che solo più tardi potranno essere risolte.

La guerra chimica interessa tutte e tre le armi, in modo particolare l'aeronautica, poichè ad essa spetterà appunto, in un eventuale e speriamo lontano conflitto, il maggior compito in questo genere di offensiva.

Trovo quindi necessario il tracciarvi brevemente quello che è stata la guerra chimica, nel passato, e quali previdenze devono attuarsi per quella che si prevede nell'avvenire.



Allo scoppiare del conflitto europeo, nessuno avrebbe pensato all'impiego dei gaz tossici, che a torto si continuano a denominare gaz asfissianti, perchè sono asfissianti tutti i gaz quando non contengono ossigeno in proporzione adatta alla nostra respirazione. Vi era al riguardo la Convenzione dell'Aja del 29 luglio 1899 e tutti si credevano tranquilli.

Quando nel dicembre del 1914, io appresi dalle quarte pagine dei giornali di chimica tedeschi che continuavano a venire in Italia, l'affannosa ricerca di cloro liquido e di bromo, pensai logicamente che, data la guerra di trincea, i tedeschi si sarebbero serviti di gaz tossici più pesanti dell'aria per snidare i combattenti dai loro ripari sotterranei.

Ne avvisai come mio dovere lo Stato Maggiore Italiano, e per mezzo di un rappresentante della Vichers, l'Ammiragliato inglese.

In una mia breve nota esaminai i gaz tossici di facile e poca costosa produzione e mi fissai appunto sul cloro e sul bromo, indicando sommariamente, il modo di difendersene, con un tipo di maschera a base alcalina, che servì agli inizi di questa nuova forma di offensiva, quando altri gaz tossici ben più micidiali non erano ancora entrati in gioco.

Lo Stato Maggiore Italiano non essendo in guerra, non mi rispose. L'Ammiragliato inglese mi fece dire che non credeva che si sarebbe violata la Convenzione dell'Aja, risposta troppo ottimistica, tanto più se si pensa che la stessa Inghilterra aveva tentato proiettili tossici nella fine della guerra Anglo-Boera, dove aveva anche attuato su vasta scala i campi di concentramento.

Il 22 aprile 1915, cioè più di tre mesi dopo il mio avvertimento, i tedeschi sferravano il primo attacco a gaz contro il settore della divisione francese che occupava il tratto nord-est del saliente superiore di Ypres.

Fortunatamente per gli alleati il fronte di attacco fu troppo piccolo, la riserva di gaz dei tedeschi troppo scarsa, in modo che si esaurì rapidamente, ma se questi avessero invece preparato una sorpresa in grande stile, avrebbero certamente potuto sfondare il fronte francese, e la guerra avrebbe avuto una piega certamente diversa.

I gaz adoperati erano appunto bromo e cloro, contro i quali era facile la difesa e la controffesa. Gli alleati si riebbero rapidamente ed i tedeschi che non avevano saputo utilizzare l'effetto di questo loro nuovo mezzo di offesa, furono efficacemente combattuti con le loro medesime armi.

In quel tempo Sua Eccellenza il generale Rho, capo della Sanità militare marittima, ottenuto il permesso dal Capo di Stato maggiore Sua Eccellenza Thaon di Revel, accettava la mia proposta e mandava nei miei laboratori il capitano medico professor Trocchio per fare delle ricerche sperimentali sui gaz tossici che vennero pubblicate sul *Giornale Medico della Marina* del maggio 1915, e che rappresentavano la prima memoria completa uscita in Europa su questo argomento.

Contemporaneamente noi abbiamo studiati altri gaz, ma non pubblicammo più nulla perchè in quel tempo l'Italia entrava a fianco degli alleati nel conflitto mondiale.

La marina entrò in guerra già provvista di maschere, che erano uguali a quelle che si adoperarono al fronte e che vennero preparate dal mio stabilimento in numero di 165 mila, nel breve tempo di quindici giorni.

Successivamente, come ho detto, i gaz tossici furono variati, fu adoperato specialmente il fosgene; le maschere e le difese contro i gaz tossici vennero quindi adattate ai nuovi mezzi di offesa.

Non è qui il caso di fare una discussione tecnica su tutto quanto ha saputo escogitare la cosiddetta guerra chimica durante il conflitto mondiale. Si adoperarono gaz altamente velenosi come il fosgene ed i derivati del cianogeno, gaz lagrimogeni, gaz starnutatori, gaz fumigeni, gaz ulceranti (iprite), gaz narcotici, gaz incendiari, ecc.

In questa Camera che si vanta di avere tra i suoi Membri tanti valorosi combattenti, ciascuno di essi potrà ricordare lo strazio del primo impiego dei gaz, aggravato dal terrore psichico di un mezzo di offesa, che urtava contro l'intima moralità e lealtà del soldato.

Ma ci siamo immediatamente ripresi; i nostri soldati per l'Italia sfidarono coraggiosamente la morte invisibile ed insidiosa dei gaz tossici. Anche noi, pur con ripugnanza, siamo corsi ai ripari ed abbiamo controbattuto l'offesa od operata la rappresaglia.

Ho detto con ripugnanza, perchè la guerra chimica ripugna al carattere di lealtà latina del nostro soldato. Egli combatte serenamente contro il fuoco delle artiglierie, contro il crepitio dei fucili e delle mitragliatrici, va con ardore agli assalti delle bombe a mano e dell'arma bianca, ma si trova in primo tempo disorientato contro un nemico che non può combattere altro che con una rappresaglia.

Eppure, onorevoli camerati, essa è la guerra. La guerra non deve avere restrizioni e lo scopo suo è quello di portare al nemico il maggior danno nel più breve tempo possibile. Oggi sono i popoli che combattono, la sconfitta vuol dire la morte e la lunga schiavitù del soccombente.

Passato è il tempo in cui solo truppe mercenarie si trovavano di fronte a decidere le sorti della guerra; i territori ed i popoli si trasmettevano al vincitore come merci o come armenti, mentre i combattenti cercavano di farsi il meno male possibile, per passare magari, se ne avevano la convenienza, al campo opposto. Per questo si vestivano di ferro, uomini e cavalli.

La guerra mondiale fortunatamente ha finito prima che la guerra chimica potesse spiegare tutti i suoi mezzi; essa fu soprattutto svolta dagli eserciti di terra, perchè l'aviazione, ancora troppo giovane, non vi ha potuto prendere che una minima parte. In marina verso la fine del conflitto, i gaz fumogeni vennero esclusivamente adoperati a scopo di mascheramento. Essa si limitò soprattutto nei primi tempi ad ondate di gaz, prodotti da serbatoi posti in immediate vicinanze del fronte nemico, utilizzandoli secondo il favore del vento. Avveniva spesso che il vento mutava e l'arma dei gaz si volgeva contro l'offensore. Poi vennero i proiettili carichi di gaz tossici, ma questi, per il loro volume, richiedevano dei forti spessori, riducendo la quantità di gaz utilizzabili, per modo che nello scoppio l'azione del gaz era praticamente limitata alla zona di esplosione del proiettile stesso.

Più tardi si fecero delle bombarde unite in serie (Livens), che avevano una portata al massimo di 100 metri, e che scoppiando dolcemente permettevano un più utile impiego dei gaz stessi. Utilizzazione dei gaz ancora troppo imperfetta che forse ha fatto pensare all'onorevole Guglielmotti, che la guerra a gaz non fosse così pericolosa come la si poteva pensare.

Però non bisogna credere che nel dopo guerra, le Nazioni siano state a questo riguardo con le mani in mano. Si continuarono gli studi, si apprestarono nuovi mezzi di offesa e di difesa, anche e specialmente, per opera di Nazioni uscite vinte dal conflitto, e che non possono e non devono non anelare ad una rivincita.

Ricorderò alcuni fatti.

Ieri l'onorevole Gray ha citato il fatto dello scoppio di Amburgo. Non erano esperienze; erano serbatoi pieni di fosgene destinati alla Russia.

Voi ricorderete la catastrofe di Oppau di parecchi anni fa: una grande fabbrica di ammoniaca artificiale. La quantità di nitrato di ammonio colà immagazzinata è stata tale che l'onda esplosiva si è estesa fino a 120 chilometri di distanza. Oppau fu quasi distrutta e al posto della fabbrica è venuto un lago.

Ora voi sapete che la Germania già nel 1925 fabbricava annualmente 450,000 tonnellate di composti di azoto sintetici mentre tutte le nazioni insieme alla medesima epoca non ne fabbricavano che 305,000 tonnellate e la produzione di nitro del Cile era appena di 385,000 tonnellate. Oggi, pur avendo aumentato anche noi, la Germania da sola fabbrica la più grande quantità di nitrato di ammonio e composti azotati sintetici di tutto il mondo intero.

Nè si può dire che questi prodotti servano come concimanti. Non è vero, perchè la Germania ha ridotto di un terzo la sua fabbricazione di acido solforico, di due terzi la produzione dei perfosfati, quantunque non abbia che una produzione scarsissima di scorie Thomas.

Questo serve a dimostrare che tutti si preparano a questa guerra... (*Commenti*).

Ora la guerra chimica, per una Nazione qualunque essa sia, che disponga di buoni impianti industriali e di una numerosa aviazione sia pure civile, è la meno costosa e la più facile e rapida a mettersi in opera. Tanto più che la guerra futura si svolgerà specialmente contro le retrovie dell'esercito, per fiaccare la resistenza della popolazione non combattente.

Bene ha detto Sua Eccellenza il generale Caviglia, a proposito della guerra mondiale, che essa fu vinta dalla resistenza dei popoli, che hanno sostenuto il valore degli eserciti. Popoli che si sentivano più intensamente uniti nel dolore, perchè solo le difficoltà e la povertà uniscono i popoli, mentre l'agiatazza e la facilità di vita li rendono indifferenti o li dividono.

Ora questa resistenza dei popoli combattenti è stata pesata nelle guerre future. Io mi ricordo nel '20 di aver sentito dire da un pastore protestante che essi (il suo popolo) non avrebbero nel futuro conflitto nemmeno più rispettati i figli nel seno delle madri. Quindi è logico pensare che il conflitto scoppierà improvvisamente e prima che l'esercito possa muoversi saranno bombardate e intossicate le città del nemico per opera dell'armata aerea la quale sarà la prima ad aprire le ostilità. Pensate, onorevoli camerati, che

un velivolo può trasportare fino a 6000 chilogrammi di bombe a gaz, bombe di semplice lamiera, che si possono fabbricare facilmente, che si rompono anche senza bisogno di farle scoppiare per effetto della caduta. Ora immaginate che in una città come Milano o Torino caschi una sola bomba contenente una tonnellata di fosgene.

Questo gas è ancora letale alla dose di 3 decimi di milligrammo per litro. Un litro di fosgene gassoso, che è 3,46 volte più pesante dell'aria, pesa quindi grammi 5,78 e può rendere mortali 19,260 litri di aria; una tonnellata può dare circa 170 metri cubi di gas fosgene, la cui diluizione nell'aria nella proporzione sopra detta, può rendere tossici 3,274,200 metri cubi di aria. Siccome è un gas pesante, e lo si può rendere mediante opportuni mezzi più pesante ancora, supponendo che si stenda uniformemente sul suolo per un'altezza di tre metri, in città che non hanno quasi mai vento, come Milano, o Torino, una tonnellata di fosgene può rendere letale un'area di circa 100 ettari.

Se questi dati paiono esagerati, vi racconterò un fatto successo a Roma nell'agosto del 1917, con un gaz per fortuna molto meno tossico del fosgene. Lo scoppio di poche bombole di cloro, contenenti al massimo 50 chilogrammi di cloro complessivamente, avvenuto in un laboratorio chimico in Via Nomentana diede un'ondata di gaz, che lentamente arrivò nella notte sino a piazza Venezia, percorrendo parecchi chilometri.

Ma oggi con gli aeroplani di grande portata si possono fare comodamente degli sbarramenti di iprite che impediscono per un certo tempo il progredire degli eserciti in marcia. Tanto più che in questo genere di prodotti si conoscono certe sostanze cento volte più attive. Un aeroplano, per esempio, può innaffiare una città od una trincea con fosforo di calcio, prodotto poco costoso e di facile preparazione, prodotto che nell'umidità dell'aria svolge lentamente idrogeno fosforato e può rendere inabitabile una data zona per un tempo non indifferente.

Vi ricorderò per dimostrarvelo un fatto; l'anno scorso in una fabbrica di conserve alimentari di Genova avvenne l'avvelenamento cumulativo di 7 o 8 ragazze che lavoravano in questa fabbrica. Non si riusciva a capire che cosa era successo: poi si venne ad accertare che l'avvelenamento si doveva ad una pasta a base di fosforo messa nella fabbrica per difendersi dai topi. È bastata una piccola quantità di idrogeno fosforato sviluppatasi da questa pasta per i topi, per avvele-

nare quelle ragazze che sono rimaste ammalate per parecchi giorni.

Ora in una guerra aerea è impossibile impedire che un aeroplano su centinaia possa raggiungere il bersaglio, specialmente se questo è grande come una città e se l'aeroplano sale a grande altezza. Quindi alla difesa aerea incombe un altro compito, quello della rappresaglia al nemico, per modo da obbligarlo a desistere dalla sua offensiva. Certo l'obbiettivo migliore sarebbe quello di distruggere i campi di aviazione nemici, ma questo non è molto facile; e non sarà facile affatto quando si faranno gli hangars sotterranei.

Fiaccata la resistenza delle popolazioni nemiche, gli eserciti invasori non hanno più bisogno di pesante artiglieria per vincere eserciti che dall'interno non possono più avere rifornimenti; basta un'artiglieria leggera, mitragliatrici e fucili che sono più efficaci; queste armi richiedono tempo minore di fabbricazione che non le grandi artiglierie adoperate nella precedente guerra, consumano meno materiale di rifornimento e costano immensamente meno. Oggi la Francia ha aumentato la cavalleria ed anche il numero dell'artiglieria sommeggiata e con traini animali. Questo in considerazione che la guerra aerea non darà più la possibilità di una guerra di posizione, e quindi le piccole piuttosto che le grandi artiglierie entreranno in giuoco.

Onorevoli camerati, io vi ho tracciato un quadro abbastanza pauroso della guerra futura, che però scaturisce naturale dagli insegnamenti del passato conflitto. All'aviazione specialmente da bombardamento spetterà il compito più grave nelle battaglie avvenire, e quindi è necessario essere ben preparati.

Il problema della guerra chimica va esaminato sotto un quadruplice aspetto; militare, tecnico, industriale e civile.

Voi sapete che i francesi, per mezzo di un loro valente chimico, il Moreau, ora morto, e che io conobbi nel 1924, hanno organizzato la difesa chimica dell'esercito Jugoslavo e della Polonia, ottima organizzazione che contempla anche l'istruzione della popolazione civile perchè impari a ripararsi dai gaz tossici ed abituarsi al pericolo.

A Varsavia, e da quanto si apprese dai giornali, anche in Russia, si sono fatte delle esercitazioni sulla popolazione civile, mediante gaz lagrimogeni, per abituarla all'uso delle maschere.

Per quanto riflette il problema tecnico militare, io mi permetto di esprimere le mie

idee in proposito, pur non avendo l'onore di appartenere alle armi combattenti.

Dichiaro fin d'ora che io sono un organizzatore industriale, e che quindi posso anche sbagliare dal punto di vista militare in quello che dirò.

La chimica è oggi la scienza base di ogni attività tecnica ed industriale. La passata guerra ci ha dimostrato che i tedeschi poterono resistere così lungamente, per l'enorme progresso fatto dalle loro industrie chimiche, le quali, oltre che fornire gli eserciti, poterono, mediante i surrogati, mantenere in vita la loro efficienza bellica e la popolazione civile, sostituendo man mano le materie prime, che loro non potevano più provvedersi dall'estero.

Già nel Congresso di chimica tenuto a Torino nel 1902, io accennavo ad una guerra futura, e mettevo in evidenza questa superiorità schiacciante della Germania sugli altri popoli.

La Germania aveva allo scoppio della guerra, un enorme numero di chimici (30.000), ben allenati a qualunque genere di fabbricazione, quindi le è stato facile di creare dei battaglioni di specialisti chimici, senza una istruzione preliminare.

Da noi è diverso, abbiamo poche fabbriche di prodotti chimici con pochi chimici, i soli che per la loro esperienza pratica, possano efficacemente impiegarsi nella guerra chimica. In caso di conflitto, questi devono restare nelle fabbriche stesse per mantenerne l'efficienza, mancano quindi i chimici veri per il fronte.

Voi direte che nel dopo-guerra, si sono laureati molti chimici. Questo è stato il nostro danno, perchè l'enorme affluenza di coloro che senza avere attitudini speciali, si sono rovesciati nei laboratori universitari, tra cui non poche donne, hanno impedito che si potesse dar loro una istruzione sufficiente.

Chimico si nasce, come si nasce poeti; il chimico si fa solo nel laboratorio e dopo un lungo tirocinio di esercitazioni pratiche. Ora non è possibile che un assistente universitario, che può al massimo tener dietro a tre o quattro studenti di chimica, possa istruire una cinquantina, e spesso un centinaio di studenti.

Mancanza di mezzi, mancanza di locali, mancanza di tempo, quindi l'insegnamento è stato forzatamente teorico, abbiamo avuto dei laureati in chimica, ma non dei chimici. E questo che è successo per la chimica, è successo per altri insegnamenti pratici quali la medicina e l'ingegneria.

Occorrerà quindi nell'avvenire, ammettere allo studio della chimica solo coloro che hanno attitudine; eliminare nel primo anno universitario tutti coloro che non sono adatti anche fisicamente. Riservare i posti di laboratorio ad un dato numero di studenti e non più. Dare a questi pochi una intensa istruzione pratica e tecnica, limitando l'istruzione teorica alla sole materie attinenti alla chimica. Lasciando, invece, a coloro che si dedicano all'insegnamento della chimica, gli studi superiori teorici, che a loro convengono.

Scusate questa digressione, ma era necessaria per spiegare quanto vi voglio dire.

E questo si riassume tutto nella necessità ormai evidente, di creare un corpo chimico militare per le varie armi combattenti, come si creò un tempo per i medici, per i farmacisti, per i veterinari, per gli ufficiali del Commissariato, ecc.

Deve essere un corpo a sè, un ruolo a sè, al quale si deve affidare tutto il servizio chimico che occorre per le armate, nelle loro multiformi necessità.

Quindi servizio di collaudo di materiali, servizio di preparazione e di approvvigionamento bellico per la guerra chimica, servizio di sorveglianza sulle fabbriche, che in un eventuale conflitto possano venir mobilitate.

Ora questi chimici, che sinora sono sparsi come ufficiali aggregati nelle varie armi, diretti da superiori che quasi mai hanno sufficienti nozioni di chimica, e che poi mutano continuamente a seconda dei posti successivi che devono coprire per avere un avanzamento, non possono dare nessun buon rendimento, come non danno nessun buon rendimento i chimici improvvisati che si assumono allo scoppio di un conflitto.

Occorre quindi che il centro chimico attuale, la cui esigua dotazione rappresenta appena un primo passo per le necessità future, si trasformi in una scuola di chimica militare come vi sono le scuole di sanità militare, di cavalleria, di applicazione, di aviazione, ecc.

A questa scuola sarà affidato il compito di preparare gli ufficiali chimici, aggregandovi inoltre tutti quegli insegnamenti di chimica speciale che oggi si danno da altri, agli ufficiali del Commissariato, agli esplosivisti, ecc.

Questa scuola deve essere orientata praticamente per quanto riguarda l'insegnamento, e nello stesso tempo ad essa devono venire affidati i nuovi studi e le nuove ricerche nel campo della chimica militare.

In primo tempo bisognerà ricorrere a chimici borghesi, fuori ruolo, soprattutto ben

pagati, e nominati come si fa nelle Università americane, per tre o cinque anni, salvo riconferma se hanno dato un insegnamento efficace.

In un secondo tempo i professori potrebbero essere forniti dallo stesso corpo dei chimici militari. Ed io so per esperienza, avendo tra i miei collaboratori, chimici e medici provenienti dalla marina e dalla guerra, che in fatto di cultura ed attitudine scientifica i tecnici militari possono oggi gareggiare con i centri di cultura universitaria.

Rimane la scelta dei tecnici del primo tempo. Sua Eccellenza il Capo del Governo, nell'inaugurare il Consiglio superiore delle ricerche, ha accennato alla deficienza nel numero dei nostri ricercatori; Guglielmo Marconi, ultimamente è ritornato sull'argomento.

Purtroppo questa mancanza di ricercatori si verifica più o meno in tutte le Nazioni europee, ma è specialmente sentita da noi, perchè mancando o quasi l'insegnamento pratico, lo studente si disamora dalla ricerca che non è più in tempo di riprendere quando è già laureato.

La scuola di chimica militare sarà quindi in grado di ovviare a questa deficienza, forgiando per la chimica di guerra, i laureati che si dedicheranno a questa specialità.

Questo è quanto io ho creduto di dirvi sul problema tecnico militare della nostra chimica di guerra.

Rimane il problema industriale. Nel dopo guerra alcune nuove fabbricazioni sono sorte fra di noi che eventualmente possono trasformarsi in periodo bellico, in prò della difesa della Nazione. Accenno alle fabbriche di colori di anilina, alle fabbriche di azoto sintetico (ancora molto limitate per il nostro fabbisogno), alle fabbriche di acido solforico numerose ed efficienti. Accenno alla nuova industria del bromo, a quella del fosforo, a quella dell'alcool metilico, ecc.

Alcune fabbriche sono in decadenza, e sono quelle di soda elettrolitica perchè non possono più vincere la concorrenza di prezzo che vien fatta alla soda caustica dall'impianto di Castiglione della Società Solway.

Ora le fabbriche di soda elettrolitica hanno come capo morto della loro fabbricazione il cloro e derivati (acido cloridrico, ecc.) il cui consumo è limitato in tempo di pace, ma enorme in tempo di guerra.

Convien, quindi, che di queste fabbriche, lo Stato se ne riservi almeno una, sussidiandola perchè mantenga gli impianti in efficienza, tanto più che essa avrebbe anche una

grande importanza nella produzione dell'idrogeno elettrolitico e dell'acido cloridrico.

Ma, in linea generale, io credo che lo Stato dovrebbe riservarsi, sussidiandolo, il controllo su un certo numero di fabbriche utili in caso di guerra, badando a che tengano i loro impianti in efficienza. Sarebbe una spesa che dovrebbe stanziarsi in bilancio, ma sarebbero denari ben spesi, perchè un controllo in fabbriche sussidiate, sarebbe non solo ben accetto, ma le avvierebbe a quelle produzioni necessarie per le nostre attività militari, che a noi in gran parte mancano. Sarebbe insomma l'applicazione del proverbio: metà consiglio, metà denaro. Quello che ho detto per le fabbriche di prodotti chimici, deve estendersi alle fabbriche di prodotti farmaceutici.

Deve estendersi alle fabbriche di esplosivi ed anche a quelle pirotecniche.

Delle fabbriche di prodotti farmaceutici due sole si sono potute mobilitare durante la guerra: la mia e quella Lombarda di Prodotti Chimici, che ora purtroppo non esiste più. Tutte le altre risultarono non adatte.

Onorevoli camerati, io credo di avervi sufficientemente dimostrato la necessità dell'arma chimica, per giustificare, a favore di questa, un più equo e logico assestamento.

Il Centro chimico militare, dovuto alla tenacia ed alla abnegazione del compianto generale Penna, che la sua passione spingeva sino a sperimentare su se stesso, tanto da averne logorata la salute, il che più non gli permise di resistere alle insidie del male che lo aveva colpito, è un primo passo sulla via che si deve percorrere.

In fatto di chimica, le varie armi devono poter fare da sè, salvo a ricorrere quando se ne presenti l'occasione a scienziati competenti per la risoluzione di speciali problemi.

Nella passata guerra si è cercato di ovviare alla mancanza di un corpo chimico militare, col ricorrere a Commissioni di chimici borghesi.

Voi sapete che cosa sono le Commissioni: servono tutte quasi sempre a lusingare vanità personali, ed a far perdere un tempo prezioso. In guerra il risparmio di tempo è uno dei coefficienti maggiori del successo. Cinque o sei persone intelligenti intorno ad un tavolo (non parliamo se sono in più), mentre ciascuna di esse sarebbe capace di risolvere il quesito proposto, non riescono a risolverlo di comune accordo, per la tendenza che ha ognuno di far prevalere la propria opinione. Se a questo aggiungete che in fatto di questioni guerresche tali Commissioni sono

assistite da uomini di valore, appartenenti al corpo militare, che però si riconoscono inesperti in fatto di chimica, vedrete che ne esce fuori un caos, un succedersi di esperienze e di provvedimenti contraddittori, che è necessario evitare.

Ed ho finito su questo argomento; rinunzio a parlare dell'arma batteriologica, che allo stato attuale della scienza non è per nulla da temere! È un ramo che conosco discretamente perchè forma oggetto del mio insegnamento universitario.

Onorevoli camerati, grazie alla volontà del Capo del Governo fascista, noi abbiamo ora un'aviazione militare ed un'aviazione civile.

L'aviazione militare ha ereditato dagli assi gloriosi della nostra guerra, la disciplina, la genialità e l'indomito eroismo, in pace nelle competizioni internazionali ha segnato non una ma cento vittorie, portando per prima l'ala d'Italia in tutti i paesi del mondo. L'aviazione civile nostra sarà di buon ausilio a quella militare in caso di conflitto.

Alle tre armi, guerra, marina, aeronautica, che con bilanci esigui, di molto inferiori a quelli degli altri paesi, devono provvedere alla difesa del nostro Paese, non dovete lesinare gli appoggi, non dovete far mancare i fondi necessari per il loro sviluppo.

L'Italia, per la sua alta evoluzione storica e spirituale, non anela a guerre di sopraffazione; il Fascismo, per coloro che lo capiscono, ed insisto su questa parola, è certo l'opera più grandiosa in favore della pace che abbia voluto la collettività di un popolo; sia nel campo del lavoro interno, sia nelle competizioni internazionali.

Ma noi abbiamo un sacro retaggio da difendere: il nostro patrimonio spirituale che ci venne trasmesso dai nostri avi attraverso a millenni di storia e che dobbiamo mantenere intatto a favore dei nostri figli e dei nostri nipoti.

E per ora nel mondo, dove ciascuna Nazione cerca non solo di vivere, ma di sopraffare, anche la difesa dei patrimoni spirituali deve essere affidata alle armi.

Speriamo che venga un tempo, nei millenni avvenire, che gli uomini possano tutti riunirsi sotto un solo vessillo, come sognava il Poeta, ed anche allora l'Italia dovrà essere il faro che illuminerà gli uomini in pace. *(Vivi applausi — Molte congratulazioni)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Sansanelli. Ne ha facoltà.

SANSANELLI. Onorevoli camerati! Dalla vivacità delle precedenti discussioni su questo

stato di previsione del bilancio dell'Aeronautica, vivacità che è anch'essa un'espressione aderente alla giovinezza di quest'arma, motivo di tanta passione, è emerso concorde il nostro giudizio, e cioè, che questo bilancio è governato in stretto rigore di regime francese.

Qualche cosa dei tratti del santo Poverello d'Assisi, con un poco di buona volontà, noi possiamo trovarla nel volto del nostro giovane Ministro dell'aria. *(Si ride)*.

Ma sotto la scorza arde la passione infettibile del Quadrumviro, il quale deve essersi reso conto della sola ansia che gonfia il cuore di questa Assemblea, quella per la quale noi vorremmo che gli fossero dati veramente tutti i mezzi di cui ha bisogno, perchè fosse perfetta la sicurezza e la inviolabilità del cielo della Patria e massima l'efficienza della nostra armata aerea, a buon diritto orgoglio della Nazione.

Il bilancio presenta una maggiore cifra di 18 milioni; ma voi avete visto, dall'esame che se ne è fatto, come questo divario nessun vero vantaggio rappresenti, mentre gravissime preoccupazioni tengono l'animo dei responsabili di questo formidabile problema del nostro Paese.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. È assorbito quasi tutto dall'aumento degli stipendi del personale.

SANSANELLI. E tutto il bilancio appare inadeguato ai bisogni che maturano per i progressi della scienza e della meccanica, e soprattutto in rapporto allo sforzo che compiono le maggiori potenze, e, come hanno dimostrato i precedenti oratori, anche potenze secondarie, che, provvedendo ad attrezzature sproporzionate alle loro reali possibilità, danno serio motivo alle nostre legittime preoccupazioni. Modestamente, però, io penso che non esiste e non può esistere un problema, una questione di percentuali, secondo le quali il sacrificio della Nazione per la sua difesa militare andrebbe diviso, con valutazioni preventive e quanto mai azzardate, fra le diverse forze armate del Paese.

Questo criterio io non lo trovo esistente nemmeno nei bilanci delle nazioni straniere, i quali bilanci semplicemente traducono, nella imponente cifra delle proprie spese, la propria capacità finanziaria, messa al servizio dello spregiudicato egoismo con cui esse difendono i propri predominî, adeguando i mezzi all'unica misura dei propri timori e delle reciproche gelosie.

Nessuno, di fronte alla limitazione insormontabile delle possibilità, anche nella più

perfetta attuazione del comando unitario, della amministrazione unitaria delle forze armate, oserebbe, io penso, assumersi la responsabilità di una preventiva graduatoria di necessità e di prevalenze tra le forze della terra e del mare e del cielo.

Parecchie volte ho corse le vie della terra, ad incontrami in quello che rimane della famiglia dei combattenti che insieme parteciparono all'ultima guerra, sotto il fardello grave, ma assolutamente non mio, di certe illusioni pacifiste, una specie di malaria della trincea, della quale i combattenti italiani per l'antidoto della rivoluzione fascista, ormai non conservano più nemmeno il ricordo (*Applausi*).

Anche in questo stranissimo ambiente di innocua retorica, a volte ingenuo, a volte sornione, a volte sentimentale, e quasi sempre anacronistico per la enorme distanza che già ci separa dalla grande guerra, niente ha affiorato mai che turbasse il sonno già tanto lieve e tormentato dei nostri morti sulle strade della battaglia. E il mito della pace, divina parola, continua la interminabile ascesa del calvario col Figliuolo dell'Uomo curvo sotto il peso della croce. Nè altro maturano e vanno significando le grandi assisi internazionali, intese a comporre veli su questa che a me pare la chiara, indiscutibile verità al fondo di tutti i dibattiti e di tutti i compromessi: Ventate di panico e di superbia passano con alterna vicenda, fra gli uomini e fra i popoli; formidabili crisi economiche, sociali e politiche in questo particolare periodo di tempo mortificano sanguinosamente anche le nazioni più ricche e potenti della nostra. Di fronte al problema dell'offesa e della difesa, tutto si riduce alla ricerca della formula per cui le nazioni più potenti e più ricche possano affermare, custodire ed aumentare il proprio predominio, riducendo le altre nazioni meno favorite alla pratica della saggezza, che è quanto dire alla pratica della rinuncia.

Intanto i bilanci militari gettano luci assolutamente non rosee su quella che è la realtà della vicenda delle nazioni. E a me piace affermare in questa assemblea che un solo popolo oggi adempie ad una missione di lealtà e di coraggio, e questo è il popolo italiano, per la educazione e la pratica del Fascismo, apertamente denunciando e difendendo le ragioni del suo divenire.

Ogni vittoria è fatta, come tutte le cose degli uomini, di materia e di spirito. E bene ha fatto, perciò, il relatore del bilancio a riportare all'ordine del giorno della Nazione

le benemeritenze del Ministro e Capo dell'aviazione italiana, per le recenti prove delle mirabili crociere mediterranee, della superba manifestazione per le nozze del Principe Ereditario, per la instancabile attività, la abnegazione, l'ardimento e la fede che, dal ministro all'ultimo aviere, fanno della nostra aeronautica un sicuro strumento di potenza.

Eppure penso che nelle limitazioni, negli ostacoli e nelle infinite asprezze per le quali muove la responsabilità del nostro ministro, egli sia in particolare modo confortato e sorretto nelle sue giuste pretese dallo stesso progresso dalla meccanica e della scienza, come dall'audacia e dalla virtù degli uomini.

Non ancora il generale De Pinedo aveva compiuto la sua transvolata sui continenti che il divino folle Lindenberg congiungeva, con unico volo, gli Stati Uniti all'Inghilterra, ed a quel tempo fu tutto un susseguirsi di audacie fino al volo di Ferrarin e della sfortunato Del Prete, ed oltre ancora, per cui parve che al ritmo delle eliche e al palpito di quei saldi cuori dovesse adeguarsi la nuova legge della vita del mondo.

Io non voglio aggiungere nessuna pagina al nuovo libro dell'apocalisse detto qui dentro dal camerata onorevole Gray, che pure, attraverso la commozione sincera della Camera, ha onorato degnissimamente la memoria del compianto generale Douhet, ma certo è innegabile che nella evenienza di nuovi conflitti armati, il primo obiettivo non può essere, oggi, che quello della conquista del dominio del cielo.

Non basta seguire, nei confronti delle spese tra i diversi Stati, quanto è dedicato in particolar modo all'aeronautica militare, bisogna seguire, con altrettanta vigile attenzione, quanto si compie per l'aviazione civile. Vi sono oggi delle Potenze, lontane dalla sconfitta quasi quanto noi lontani dalla vittoria, che, attraverso una saggia rigorosa e coraggiosa attrezzatura della aeronautica civile, la quale, tra le risorse di un paese, è la più idonea alla mobilitazione per scopo di guerra, sicuramente accarezzano sogni di ripresa e di rivincita. Bisogna attrezzare il nostro Paese in conformità dello sviluppo dell'aviazione militare e civile, delle linee nazionali ed internazionali.

Nell'anno scorso le acque del porto di Napoli, improvvisamente e preoccupantemente si popolarono di ali per le nuove linee dell'aviazione inglese e dell'aviazione francese. I nostri porti sono inadatti ad essere dei veri e propri idroscali, che pure debbono essere approntati. Ricordo alcuni malintesi che sor-

sero tra il Ministero dell'aeronautica e l'Alto Commissariato per la provincia di Napoli, per un curiosissimo ed assurdo progetto di idroscalo che, in nessun modo poteva reggere al suo fine. Si trattava di pochissimi metri quadrati di acqua, dentro i quali i pochi apparecchi che avrebbero potuto esservi contenuti, dovevano nientemeno che essere rimorchiati!

Ora, scartati questi propositi, e pur convenendosi che non è possibile più pensare che un porto per la flotta mercantile possa contemporaneamente servire per le esigenze dell'aviazione, si cerca di costruire nel porto di Napoli un idroscalo nella sua zona orientale. È anche questo un ripiego, e, a mio avviso, in questa materia i ripieghi non sono che motivo di sperpero e di insuccesso.

E nemmeno penso che sia adeguato alla importanza che il golfo di Napoli rappresenta al naturale confluire delle grandi linee aeree di comunicazione e di traffico, l'idroscalo indifeso e assai poco facilmente difendibile dell'Isola di Nisida. E intanto non bisogna far deviare dal golfo di Napoli queste nuove vie della nuova civiltà. Non soltanto nella antichità, ma ancora nella nostra epoca, i grandi centri del traffico sorgono sulle vie naturali di esso — New-York, Chicago e la sua emula Detroit sono tra le più recenti prove della insopprimibile legge.

Noi dobbiamo designare all'attenzione del ministro dell'aeronautica quella che può veramente essere una soluzione del problema: bisogna fare del porto di Pozzuoli uno dei più grandi idroscali del Mediterraneo. Pozzuoli è parte della città di Napoli; non ne dista che 18 chilometri. È servito da tramvie, collegato a Roma e a Napoli con la direttissima; ha due cantieri ed offre ogni idoneità alla destinazione che propugniamo.

Pozzuoli, nell'antichità, fu uno dei più importanti porti del Mediterraneo, più grande di Napoli, più sicuro di tutti gli approdi della costa del Lazio.

Durante il periodo repubblicano questo porto fu veramente all'apogeo di ogni sua fortuna: vi convenivano i mercanti di Grecia, dell'Egitto, dell'Africa e della Spagna; vi fiorirono colonie straniere e corporazioni commerciali; vi apparvero le *stationes* che ebbero grande importanza, precorrendo la fortuna dei famosi fondaci della Repubblica Veneta.

Legato alla strada Appia con la via Campana che passava per Cuma e per Capua, e con la via Domiziana che dalla via Appia si staccava per giungere, seguendo il lido del

mare fino a Napoli, Pozzuoli rappresentò veramente un grande approdo naturale per le vie di allora.

E non soltanto vi fu importante la importazione di ogni ricchezza e di lussi famosi, ma importante vi fu ancora l'esportazione fino al punto da preoccupare l'Urbe che vi inviò un suo questore a sorvegliare l'esodo dell'oro e dell'argento.

Ricorderò un episodio, che vorrei fosse augurale per la rinascita di questa città.

Al tempo dell'Impero — perchè nemmeno sotto l'Impero diminuì l'importanza di questo centro di movimento e di traffico — nelle acque di Pozzuoli, Augusto si incontrò un giorno con le navi degli alessandrini. I mercanti si vestirono a festa, si schierarono sulle tolde e all'Imperatore fecero offerta di incenso gridandogli, al dire di Svetonio: *Per illum se vivere, per illum navigare, libertate atque fortunis per illum frui*. Questa invocazione io vorrei rivederla scolpita sui nuovi moli che il Fascismo dovrebbe ricomporre sui piloni che l'Imperatore Antonino Pio riattò saldissimamente e ornò di marmi.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Mancano i sesterzi! (*Si ride*). Visto che siamo in epoca imperiale! (*Si ride*).

SANSANELLI. Bisogna trovarli i sesterzi!

A quest'opera, per la quale giustamente il ministro pensa ai sesterzi, che è pur necessario trovare e spendere, un'altra opera va collegata per la quale i sesterzi non sono necessari...

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Allora...

SANSANELLI. Parlo della destinazione definitiva del Palazzo Reale di Caserta a sede dell'Accademia aeronautica d'Italia.

All'indomani della soppressione della provincia di Caserta era indispensabile ricollegarsi alle opere di un grande Sovrano, alle opere di Carlo III, per scoprire che essa dista da Napoli solo 18 chilometri e che può essere avviata ad essere un tutt'uno con la grande metropoli campana che, oltre le sue necessità di espansione, ha urgente bisogno di risolvere il problema della sua città militare.

Il Palazzo Reale di Caserta può essere destinato nella sua interezza ad essere la degna sede dell'Accademia militare di aviazione. Basterebbe escludere il piano della rappresentanza regale, che non è prevalente cosa nella mirabile mole vanvitelliana. Caserta può offrire tutte le risorse per costruire e sistemare campi di istruzione e aerodromi al servizio delle necessità aeronautiche.



Occorre liberare il ministro dell'aviazione dalla preoccupazione che egli ha dei signori sovrintendenti alle belle arti.

Abbiamo saputo di difficoltà create all'Accademia con la proibizione dell'uso delle piscine monumentali. Sospetto che il Sovraincidente alle belle arti di Napoli, degnissima persona, abbia potuto preoccuparsi del fatto, che, traducendo proprio in quel posto i marmi settecenteschi l'ira di Diana vergine cacciatrice, e palpitando lì presso lo scempio di Atteone, corresse pericolo al contatto delle piscine, la salute degli allievi della Accademia.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Non ci sarà nessun miglior custode di Diana e di Atteone per gli allievi dell'Accademia aeronautica. (*Si ride*).

SANSANELLI. Però mentre è pur necessario stabilire che le piscine debbono essere costruite perchè rispondano alle moderne esigenze dell'igiene, credo che frattanto, a superare tutte le preoccupazioni, basti ricordare che i laghetti di Versailles accolgono nelle giornate di inverno i pattinatori parigini senza che nessuno abbia mai gridato alla profanazione.

È mio avviso che i monumenti meglio si onorano tenendoli pieni finchè è possibile della vita delle generazioni.

Se i pochi visitatori che, sfuggendo ai programmi delle compagnie di turismo...

*Voci. Pochi!*

SANSANELLI. ...vanno a Caserta, non visiteranno il Palazzo Reale, meglio varranno le visite di ospiti illustri e meritevoli alla più bella Accademia militare del mondo.

E così avrà quiete anche un po' l'invidia che ho riportato con me dopo aver visitato negli Stati Uniti d'America le mirabili e attrezzatissime Accademie in cui i giovani sono educati a servire la Patria.

Onorevole ministro, io ho la pretesa di avervi suggerite soluzioni ideali, ed anche suggestive, ad alcune tra le vostre preoccupazioni più assillanti. La parola « difficoltà » nel vocabolario fascista per lo meno va considerata fuori dell'uso comune; ma soprattutto io confido nel coraggio e nella saggezza del Quadrumviro che, prima di raggiungere Perugia, conobbe come anche le grandi strade del pensiero e dell'azione rivoluzionaria conversero in Napoli, che può divenire la Città regina del Mediterraneo, secondo l'auspicio del Duce, a condizione che tutte le strade che accennano a condurvi non ne siano deviate. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Leale.

LEALE. Onorevoli camerati, vi intratterò con molta brevità su di un punto che a mio avviso merita particolare rilievo.

L'importanza dell'aviazione come arma bellica è stata messa in evidenza durante l'ultima guerra e specialmente nel 1918, quando l'Italia ha assunto il dominio del cielo nel proprio fronte.

L'onorevole Gray ci ha tracciato ieri un quadro apocalittico, ma pieno di verità sulla terribile funzione che avrà in avvenire l'aviazione con l'ausilio della chimica, funzione di tale importanza da essere forse determinatrice degli eventi.

Dopo tali premesse, come aviatore e come fascista, non posso non associarmi ai camerati che mi hanno preceduto per rilevare ancora, a costo di ripetere cose già dette, che se l'Italia non è seconda a nessuno, come efficienza delle armi e come preparazione dei piloti, si trova, con i suoi 718 milioni del bilancio dell'aeronautica, in stato di notevole inferiorità numerica di fronte ad altri Stati europei che hanno degli stanziamenti di miliardi che pur vengono aumentati di anno in anno.

L'Italia verrebbe dunque a trovarsi, in caso di necessità, nella condizione di dover correre ai ripari con la massima sollecitudine per eliminare un pericoloso stato di inferiorità che sarebbe sommamente pregiudizievole nelle prime fasi delle ostilità.

E poichè, per ora, le finanze non permettono di portare il bilancio dell'aeronautica almeno a quel miliardo che è ritenuto indispensabile dai tecnici, e conseguentemente di elevare la forza numerica degli apparecchi, è evidente l'assoluta necessità di volgere particolare attenzione alla costituzione di riserve bene allenate, preparate con cura, e pronte ad essere impiegate.

Non parlerò delle riserve di apparecchi che non possono essere accumulate negli hangars, perchè rapidamente deteriorabili e superate dai continui progressi della tecnica, nè parlerò delle riserve di materiali di cui ha trattato ampiamente il camerata Fier nella sua interessante relazione, ma mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera su di una parte che, ripeto, ritengo di notevole importanza: la costituzione della riserva di piloti alla quale il Camerata Fier accenna con la dicitura forse un po' troppo modesta di: allenamento di piloti in congedo.

Alla costituzione e all'efficienza della riserva aeronautica va prestata cura partico-

lare perchè, se è possibile, con le attuali istituzioni degli avanguardisti e premilitari, in caso di necessità, creare in brevi giorni un magnifico fante, non è possibile con altrettanta celerità preparare un pilota. Sono, infatti, indispensabili alcuni mesi per il conseguimento di un brevetto, ma sono necessari lunghi mesi di volo per formare un pilota completo.

Si usa dire che l'aviazione sia ormai uscita dal periodo eroico per entrare nel campo pratico, e sotto certi aspetti è vero, ma è altrettanto vero che il nuovo stile di vita ci porta a considerare come consuetudine i fatti che una volta costituivano l'eccezione.

La Coppa Schneider e la scuola di alta velocità segnalano degli eroismi e dei martiri ai quali ci inchiniamo, ma accanto a questi, altri ve ne sono, più oscuri, ma non meno ammirevoli.

È indubitato che la guerra dell'avvenire non sarà più costituita da sublimi individualismi e che sarà la massa a dare combattimento, e ciò sta bene, camerata Gray, ma vi sarà sempre un momento nel volo, in cui le sorti dell'impresa, l'incolumità dell'aeronave, la vita stessa dell'equipaggio saranno esclusivamente affidate alla saldezza di nervi, alla rapidità di decisione, alla improvvisazione di un solo uomo: il pilota.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Non un momento, ma sempre! E chi lo porta l'apparecchio se non il pilota? (*Approvazioni*).

LEALE. L'impiego dell'aviazione a masse non toglie, dunque, molto da quella individualità che è la prerogativa dell'aviatore.

Tali uomini non si improvvisano, nè si formano in pochi mesi.

Il bilancio non consentiva di trattenere in servizio un maggior numero di piloti, la aviazione civile ha tuttora scarse possibilità di assorbimento, bisogna dunque trovare il mezzo per impedire che un personale tecnico così prezioso e, diciamo pure, così costoso, andasse disperso col congedo e, allontanandosi dal volo, potesse essere considerato perduto per l'aviazione. In un primo tempo si costituirono corsi di allenamento presso le scuole civili di pilotaggio, ma per quanto il risultato fosse buono, si era ancora ben lontani dal raggiungimento del numero desiderato. Non tutti potevano dedicare un mese ogni anno all'aviazione; e quelli che potevano, non sempre erano i migliori.

Vi era un'altra ragione di impedimento ed era costituita dal rigore dell'ormai famosa visita psico-fisiologica.

La psicologia umana ha delle profondità che non possono essere commisurate da nessuna macchina; e i piloti ritenevano giustamente, che la lunga esperienza di volo che temprava i nervi a tutte le prove, potesse vantaggiosamente sopperire alla diminuita efficienza di qualche facoltà. E la guerra lo aveva luminosamente dimostrato.

Queste erano le due ragioni che tenevano lontani i piloti dagli allenamenti.

Il Governo ha ora risolto, in forma che a me pare definitiva, il problema dell'istruzione della riserva aeronautica, affidando l'incarico al Reale Aereo Club, e con la costituzione di apposite squadriglie dotate di apparecchi economici, ove il pilota allenando può volare nelle ore che ha disponibili.

Ho poi appreso in questi giorni che gli appositi gabinetti medici sono stati riportati alle funzioni originarie, cioè agli accertamenti medico-legali e al severissimo esame degli allievi, dei giovani, in modo di fornire all'aeronautica degli individui perfetti, mentre le visite ai piloti sono diminuite di rigore fino a consentir l'uso delle lenti per quelli che hanno una qualche diminuzione delle facoltà visive.

Con questi due provvedimenti sono stati tolti tutti quegli ostacoli che limitavano il concorso dei piloti agli allenamenti. Cessa così ogni giustificazione per coloro che se ne astengono.

Sarebbe però desiderabile che con la stessa sollecitudine con la quale sono state impiantate dodici squadriglie di allenamento, quasi tutte in alta Italia, fossero costituite quelle altre quindici che ritengo siano nel progetto del Governo, tenendo conto nella dislocazione, delle regioni meridionali che attualmente ne sono quasi sprovviste. In questo modo, tutti i piloti in congedo saranno posti in condizioni di compiere gli allenamenti.

Ho finito. Fedele alla promessa, non vi ho intrattenuto che brevi minuti. Sono stato spinto a prendere la parola da una passione che si è maturata in lunghi anni di volo, ed ho avuto il solo scopo di mettere in rilievo un argomento di tanto interesse che nella relazione sul bilancio è, però, appena accennato. Meritava, inoltre, far maggiormente conoscere al Paese come il Governo fascista ha affrontato un problema che interessa la difesa nazionale; e come lo sforzo del Governo debba essere assecondato, in modo che tutti i piloti in congedo, fisicamente validi, rispondano all'appello.

L'aviazione è l'arma del sereno coraggio e, per la natura stessa della sua funzione, ani-

mata da quello spirito volontaristico che ha formato le legioni delle camicie nere.

L'onorevole ministro ha dunque a sua disposizione uno splendido materiale umano per inquadrare e rendere sempre più efficiente quella riserva aeronautica che, con le altre forze armate, costituisce la più solida garanzia dello Stato fascista. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge già approvati per alzata e seduta:

Conversione in legge del Regio decreto legge 20 dicembre 1929, n. 2163, concernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi (431).

Conversione in legge del Regio decreto legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al Commissario del Governo presso l'Opera nazionale per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima (475).

Conversione in legge del Regio decreto legge 30 dicembre 1929, n. 2356, concernente l'approvazione degli stati di previsione, dell'entrata e della spesa dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848 (461).

Conversione in legge del Regio decreto legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari. (*Approvato dal Senato*) (410).

Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari (392).

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione segreta, ed 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:

Conversione in legge del Regio decreto legge 20 dicembre 1929, n. 2163, con-

cernente l'imposizione di un contributo finanziario a carico dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi. (431):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . | 278 |
| Maggioranza . . . . .      | 140 |
| Voti favorevoli . . . .    | 277 |
| Voti contrari . . . . .    | 1   |

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto legge 14 febbraio 1930, n. 69, concernente l'attribuzione di poteri straordinari al commissario del Governo presso l'Opera nazionale per i combattenti, pel riordinamento degli uffici dell'Opera medesima. (475):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . | 278 |
| Maggioranza . . . . .      | 140 |
| Voti favorevoli . . . .    | 277 |
| Voti contrari . . . . .    | 1   |

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto legge 30 dicembre 1929, n. 2356, concernente l'approvazione degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dei patrimoni riuniti ex-economali per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1929 al 30 giugno 1930, in dipendenza della legge 27 maggio 1929, n. 848. (461):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . | 278 |
| Maggioranza . . . . .      | 140 |
| Voti favorevoli . . . .    | 278 |
| Voti contrari . . . . .    | —   |

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto legge 17 giugno 1929, n. 1016, che modifica il trattamento doganale dei grassi non nominati animali alimentari. (*Approvato dal Senato*). (410):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . | 278 |
| Maggioranza . . . . .      | 140 |
| Voti favorevoli . . . .    | 278 |
| Voti contrari . . . . .    | —   |

(*La Camera approva*).

Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari. (392):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . | 278 |
| Maggioranza . . . . .      | 140 |
| Voti favorevoli . . . .    | 278 |
| Voti contrari . . . . .    | —   |

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Acerbo — Adinolfi — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Alfieri — Angelini — Arcangeli — Ardissoni — Arnoni — Arpinati — Ascenzi — Ascione — Asquini.

Baccarini — Baccich — Bagnasco — Baisrocchi — Balbo — Banelli — Barbaro — Barbieri — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Bascone — Basile — Bennati — Berta — Bertacchi — Biagi — Biancardi — Bianchi — Bianchini — Bifani — Bisi — Bodrero — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borgo — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Brunelli — Bruni — Buttafochi.

Caccese — Caldieri — Calore — Calvetti — Calza Bini — Cao — Capialdi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cartoni — Carusi — Casalini — Cascella — Castellino — Catalani — Ceci — Ceserani — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Colbertaldo — Cristini — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — D'Angelo — D'Annunzio — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — Del Croix — De Nobili — Dentice Di Frasso — De' Stefani — Di Belsito — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori Guerrieri — Ducrot — Dudan.

Ercole.

Fani — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Piero — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Foschini — Fossa — Franco — Fregonara — Fusco.

Gangitano — Garelli — Gargioli — Garibaldi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gibertini — Giordani — Giuliano — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Giuriati Domenico — Gnocchi — Gorini — Gorio — Grandi — Gray — Guglielmotti — Guidi Dario — Guidi-Buffarini.

Igliori — Irianni.

Josa — Jung.

Lanfranconi — Lantini — Leale — Leicht — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lunelli — Lupi — Lusignoli.

Macarini-Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Magrini — Maltini — Maresi — Mantovani — Marchi — Marcucci — Marescalchi — Marini — Marquet — Martelli — Mazza De' Piccioli — Mazzini — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzi — Michelini — Milani — Misciattelli — Molinari — Morelli Giuseppe — Mottola Raffaele — Mulè — Musolini — Muzzarini.

Natoli — Negrini — Nicolato. Oggianu — Oppo — Orlandi. Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Porro — Postiglione — Pottino — Preti — Protti — Puppini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Ranieri — Raschi — Razza — Redaelli — Re David — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaele — Ricchioni — Ricci — Ricciardi Roberto — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Roncoroni — Rosboch — Rossi — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Santini — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scotti — Sero Cesare — Sertoli — Severini — Sirca — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner — Storace Cinzio.

Tallarico — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Treddici — Tròilo — Tullio — Tumedei — Turati.

Vacchelli — Varzi — Vascellari — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Ventrella — Verdi — Verga — Vergani — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino — Vinci.

Zanicchi — Zingali.

*Sono in congedo:*

Antonelli.

Blanc.

Canelli.

Fabbrici — Fancello.

Gaetani.

Lucchini.

Marelli — Mariotti.

Olmo.

Pavoncelli.

*Sono ammalati:*

Egnotti — Bigliardi.

De Carli — De Cinque.

Ferri Francesco.

Gaddi-Pepoli.

Mazzucotelli — Monastra.

Olivetti.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Albertini.

Baragiola — Belluzzo.

Coselschi.

Di Giacomo — Donzelli — Durini.  
Forti.  
Imberti.  
Malusardi — Muscatello.  
Righetti — Romano Ruggero.  
Valery.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

VERDI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'educazione nazionale, per sapere se siano esatte le voci di accordata esportazione definitiva di un capolavoro del Giorgione appartenente a Galleria privata italiana.

« GRAY ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle comunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno di istituire una linea settimanale: Trapani, Pantelleria, Malta, allo scopo:

1º) di facilitare con l'esportazione il collocamento della produzione viti-vinicola predominante nella provincia di Trapani, la quale trovava in passato a Malta un mercato vicino e ricco, capace di assorbire una parte ragguardevole dei prodotti derivati dalla sua estesa viticoltura, e quindi atto ad alleviare le periodiche crisi della produzione viti-vinicola del territorio;

2º) di assicurare all'isola di Pantelleria migliori e più frequenti comunicazioni, adeguate ai bisogni sociali e commerciali della sua laboriosa e disciplinata popolazione, nonchè allo sviluppo della sua economia, alimentata prevalentemente da una ingente produzione di uva passa, di cui l'isola è la principale produttrice in Italia.

« CALDIERI, BASCONE, MAGGIO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno.

La seduta termina alle 19.15.

### Ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 16.

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Insegnamento religioso negli Istituti medi di istruzione classica, scientifica, magistrale, tecnica ed artistica. (393)

2 — Proroga del termine di esecuzione del piano regolatore della città di Genova per la regione del Cavalletto. (427)

3 — Fusione della « Società Nazionale Margherita di Patronato pei Ciechi » nella « Unione Italiana dei Ciechi », con sede in Firenze. (449)

4 — *Seguito della discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1930 al 30 giugno 1931. (445)

5 — *Discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1930 al 30 giugno 1931. (438)

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Avv. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

