

CXIV.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 29 APRILE 1931

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

INDICE

	Pag.
Congedi	4369
Manifestazioni di plauso:	
al Ministro Balbo e all'Aeronautica . .	4370
al Duce	4372
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932	4369
GARELLI	4370
FIER	4373
BALBO, <i>Ministro</i>	4375
VACCHELLI, <i>relatore</i>	4375-88
Presentazione di relazioni:	
ZINGALI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative. . .	4388
FERRETTI LANDO: Distacco dal comune di Palaia e aggregazione a quello di Pontedera della frazione Treggiaia . . .	4388
Disegno di legge (Votazione segreta):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932	4392

La seduta comincia alle 16.

ALDI-MAI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Tullio, di giorni 4; Protti, di 4; per motivi di salute, l'onorevole Forti, di giorni 30; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Martelli, di giorni 8; Calza Bini, di 2; Viglino, di 2; Calore di 4; Del Croix, di 3; Guidi-Bufferini, di 3; Verdi, di 1.

(Sono concessi).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

Se ne dia lettura.

ALDI MAI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 812-A).

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

**Manifestazione di plauso
al Ministro Balbo e all'Aeronautica.**

(Entra nell'Aula il Ministro dell'aeronautica onorevole Balbo — Il Presidente, i ministri e i deputati sorgono in piedi plaudendo — Grida reiterate di: Viva Balbo! Viva l'Aeronautica! — Nuovi vivissimi generali applausi che si prolungano per alcuni minuti anche all'indirizzo della tribuna ove è presente un numeroso gruppo di ufficiali dell'aeronautica).

PRESIDENTE. Primo iscritto a parlare nella discussione generale è l'on. camerata Garelli. Ne ha facoltà.

GARELLI. Eccellenza, onorevoli Camerati! Attribuisco a mia particolare ventura parlare per primo, in un'aula satura di entusiasmo e di riconoscenza, sul bilancio della aeronautica, sia per l'evidente interesse del tema, sia perchè questa discussione si inizia, quando ancora non è spenta la eco della sublime audacia, che vide il Ministro, per la terza volta, alla testa di un manipolo di aviatori, portare in un altro Continente non solo la parola alta ed ispiratrice, ma anche l'atto, il gesto, l'impresa che, anche a distanza di tempo appare evidente, segnavano un punto di affermazione del Fascismo, come idea e come azione nel mondo. Perciò è giusto che da quest'aula, che doverosamente plaude agli italiani migliori, sia salito l'applauso di riconoscenza di noi tutti, di noi, come cittadini e come militi dell'idea. Questo applauso abbraccia tutti i suoi compagni di volo, non solo ai vivi, ma più di tutti ai morti, la cui voce ha chiamato anche di recente un altro capo valoroso e modesto, perchè egli li guidi ancora nel regno eterno della riconoscenza e della gloria.

Particolarmente difficile si manifesta il compito di chi vuole illustrare al paese la importanza della scienza e delle pratiche aviatorie, siano esse intese come strumento di progresso civile o come mezzo di difesa e di offesa per i supremi fini nazionali.

Le cronache di ogni giorno parlano il linguaggio che non è linguaggio di discussioni o di divagazioni. Il fatto supera le ipotesi, anche le più azzardate, la corona delle conquiste supera le discussioni oziose, convince anche i più scettici e crea insomma, intorno all'aviazione, quella atmosfera di certezza che più non meraviglia alcuno, se in un domani un velivolo dovesse per avventura tenere l'aria con propulsione umana, in luogo di quella meccanica.

È di ieri il raid Torino-Roma con un aeroplano azionato a nafta; sono pure di questi giorni i riusciti esperimenti di carburante di petrolio, in luogo della benzina. La tecnica aviatoria tende ogni giorno a rendere più facile e semplice la guida degli apparecchi, riducendo ai minimi termini le superfici portanti e gli strumenti di navigazione. L'autonomia di volo cresce in misura geometrica a breve distanza di tempo.

Dal mese di interrotta navigazione coi rifornimenti in volo, siamo già giunti alle 80 ore di capacità propria del mezzo aereo.

A nessuno sfuggirà l'importanza civile e bellica del successo, poichè è evidente che un velivolo può partire da Roma e portarsi a New York, con ritorno in sede, senza scali di sorta. Ma non voglio soffermarmi ad illustrare delle prodezze o delle possibilità, perchè, sebbene interessanti, mi porterebbero ad una sintesi ferrea e chiusa, quella cioè che interessa troppo da vicino la finanza italiana, la necessità di dare cioè alla aviazione tutto il possibile affinché essa possa conservare quel prestigio che si è acquistata col sacrificio e con la tenacia e che anche oggi suscita la gelosia e l'invidia di Nazioni molto più potenti di noi.

Nè voglio illustrare o soffermarmi sulla importanza del fattore bellico del problema aviatorio, poichè, pur essendo intuitivo ed evidente saremmo portati ad anticipazioni e a divagazioni tali che troverebbero solo riferimento in romanzi di avventure. Voglio soffermarmi invece e brevemente, sull'aviazione civile, intesa questa come mezzo sportivo e come esercizio di linee regolari sovvenzionate. E ciò, poichè ritengo che la potenza bellica sia tanto più sicura ed efficiente quanto maggiormente ai lati dell'aviazione militare sorgerà un vero stuolo di piloti civili o di frequentatori delle linee aeree, che, con l'esercizio quotidiano dimostrino agli ancora increduli la sicurezza, la utilità e la possibilità di rendimento economico del volo.

Sono questi i fattori che devono essere inseriti nella mentalità delle masse.

L'entusiasmo non manca verso l'aviazione, anzi, si può dire ha raggiunto dei livelli troppo elevati: la gioventù guarda all'aviazione con grande fiducia ed anela di ricevere il battesimo dell'aria.

Però, riconosciamolo, abbiamo creato una vastissima corrente spirituale, ma mancano i mezzi per tradurre in atto ciò che abbiamo seminato. Bisogna che, anzitutto, nella borghesia italiana produttiva, il professionista, il gentleman, l'industriale, il commerciante

possano essere messi in grado di conseguire, con relativa facilità, il brevetto di pilota d'aviazione, ed esercitare praticamente la passione di volo.

È vero, in Italia noi abbiamo due scuole d'aviazione nei due aerocentri di turismo a Milano e a Roma i quali rilasciano, dopo determinate formalità, i brevetti di pilota; ma è doveroso riconoscere come, sia per le difficoltà burocratiche, sia per gli oneri eccessivi che importano (ogni brevetto costa circa 10,000 lire), essi non rispondano completamente alle necessità.

Queste scuole non sono che frequentate dalla gioventù che si prepara per entrare, all'atto della chiamata alle armi, a rafforzare i quadri della aeronautica italiana; queste scuole vivono e vegetano ai margini della sovvenzione governativa, che si riduce alla metà quando l'allievo abbia raggiunto il venticinquesimo anno di età, e si tronca completamente al compimento del trentesimo.

Perciò rimane tutta un'altra corrente, un'altra cornice di possibilità umane che non trovano e non possono trovare riferimento nella pratica aviatoria.

Io credo e ritengo che quando noi potessimo decentrare e snellire le possibilità di conseguimento del brevetto aviatorio, magari chiamando a collaborare le sezioni provinciali dell'Aero Club d'Italia si potrebbe ottenere anche in questo vasto quadro di uomini maturi, ma ancora pronti fisicamente, preparati spiritualmente e che hanno le possibilità economiche, di raggiungere un grande risultato nella pratica quotidiana sportiva dell'aviazione e nella propaganda, costituendo essi l'elemento più conveniente di proselitismo.

Perchè bisogna sfatare certe leggende e bisogna affermare chiaramente che non è vero che l'aviazione sia oggi uno sport che richiede grandi possibilità o grandi mezzi, nè grandi attitudini fisiche. Oggi un normale velivolo da turismo non costa più delle 50 o 60 mila lire e la sua manutenzione in lubrificanti e carburanti è quanto mai uguale, se non minore, di quella di una normale vettura di automobile utilitario.

Quando noi metteremo il commerciante, l'industriale, l'agricoltore e il professionista nella possibilità di conseguire localmente, il brevetto di pilota senza grandi perdite di tempo e senza grandi dislocazioni, che altrimenti troncherebbero — si può dire — la sua normale attività produttiva, noi vedremo automaticamente sorgere in tutta Italia quei vivai aviatori, quei centri sportivi che, giustamente osservava ed esaltava Sua Eccellenza

Balbo, hanno disseminato nella Nazione britannica i clubs aviatori, che danno la possibilità a molti cittadini, prima o dopo la giornata lavorativa o durante il periodo di ferie, di iniziarsi e cimentarsi in brevi e simpatici raduni aviatori.

Ma a fianco anche di questo problema, che investe — si può dire — solo la propaganda aviatoria, io vedo anche nell'aviazione turistica normale un coefficiente di sviluppo industriale delle nostre già bene attrezzate industrie aviatorie. Se a lato dell'aviazione militare noi creiamo anche il mercato di assorbimento civile, ebbene anche l'industria aviatoria avrà una garanzia di sicurezza di vita e nel tempo avverrà come per l'industria automobilistica, che oggi — si può dire — fonda tutta la sua vita sulle forniture al mercato privato di assorbimento.

E un altro consiglio io mi permetto suggerire al Ministro ed è quello di aiutare almeno in un primo tempo coloro che si rendono, acquistatari di un velivolo, come vien fatto normalmente in Francia, senza che questi sussidi naturalmente incidano notevolmente sul bilancio dello Stato.

E qui mi si consenta di fare un altro inciso che ha importanza fondamentale per la pratica aviatoria. Intendo alludere al regime assicurativo, oggi quanto mai incerto ed oneroso. Comprendo a priori come i punti di riferimento dei rischi siano quanto mai incerti, aleatori e difficili a tradursi in percentuali, ma ritengo sia evidente dovere degli istituti assicuratori facilitare in questi primi anni le affermazioni del volo. In un domani, quando l'aviazione sportiva e turistica sarà massa, potranno attraverso le leggi di riferimento che la pratica avrà destato, ricuperare le relative eventuali perdite dell'oggi.

Sull'aviazione civile come esercizio di reti sovvenzionate, più che le parole per illustrare la sua importanza, valgono delle cifre che mi permetto, onorevoli camerati, di leggervi.

Lo sviluppo chilometrico quotidiano delle linee aeree civili sovvenzionate è passato da 3844 chilometri nel 1926 a ben 17.000 chilometri nel 1931. In soli cinque anni di vita dell'aviazione civile italiana sono stati percorsi i seguenti chilometri: nel 1926, 523.000; nel 1927, 1.327.000; nel 1928, quasi 2.000.000; nel 1929, quasi 3.000.000; nel 1930, 4.500.000.

Cioè in soli cinque anni di vita dell'aviazione civile regolare attraverso linee aeree sono stati percorsi 11 milioni di chilometri. Ciò vuol dire che è stato fatto per ben 280 volte il giro della terra all'Equatore; e tutto

questo con due soli incidenti che abbiano causato la morte di passeggeri.

Coloro che ancora stoltamente credono alla maggiore percentualità di rischi aviatori in confronto di quelli terrestri e marittimi sono pregati di ponderare e valutare queste cifre la cui esattezza, non ammette discussioni. E coloro ancora che mormorano ai margini del Fascismo sul fatto presunto che l'aviazione militare non dà notizia degli incidenti aviatori, sono pregati di recedere da questa loro ambigua attività poichè ho l'orgoglio e l'autorizzazione per poter affermare che l'aviazione militare ha dato sempre notizia e cronaca di tutti gli incidenti, anche dei più dolorosi, anche di quelli che hanno suscitato brividi di commozione in tutte le folle italiane e in coloro, particolarmente che vivono nella grande famiglia aviatoria.

I passeggeri trasportati nelle linee aeree regolari sono stati nel 1926, n. 3994; da questi siamo arrivati ai 38,000 passeggeri del 1931: cifra cospicua e che vale a dimostrare che ormai non solo nell'elemento turistico ma anche nelle classi produttive italiane è invalso l'uso di servirsi abitualmente dell'aviazione civile.

I trasporti delle merci e delle cose sono passati da 42,000 chilogrammi, nel 1926 a 680,000 nel 1930 di posta e bagaglio trasportato. Sono dati soddisfacenti, ma non ancora totalitari, se si considera che le 28 linee in esercizio in Italia compiono tragitti lunghi ed hanno una possibilità di carico cospicua, si vede che la percentuale del carico trasportato è ancora relativa e molto ancora si deve fare nella coscienza del pubblico per inserire questa mentalità e questa pratica aviatoria.

Oggi, il tonnello coperto non rappresenta che il 21 per cento del tonnello utile disponibile di carico. Più di $\frac{3}{4}$ della capacità di portata dei velivoli rimane ancora inutilizzata. E quando pensiamo che per quanto riguarda l'Italia e la Tunisia, ove come tutti sanno più di 100,000 italiani vivono nel sentimento rivolto verso la Madre Patria, e con i collegamenti commerciali, industriali ed economici in genere che con essa hanno, un velivolo giornalmente parte da Roma e raggiunge in quattro ore Tunisi, mentre i piroscafi fanno servizio solo due volte la settimana ed impiegano tutto un giorno per raggiungere la capitale della Tunisia; quando si pensa che in quattro ore da Roma si può raggiungere Berlino, si raggiunge Vienna, si va da Genova a Palermo; quando si pensa che in otto ore, si va tre volte la settimana da Roma a Tripoli, nel mentre il battello che

percorre quel tragitto, da Siracusa a Tripoli, due volte la settimana, impiega normalmente due giorni di viaggio, quando si pensa che si può andare da Roma a Tirana, capitale dell'Albania, con tre ore e mezza di viaggio, nel mentre che per il solo tragitto dell'Adriatico il piroscalo impiega tutta una notte di viaggio; quando si pensi che si può raggiungere Costantinopoli con un servizio trisettimanale impiegando solo due giorni di viaggio, tutti comprenderete, o camerati, come il problema dell'aviazione commerciale, il problema del traffico ordinario sulle linee civili acquisisca importanza notevole non dell'oggi, ma proiettato nell'immediato futuro.

La rete interna del nostro Paese, si può dire che ha raggiunto ormai la sua sistemazione definitiva; ma non bisogna soffermarsi. La politica aerea italiana deve tendere alle grandi linee di traffico mondiale. Le nostre colonie del Mar Rosso sono ancora troppo lontane.

(A questo punto entra nell'Aula S. E. il Capo del Governo — Vivissimi generali applausi — Il Presidente, i Ministri e i deputati sorgono in piedi — Grida ripetute di: Viva il Duce! — Nuovi vivissimi prolungati applausi).

Le nostre colonie del Mar Rosso sono ancora molto lontane: ci vogliono 20 o 25 giorni di navigazione, nel mentre un aeroplano può raggiungerle in 3 o 4 giorni di volo. I passi che sono stati segnati dalle vie consolari romane, i paesi che sono stati percorsi dai navigatori e dai mercanti delle Repubbliche italiane, quei paesi dove pur vivono oggi dieci milioni di abitanti, vedono troppo fuggacemente, sebbene gloriosamente, la nostra ala tricolore.

I grandi mercati internazionali, le grandi vie di traffico, i centri vitali della rete aerea mondiale, devono essere raggiunti dall'Italia onde questa non rimanga poi per sempre esclusa.

Io confido che il Duce, fervente apostolo dell'aviazione italiana (*Vivissimi applausi*) voglia mobilitare tutti gli sforzi affinché l'ala tricolore solchi i cieli verso le Nazioni amiche.

Il mezzo aereo è il più efficace strumento di propaganda, di affermazione e d'imperio. Sua Eccellenza Balbo, mercè lunghi sacrifici e dure lotte, ha potuto portare l'aviazione italiana alla testa nella lotta agonistica tra le nazioni civili. Egli ha saputo anche distruggere il mito, ha distrutto il simbolo e ha fatto dell'aviazione italiana un tutto plastico senza nome, ma con un solo nome, quello dell'Italia.

Ora io confido che il precursore che oggi si è inquadrato, come artefice valoroso, nelle file delle migliaia di piloti dell'aviazione militare senta questa atmosfera di entusiasmo e di plauso che vibra intorno a lui.

Le vie del mare ormai sono segnate e contese; pure sono segnati e contesi i territori solo le vie dell'aria rimangono aperte a chi per primo saprà affermarsi. Ed io confido che noi, con la nostra preparazione spirituale, con la nostra esperienza, con la nostra perfezione di macchine e uomini, nel nome del Fascismo, sapremo solcare queste vie per aprire un varco ai nostri figli e ai nostri nipoti! (*Vivissimi applausi — Congratulazioni*).

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

FIER. L'onorevole Garelli vi ha parlato essenzialmente dell'aviazione civile. Io tratterò rapidamente il problema dell'aviazione militare considerato sia a sé, sia nel quadro generale della difesa dello Stato. Non prenderò quindi la parola sul bilancio dell'aeronautica per analizzare le cifre dei vari capitoli di bilancio, cifre che considerate, sia isolatamente, sia nel loro complesso, hanno subito già il vaglio attento e scrupoloso di un ministro che paga con la propria persona, col sacrificio di lunghe ore di lavoro, con la fede e la passione dei suoi giovani anni, l'esperienza e la competenza in lui indubbiamente altissime in materia aeronautica.

Ne mi attarderò ad esaminare le varie questioni aeronautiche, che non hanno trovato fino ad oggi soddisfacente soluzione, certamente per colpa non degli uomini, ma delle esigenze imprescindibili del bilancio dello Stato.

Voglio invece prospettare alla Camera alcuni principi che interessano direttamente l'aeronautica, ma che comprendono anche l'intero problema militare nel senso più largo della parola.

Credo perciò utile spendere un minimo di tempo per riassumere questi principi fondamentali allo scopo di renderli presenti e non perchè nella loro essenza costituiscano una novità, ma perchè nuova può esserne l'interpretazione.

Il Regio decreto-legge 11 gennaio 1923, n. 21, col quale si costituiva la Commissione suprema di difesa, conteneva quasi esclusivamente il concetto della visione globale del problema militare, ed esplicitamente accennava alla mobilitazione nazionale «unica» e l'organo che doveva presiederla era il Comitato per la preparazione della mobilitazione nazionale.

Questo concetto unitario del problema permane anche nella forma del Regio decreto 4 gennaio 1925, n. 123, emanato in occasione di un leggero ritocco all'assetto della Commissione suprema.

Un mutamento invece di parole, ma che include anche un mutamento d'idea, si rileva nel decreto 15 ottobre 1925, n. 2281, dove appare la dicitura di «mobilitazione civile», che trova la propria definizione nell'articolo 2 della legge 8 giugno 1925. Tale mutamento, che suddivide la mobilitazione nazionale in due campi, quello della mobilitazione civile e quello della mobilitazione militare, viene a dimostrare come in linea di fatto si sia entrati assai insufficientemente nell'ordine d'idee dell'effettiva unitarietà della mobilitazione e quindi anche del problema militare complessivamente considerato.

Il difetto d'impostazione si manifesta tangibilmente per gli uffici competenti delle forze armate, procedenti continuità, secondo una tradizione nella quale il concetto unitario o non era incluso, o se lo era vi figurava in una lontana e semplice «teoria» dando luogo ad una unità di concezione di ciascuna delle forze armate di terra, di mare e di aria, in cui il concetto unitario viene assolutamente dimenticato, dando luogo ad una diversità di concezione da parte di ciascuna di dette forze armate di terra del mare dell'aria, che vengono perciò indotte a trattare ciascuno un piano indipendente e proprio di struttura e di fabbisogno, attingendo per la mobilitazione senza preoccupazione alcuna dal paese, fino ai limiti estremi ed inibitori.

Se il concetto unitario universalmente riconosciuto fosse stato tenuto presente, non saremmo forse caduti nel tempo in una uniformità di impostazione dei vari bilanci militari, che avrebbero invece subito, nel corso specialmente di questi ultimi anni, notevoli variazioni negli stanziamenti, in relazione all'urgenza dei bisogni di ciascuna delle forze armate e dei relativi piani di sviluppo.

Si sarebbe potuto evitare l'amara constatazione che le spese per la nostra aeronautica dal 1925 al 1930 sono appena un terzo di quelle inglesi, poco meno della metà di quelli francesi, e mentre queste ultime incidono per oltre un quarto e quelle inglesi per poco più di un quinto sul bilancio globale militare, le nostre si aggirano appena intorno al settimo.

Con ciò non intendo affermare che esercito o marina abbiano stanziamenti in esuberanza, anzi è d'uopo affermare che vivono

anch'essi di vita grana, ma intendo dire che, adottando opportuni programmi e stanziamenti poliennali da incidere globalmente sulle spese militari, si avrebbe potuto forse, senza aumento di spesa, dare all'arma aeronautica ed alle altre armi quanto è loro necessario per mantenerle al posto che devono avere per la dignità del nostro Paese, ma più ancora per le imprescindibili esigenze della sua difesa.

Con la stessa dicitura quindi con la quale si definiscono i compiti della mobilitazione civile e i limiti di quella militare si viene a rompere il concetto unitario ed a creare una diversità sostanziale fra officina e trincea.

Il rimedio al male non è da ricercarsi in modificazioni di Enti e di organi. Secondo me gl'inconvenienti lamentati verrebbero direttamente corretti ove, col concetto della « unità », da assumersi non più come argomento letterario, ma come guida effettiva e costante, se ne tenesse presente un secondo sul quale esporrò qualche considerazione.

Io ritengo che « dato un paese » con tutte le sue risorse, con i suoi caratteri geografici e topografici, con la sua potenzialità demografica intesa nel senso più lato, di entità numerica, doti fisiche, doti intellettuali, doti morali; e con le possibilità insite nella natura della Nazione e del suo progresso tecnico, applicabile alla difesa ed all'offesa, esiste una formazione ed una sola organizzazione ed entità delle forze armate dell'aria, del mare, della terra, organizzazione di resistenza interna, organizzazione industriale, organizzazione agricola, che dà la massima efficienza offensiva e difensiva al Paese.

Questa formazione o soluzione, è « unità »; ammette, come naturale nella pratica, lieve tolleranza in più od in meno, ma non consente di essere sensibilmente alterata, pena la rapida decrescenza di quella stessa efficienza globale, cui è dovere di tendere in modo assoluto.

L'alterazione apportata alla formazione ideale, anche nel senso di un non ragionevole incremento delle forze armate, porta ad una diminuzione di efficienza non minore di quella dovuta ad un errore di organizzazione nello stesso campo che fosse di eguale entità di grandezza e di senso contrario.

Il principio esposto, non solo è vero oggi, ma lo è sempre stato, analogamente a quanto ebbi ad esprimere circa il concetto della « unità » del problema militare. Il concetto della formazione ideale che definirò « Formazione razionale » altro non è se non un semplice corollario di quello della « unità ».

Ricerca questa formazione ideale per il nostro Paese, fissare esattamente limiti di quanto è effettivamente logico e redditizio assegnare come « entità » a ciascuna delle forze armate, « stabilire in conseguenza l'armonica parte riservata alle resistenze interne, precisare, cioè, i termini esatti degli « scopi da raggiungere » sembrami sarebbe opera urgente e fondamentale, che, una volta compiuta, darebbe modo di giungere rapidamente, senza incertezze, e senza disperdimenti di energie e di lavoro, la effettiva, efficiente preparazione nazionale; tanto più rispondente alle esigenze del Paese ed alla realtà delle cose, quanto più intima e vera fosse la comprensione dei concetti di guida.

Ammesso il concetto della unitarietà del problema militare e quello che da esso direttamente discende, della formazione « Razionale » della Nazione organizzata per l'offesa e difesa, si rende indispensabile procedere fondamentalmente ed unitariamente allo studio di questa « formazione » ed alla precisazione della « entità » (e conseguenti stanziamenti) che dovranno armonicamente assumere tutti gli elementi concorrenti a formare tale « organizzazione » forze dell'aria, forze del mare, forze di terra, energie della resistenza e della potenzialità interna.

Una volta fissate le parti e le « entità » assegnate sulla base dei caratteri e della disponibilità del Paese e della Nazione, allora ciascuno degli elementi potrà studiare i particolari della propria struttura e sarà sufficiente un semplice coordinamento orientativo.

Nè organi od elementi nuovi si richiedono per tale ricerca: la Commissione suprema di difesa in quanto identificasi col « Governo » e lo Stato Maggiore Generale, mi sembrano idonei allo studio ed alla risoluzione del prospettato problema, beninteso considerando accanto ai tre Stati Maggiori delle forze dell'aria, del mare e di terra il quarto Stato Maggiore della « Resistenza e produttività interna ».

Ciò che, invece, occorre nettamente e risolutamente negare, si è che la soluzione possa ricercarsi indipendentemente in varie sedi, scindendola in altrettante branche considerate divise. Unica dovrebbe essere la sede dello studio fondamentale e unitari i mezzi adoperati.

Non credo siavi bisogno di discutere la necessità (per precisare esattamente ed armonicamente la entità di ciascuna delle forze armate singolarmente considerate), di una unica sede di studio e di decisione laddove la soluzione ricercata è unica ed unitaria.

Quello che è inoltre necessario ed indispensabile è che venga precisato subito il « punto di partenza e di convergenza » e cioè il valore della « entità degli elementi della difesa nazionale » « entità » che si traduce essenzialmente in stanziamenti di bilancio, che oggi sono discordanti anche rispetto a quelli delle Nazioni che a noi si possono assimilare.

Ammissa la necessità, come ho già detto, di stabilire quale preciso punto di partenza quello della « formazione razionale » da predisporre per l'organizzazione della guerra, occorre adottare anche un principio di orientamento, circa un'armonica distribuzione delle forze armate, ed io ritengo che per raggiungere la massima efficienza con la maggiore armonica economia dei mezzi disponibili, il principio che più si rivela immediatamente rispondente al concetto della « formazione razionale » sia quello di « far massa nell'aria e resistere alla superficie ».

Questo principio che assumo direttamente dal Douhet, che ne è stato il primo enunciatore il più costante e suadente assertore, ha trovato largo consenso presso moltissimi Stati.

Il principio stesso può essere enunciato anche sotto la formula, far massa nell'aria dopo aver assicurato la resistenza alla superficie.

La recente guerra ha strettamente dimostrato che ben poco ulteriore aumento di potenza può attendersi dalle artiglierie e dagli esplosivi; poco anche nel campo degli altri mezzi bellici, e che solo l'unico campo largamente aperto, sebbene entro limiti già presumibili con sufficiente approssimazione, è quello dei mezzi dell'aria e delle sostanze chimiche.

Bisognerà anche considerare quale economia quantitativa l'applicazione del principio porti nella utilizzazione dell'elemento uomo, e quale larga parte corrispondente, in questo elemento, lasci disponibile per la organizzazione delle resistenze e produttività interne, « contrariamente a quanto richiede un principio di prevalenza, applicato alle forze di superficie ».

Non disconosco che occorrerà tempo e fatica prima di ottenere un orientamento corretto in questo specifico campo; ma questa considerazione è ben lungi dallo scuotere la mia persuasione nella bontà dello assunto.

Mi permetto solo di aggiungere, al riguardo, l'accento ad un ricorso storico.

La Germania soccombette nel periodo Napoleonico trovò per merito dello Schar-

nhorst nelle stesse restrizioni impostegli un mezzo per orientarsi verso una preparazione militare perfettamente rispondente a quel presente e all'immediato futuro successivo.

Esso cercherà oggi nelle restrizioni impostele dal trattato di Versailles l'occasione ed il mezzo per attenersi al vero principio presente e futuro delle masse nell'aria e della resistenza sulla superficie.

Camerati, gli undici miliardi e 302 milioni spesi dall'Inghilterra e più ancora gli 8 miliardi e 344 milioni spesi per l'aviazione dalla nostra vicina pacifica d'occidente negli ultimi 5 anni ci devono far seriamente meditare. Non per l'entità delle cifre che essi rappresentano in senso assoluto, ma per quella entità relativa a cui ho accennato, affermando la necessità di studiare e di definire la formazione razionale.

Purtroppo le nostre condizioni finanziarie ci obbligano a duri sacrifici per poter dare alle forze armate almeno quel minimo di efficienza necessario per chiudere sulle Alpi e sul mare i cancelli di casa nostra e per difendere le vie del cielo, ma appunto per questo la risoluzione del problema che io non intendo di aver trattato, ma semplicemente posto, è oggi più urgente di ieri.

Il sistema secondo il quale ogni forza armata indipendentemente e solo con indiretta armonia di indirizzo provvede a definire la propria entità e la propria struttura, è sistema assolutamente errato, nel quale può risiedere un grave pericolo per il domani della Nazione. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al relatore e al Governo. L'onorevole relatore intende parlare?

VACCHELLI, *relatore*. Rinunzio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'aeronautica.

BALBO, *Ministro dell'aeronautica*. (*Vivissimi generali prolungati applausi — Segni di attenzione*). L'esposizione del lavoro compiuto e di quello che attende l'aeronautica italiana al 9° anno della sua costituzione è stata fatta con così perspicace completezza dall'onorevole relatore, che accingendomi a darvene a mia volta una rapida sintesi, avverto quasi l'inutilità della mia fatica.

Pure sperando di aggiungere qualche cosa di nuovo alla sua relazione, incomincio col ringraziare l'onorevole Vacchelli. E non per mera formalità, o per obbligo di correttezza, come è nel costume parlamentare: ma per un

sentimento di gratitudine verso di lui, che ha illustrato il passato recente e prospettato l'avvenire luminoso dell'arma del cielo con così ardente simpatia, dimostrando ancora una volta come non si possa comprendere senza amare. Egli ha famigliare tutta la nostra materia, sin dal 1926, quando per la prima volta illustrò magistralmente il problema dell'aeronautica: ne ha seguito con somma diligenza lo sviluppo e più di ogni altro si è trovato in grado quest'oggi di testimoniare la gloriosa conquista.

Così è, onorevoli camerati. L'aeronautica non soltanto accompagna, ma spesso precede il progresso: il suo orgoglio coincide con la causa stessa della civiltà italiana.

E i mezzi finanziari? Non sono sensibilmente aumentati. Il nostro bilancio corre da quattro anni sulle stesse rotaie. Accolgo volentieri tutte le raccomandazioni che fa a questo proposito l'onorevole relatore: ma una di queste faccio assolutamente mia, in pieno, e la presento alla Camera col carattere della più assoluta urgenza e imprescindibilità: quella che illustra la necessità di far devolvere a capitoli di parte straordinaria tutte le economie che saranno accertate in conto della competenza e dei residui. Prego il Ministro delle finanze di tener conto della particolare necessità dell'aeronautica italiana di avere una completa organizzazione di servizi e di impianti a terra senza i quali l'aviazione non è possibile, e di calcolare, come è giusto, che queste spese escono completamente da un qualsiasi bilancio ordinario ed hanno un carattere patrimoniale, che già per la Regia Marina ad esempio vengono considerate a sé, nella parte straordinaria. Questa nostra aspirazione è nata, si può dire, con la nascita dell'Aeronautica: e voglio sperare che oggi, finalmente, diventi realtà.

Esaminiamo ora brevemente alcuni particolari argomenti della relazione.

Prima di tutto l'aviazione civile. Essa si estende sopra una rete di 16.249 chilometri. Nel 1930 registra un numero di chilometri volati otto volte superiore a quello del 1926: un numero di passeggeri dieci volte superiore: una quantità di posta, che da 1500 è salita 68.000 chilogrammi: di merci che da 40.000 sono giunte a 612.000 chilogrammi. Mi accontento di far parlare le cifre. Proprio in questi giorni si è inaugurata la linea Roma-Berlino, che collega le due capitali al di sopra del massiccio montuoso delle Alpi e la non meno aspra catena degli Appennini: linea di grande importanza da qualsiasi punto di vista la si voglia riguardare. Tra breve, essen-

dosi ormai appianate tutte le divergenze sorte durante il primo esperimento, sarà ripreso il passaggio attraverso l'Italia della Valigia delle Indie che farà il percorso Genova-Corfù, fino a quando non sarà completamente organizzata la linea che da Milano per Rimini e Brindisi porta ad Atene. Non credo che per ora i percorsi aerei delle Società sovvenzionate debbano aumentare e in questo sono del parere diametralmente opposto a quello dell'onorevole Garelli.

Le linee aeree sono costosissime la loro esistenza deve essere quindi giustificata dal traffico. Non ci possiamo mettere sulla via delle comunicazioni imperiali inglesi per la semplice ragione che non avremo posta italiana, passeggeri italiani e merce pregiata italiana da inoltrare verso l'Asia e verso l'Africa. Non so se lo sviluppo dell'Eritrea e della Somalia giustifichino oggi una spesa di circa 20 milioni annui, quanti ne occorrerebbero per sovvenzionare una linea che per Massaua collegasse Roma a Mogadiscio. Nè possiamo spendere il prezioso danaro dello Stato in imprese aeree transcontinentali dal costo iperbolico per un puntiglio di prestigio. Nè ancora possiamo paragonare l'Italia alla Germania che non ha un'aviazione militare e che non potrebbe improvvisarla domani, dal punto di vista dell'industria e del personale, se non seguisse oggi una previgente politica di sviluppo dell'aviazione civile.

Io penso che l'aviazione civile italiana debba essere presente nel campo dell'aviazione civile europea, ma prudente nei suoi sviluppi ulteriori, perchè sono convinto che gli aeroplani civili siano scarsamente utilizzabili in tempo di guerra, debbo prima di tutto ed innanzi tutto convergere gli sforzi finanziari sull'aviazione militare.

Penso piuttosto che occorra infittire le linee già esistenti procedendo a qualche ritocco per farne coincidere gli orari, con i treni, i vapori e le altre linee aeree.

Tutte le linee aeree esistenti sono state create negli ultimi cinque anni. Superato questo primo periodo costitutivo e sperimentale io voglio senza indugi arrivare ad uno stabile, pratico, efficiente funzionamento dell'aviazione civile come servizio di utilità pubblica. Forse sposteremo anche qualche percorso: forse qualche linea sarà cambiata. Tutto dovrà culminare nel servizio postale, che se il Ministero delle Comunicazioni mi aiuta dovrà svilupparsi con l'alacrità e la perfezione che già forma l'orgoglio di tutti i grandi paesi civili. In Italia siamo ancora agli inizi. Soltanto una linea, quella di Genova, Gibilterra, che

permette alla posta del Nord e Sud America un anticipo notevole per il suo inoltro verso l'Italia, può darci oggi un'idea del servizio che l'aviazione civile deve rendere alle grandi comunicazioni postali. Come vi ho detto considero una pura e semplice fase sperimentale quella trascorsa. Io sono persuaso che il servizio turistico e di passeggeri abbia un'importanza secondaria per l'aviazione civile, mentre il suo presupposto di pratica utilità è il servizio postale. Il problema sarà affrontato in pieno con l'energia che voi conoscete.

Particolare attenzione ho portato alla situazione dell'industria aeronautica la cui prosperità è così legata all'efficienza dell'Arma del cielo, in pace e in guerra. Certo io sono piuttosto severo con gli industriali e sono solito a pretendere rigorosamente ciò che l'industria mi può e mi deve dare: in compenso abborro dall'antiquato sistema di tartassarla con fiscalismi eccessivi ed inutili.

Nella impossibilità di abbondanti commesse che le ristrettezze del bilancio non permettono, ho cercato e cerco di eliminare tutte quelle difficoltà che, senza vantaggio per l'Erario, anzi molto spesso a suo detrimento, inceppano il pronto realizzo dei pagamenti.

Il ritmo di questi è stato fortemente accelerato. Sono arrivato a questo risultato con un ordine tassativo e perentorio che serve di monito e di garanzia: se i pagamenti non avvengono entro 40 giorni dal collaudo debbono esserne immediatamente e personalmente informato. Posso così ricercare i motivi del ritardo ed eventualmente colpire chi ne è causa. La certezza dei pagamenti a breve scadenza e a tempo noto, dà alle Ditte maggiore tranquillità amministrativa e ne diminuisce la esposizione di danaro con tutti i vantaggi che ne conseguono.

Sempre in questo ordine di idee ho pure disposto che venga abolita, quando naturalmente ciò non rappresenti un rischio per l'Amministrazione, la consuetudine di trattenere il decimo dell'importo totale della fornitura per i 6 mesi di garanzia dopo il collaudo. Tale consuetudine, che potrebbe sembrare una misura di prudenza amministrativa, non ha praticamente valore apprezzabile. Quando infatti gli apparecchi, i motori e le parti di ricambio sono collaudati, non entrano immediatamente in esercizio ma sono quasi sempre introitati nei magazzini, ove trascorrono in giacenza il periodo di garanzia, senza dare occasione di mettere in evidenza eventuali manchevolezze. Queste poi difficilmente possono sussistere, data la assidua sorveglianza

da parte degli enti tecnici durante la costruzione e la severità dei collaudi a lavoro ultimato. Con la trattenuta di garanzia, le ditte per un anno dopo il collaudo, si trovano esposte per un decimo del costo della fornitura: quindi o esse hanno già tenuto conto del ritardo nella determinazione del prezzo, aumentandolo di una congrua aliquota o vengono ingiustamente colpite. Naturalmente insieme con l'abolizione della ritenuta nel periodo di garanzia, saranno prese le opportune cautele atte a proteggere gli interessi dell'Amministrazione.

Altra facilitazione per l'industria è l'attuazione, nei limiti delle possibilità, di un programma poliennale che permetta ad essa di organizzare il suo lavoro in modo continuativo e di acquistare le materie prime senza fretta e nelle migliori condizioni di tempo e di luogo. Le difficoltà sorte nello studio di tale programma non sono state poche né lievi perché il sistema nuovo doveva essere congegnato in modo da evitare, per esempio, che in un dato momento si continuassero a produrre, per contratti preesistenti, materiali già superati, dato il rapido evolversi della tecnica aeronautica.

Opportune limitazioni della durata del ciclo corrispondente ad ogni commessa in programma e il prudente proporzionamento dei quantitativi da ordinare a lunga scadenza, eviteranno gli inconvenienti ora ricordati, ma sarà sempre assicurato all'industria il minimo indispensabile di lavoro continuativo e si eviterà quello ad ondate, dannoso all'economia dell'organizzazione industriale e specialmente pernicioso per l'operosità delle maestranze, che vedono con terrore profilarsi il termine del lavoro, termine che significa licenziamento.

Da queste facilitazioni trarrà vantaggi anche l'Amministrazione, perché nella determinazione dei prezzi si dovrà tener conto dei minori oneri cui le ditte sono esposte.

L'anno testè decorso è stato propizio per l'esportazione del materiale aeronautico italiano. Quantunque io mi fossi proposto, fin dagli inizi della mia opera, di aiutare con ogni mezzo la nostra industria nel tentativo di espandersi oltre i confini, condizione essenziale per la sua prosperità, soltanto quest'anno posso registrare dati positivi, di una certa imponenza. Era troppo poco chiamare esportazione aeronautica la cessione di qualche apparecchio e di qualche motore; nel 1930-31 le cifre stesse vi dicono che le cose sono vantaggiosamente cambiate: le commesse ammontano a circa 60 milioni di lire.

Il risultato è incoraggiante e tanto più lo apprezzerà chi conosce le difficoltà del mercato aeronautico internazionale, dove chi prima è arrivato tenta di non far posto al concorrente e si serve di tutti i mezzi che ha disponibili per rovesciargli addosso la diffidenza e la sfiducia.

Possiamo oggi considerare a buon punto la nostra difficile conquista: la cifra di 60 milioni indica come sia aumentata anche negli stranieri l'alta stima del prodotto aeronautico italiano.

È una constatazione, che riguarda in primo luogo i nostri apparecchi, per la cui perfeffibilità abbiamo fatto realmente incalcolabili progressi.

Scendendo a qualche esemplificazione, dirò che non penso di sostituire l'attuale nostro apparecchio da caccia con un apparecchio nuovo. La sostituzione risulterebbe molto costosa e nel momento attuale non si presenta come indispensabile. Stiamo cercando piuttosto di modificare l'apparecchio in esercizio con una opportuna sostituzione dei motori, aumentati nella potenza. Sono in corso per questo importanti commesse, che porteranno il rendimento degli apparecchi da caccia al livello generale della nostra aviazione, la quale per principio non può essere nelle sue caratteristiche, seconda a nessun'altra.

Il materiale dell'aviazione ausiliaria dell'esercito e della marina, quello cioè per la ricognizione, è sulla via di un progresso continuo. Sono in corso studi per la sostituzione dell'*S 59* con un altro apparecchio, che abbia maggiori possibilità soprattutto per quanto riguarda la velocità e la difesa. Il problema è molto difficile anche per noi, che si può dire, occupiamo già un posto importantissimo nella categoria degli idrovolanti. Ma entro l'anno venturo, dati gli studi in corso, arriveremo certamente a un risultato positivo. Non inferiore all'apparecchio per la marina risulterà quello per il Regio esercito. Una modificazione essenziale sta per esservi introdotta: stiamo provando l'apparecchio triposto. L'esperienza fatta e una lucida visione dell'avvenire ci dimostrano che il triposto è ormai indispensabile per le esigenze del delicato servizio che questo apparecchio deve assolvere. I tempi sono mutati. Oggi l'osservazione aerea ha compiti ben più delicati e complessi che nel passato, allorchè gli occhi umani erano, si può dire, tutto il bagaglio dell'osservatore. Oggi si richiede un'osservazione su dati scientificamente esatti e l'ingombro dell'apparecchio per il materiale radio-telegrafico e radiotelefonico, fotografico, ecc.,

è più che raddoppiato. È indispensabile quindi passare a formule nuove: il Ministero della aeronautica spera di dirvi una parola sicura, allorchè, sperimentato l'apparecchio triposto già in prova, potrà nell'anno prossimo arrivare ad una innovazione definitiva. Anche questo servizio sarà portato a un progresso tecnico pari alle delicate esigenze della nuova arte della guerra.

Ad ogni modo le due aviazioni ausiliarie dell'Esercito e della Marina non hanno cessato in questi ultimi tempi di perfezionare il loro addestramento. Gli uomini sono sempre pronti e sempre in fervida attività anche quando gli studi tecnici sono in corso. Anzi proprio alla iniziativa dei nostri instancabili aviatori sono spesso dovute le più audaci innovazioni tecniche. Così nel cuore dell'inverno gli aviatori sono saliti in volo sopra i nevosi pianori delle Alpi ed hanno compiuto lassù tra le cime eternamente immacolate, alcuni esperimenti con aeroplani muniti di sky, effettuando difficili collegamenti tra le truppe di alta montagna.

Degli apparecchi da bombardamento marittimo e dei progressi notevolissimi già acquisiti in questa categoria, parlerò più tardi.

Per il bombardamento diurno terrestre la situazione non è meno favorevole; abbiamo in servizio un ottimo apparecchio di rilevante velocità: il *BR*, bene armato e di notevole capacità offensiva, dotato oggi di un motore moderno e potente. Non sembrerà orgoglio illegittimo l'affermare che in questa specialità ci troviamo all'avanguardia rispetto alle altre Nazioni. Non solo l'apparecchio ma specialmente il suo motore, ormai costruito in larga serie ed in normale servizio, rappresenta un vero record di potenza: 1000 cavalli.

Così fosse per i grossi apparecchi da bombardamento! Qui ci troviamo invece in una condizione molto particolare. Nel mio discorso dell'anno passato osservai che le preoccupazioni per la nostra inferiorità in tale campo erano svanite, perchè eravamo riusciti, attraverso un lungo studio e un tenace lavoro, a definire tipi con caratteristiche nettamente superiori a quelle dei similari apparecchi delle altre Nazioni, e soggiunsi che li avremmo potuti riprodurre solo se ci fossero stati concessi i fondi necessari: avevamo insomma gli apparecchi, ma non i danari per dotarne le squadriglie. Purtroppo la situazione non è ancora mutata. La umana volontà, la stessa genialità, così feconda nella nostra forte razza di costruttori, non ci hanno dato che i prototipi. Essi sono superbi, ma costano cari.

Non mi resta che esprimere un augurio: di poterli presto costruire in serie.

Qualche osservazione sul personale. Abbiamo la coscienza di aver fatto un grande passo in avanti per assicurarne la tranquillità morale, elemento principe della sua efficienza militare. (*Bene!*).

Il personale aeronavigante si trovava nella pratica impossibilità di accedere alle forme assicurative perchè le Società di assicurazione, mancando dei dati statistici necessari ai loro calcoli, o si rifiutavano di coprire il rischio di volo o pretendevano ingenti soprapremi.

Dopo i tentativi infruttuosi iniziati nel 1924 e dopo le non lievi e laboriose trattative iniziate due anni or sono, il Ministero dell'aeronautica ha potuto stipulare con l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, negli ultimi mesi dell'anno scorso, una convenzione che ha risolto in modo veramente vantaggioso per gli assicurandi la annosa questione. La prova migliore della bontà delle condizioni ottenute si ha nella favorevole accoglienza fatta dal personale navigante. Dal 15 dicembre 1930 ad oggi, in poco più di quattro mesi su 1500 ufficiali e un centinaio di sottufficiali sono state raccolte ben 1027 proposte di assicurazione, e si prevede che per la fine dell'anno in corso le assicurazioni raddoppieranno.

Sono molto lieto di segnalare questi risultati perchè attribuisco molta importanza allo sviluppo del senso del risparmio e della previdenza nel personale volatore: è innegabile che la preoccupazione per l'avvenire della famiglia, esercita un'azione deprimente nell'esercizio quotidiano di una professione rischiosa e per contro la serenità dipendente dalla coscienza di averle assicurato un relativo benessere in qualsiasi evento, contribuisce a mantenere integre le qualità morali essenziali dell'aviatore. L'assicurazione inoltre dà modo di superare le difficoltà economiche all'atto del collocamento in pensione.

Questa, assai più dei rischi del volo è la vera tragedia del nostro personale. Costretti, per le ferree esigenze dei limiti di età a cessare molto giovani dal servizio attivo, i nostri ufficiali si trovano in critiche condizioni nel momento di passare in congedo. Essi perdono l'indennità di volo e quella parte degli assegni, che non influiscono nella determinazione della pensione. I loro proventi sono ridotti quasi ad un terzo. Ciò spiega il dramma di quegli ufficiali che non hanno potuto accumulare durante la breve e spesso gloriosa carriera militare, i risparmi sufficienti per affrontare serenamente la vita borghese. Io ho voluto

che fosse sanzionato il principio che l'ufficiale debba provvedervi col proprio risparmio e con la previdenza fin dal primo inizio della sua carriera aeronautica. È un concetto ormai completamente applicato. Il giorno del congedo coinciderà bensì con un dimezzamento dei proventi militari, ma contemporaneamente cesserà l'obbligo di pagare le rate della assicurazione, anzi funzioneranno i redditi del premio di assicurazione già accumulato. L'ufficiale potrà guardare serenamente avanti a sè e non avere preoccupazioni per la propria famiglia. I giovanissimi faranno forse una vita meno brillante perchè le rate dell'assicurazione sono nei primi anni alquanto più forti: ma avranno in compenso la certezza di un avvenire tranquillo. Del resto che cosa è mai la cosiddetta « vita brillante »? La figura dell'ufficiale da salotto appartiene al tempo che fu. Oggi l'ambizione dell'ufficiale italiano è ben altra (*Vivi applausi*); l'aitanza fisica e morale, la vittoria sul destino, il desiderio di gloria. In queste nobili mete entra il senso della misura e l'orgoglio legittimo di bastare a sè stessi, per sempre. Sono certo che questi giovani ufficiali mi saranno un giorno riconoscenti per certa rigida educazione al risparmio che il Ministero pretende da loro.

Del resto la questione ha importanti riflessi anche nell'ordinamento del personale aeronautico. Assicurando agli ufficiali la tranquillità del proprio avvenire, il Ministero può tenere molto bassi i limiti di età. Quando si dice che l'aviazione è l'arma della giovinezza, non si fa della retorica: si esprime una legge vitale per l'efficienza dell'esercito dell'aria. Io debbo fare per forza la politica dei quadri giovani. Non si possono pretendere miracoli di resistenza e di audacia, lo sprezzo della vita congiunto a una incrollabile certezza di essere pari al compito, se non da gente ancor svelta d'animo e di muscoli, non anchilosata nel fisico, non isterilita negli ideali. Ma questi sono doni della giovinezza. Soltanto chi ha davanti a sè, aperto come un cielo d'aprile il panorama della vita, sa che essa merita di essere vissuta se è illuminata dal sole della gloria. (*Vivi applausi*).

Perciò mentre l'assicurazione sulla vita è volontaria per gli ufficiali che sono attualmente in servizio, diventa obbligatoria per tutti i giovani che escono dalla Accademia. Nel momento stesso in cui sono nominati ufficiali questi debbono firmare le loro polizze.

Naturalmente io coopero anche indirettamente, mediante misure restrittive e in apparenza forse antipatiche, all'educazione al ri-

sparmio del giovane ufficiale. Così ho proibito agli ufficiali inferiori l'acquisto e l'uso personale delle automobili (*Approvazioni*), siano pure quelle utilitarie e di poco consumo, se gli stessi ufficiali non mi possono documentare rendite private di tale entità da giustificare l'uso. E già da tre anni è stata approvata la legge che vieta agli ufficiali che hanno meno di trenta anni di prendere moglie. Anche quest'ultima disposizione ha un aspetto, diciamo così, crudele.

Ma l'esperienza fatta ci dimostra come essa fosse indispensabile: non soltanto, ripeto, per i primi dieci anni le rate della assicurazione sono maggiori, ma dato il più frequente esercizio di volo dei primi tempi, l'ufficiale deve essere in condizione di non aver pensieri affaticanti o preoccupazioni mentre affronta in giovane età gli spazi aerei, così affascinanti e così insidiosi.

L'ufficiale dell'aeronautica (e questa è la mia ambizione) deve adeguare la propria esistenza alla vita seria, misurata, fatta di piccole rinunce, alla quale si sta abituando l'intero popolo italiano: di questo popolo l'aviatore deve essere la più compiuta espressione nella gloria come nella modestia.

A quest'opera di assistenza morale degli aviatori debbono essere collegate due benemerite iniziative, che sono rivolte a proteggere e a educare i figli degli aviatori eroicamente caduti nell'esercizio del loro dovere. (*Approvazioni*) Parlo dell'Istituto di Gorizia e dell'Istituto « Francesco Baracca » di Loreto: opere nelle quali risplende di vivida luce lo spirito di carità e lo slancio d'amore dell'Arma e dell'intero popolo italiano.

Nel marzo 1930, in una riunione da me presieduta, alla quale presero parte i rappresentanti del Ministero e quelli dell'Opera Pia Nazionale per le Vedove ed i Figli degli aeronauti, si stabilì che quest'ultima opera, avvalendosi dei mezzi a sua disposizione, avrebbe costituito nel più breve tempo in Loreto un istituto destinato ad accogliere i piccoli orfani degli aviatori, che dovevano ancora frequentare le scuole elementari, e le orfane. Il Ministero dell'Aeronautica a sua volta, avrebbe dovuto provvedere, con i fondi che gli sarebbero pervenuti, all'erezione in Gorizia, di un istituto destinato a completare l'istruzione degli orfani, per tutto il tempo della loro adolescenza e della loro giovinezza. In meno di un anno questo stupendo programma è già una realtà.

L'Istituto di Gorizia, voluto in Gorizia dal Capo del Governo, si è potuto costituire mercè una rapida e generosa raccolta di fondi,

la cui principale sorgente è stato il provento della Giornata dell'Ala. Oggi l'Istituto di Gorizia è sistemato nel modo più degno in una villa acquistata nei dintorni di quella città, a San Pietro di Gorizia, ha assunto la denominazione di « Istituto per i Figli degli Aviatori » e ha iniziato il suo normale funzionamento con l'anno scolastico in corso, cioè nell'ottobre 1930. Gli allievi che vi sono raccolti frequentano regolarmente i vari corsi delle scuole medie.

L'Istituto di Loreto, sistemato a sua volta in una villa acquistata dall'Opera Pia Nazionale per i Figli degli Aeronauti, ha assunto la denominazione di « Istituto Francesco Baracca » e accoglie attualmente un buon numero di allievi e di allieve.

La beneficenza pubblica viene incontro ai filantropici scopi che i due istituti si propongono, ma gli aviatori hanno l'orgoglio di provvedere alla massima parte da soli alla raccolta dei fondi destinati ai figli dei camerati scomparsi. Agli orfani, che ogni aviatore considera come figli propri, si provvede lasciando a loro beneficio periodicamente una giornata di volo, indicando pubbliche manifestazioni ove rifugge a beneficio dei piccoli orfani la maestria dei sopravvissuti e infine incoraggiando tra la massa dei camerati le elargizioni straordinarie. In questo modo si dimostra come l'innata cavalleria della gente dell'aria si consideri stretta in una grande famiglia, indivisibile e unica e come permanga perenne in ogni volatore la memoria di coloro che sono scomparsi nel campo del sacrificio.

Nella solidarietà tra i morti e i vivi sta la più alta caratteristica dell'Arma azzurra: non sarebbe possibile senza questa comunione di eroismo perpetuare nei superstiti il sentimento di sovrano disprezzo della vita che li anima e alimentare la nobile ambizione di andare più alto e più lontano, quasi per completare, come vendetta contro il destino, le imprese che la morte ha troncato a metà.

Finchè questa fiamma permanga viva nel cuore degli aviatori i cieli d'Italia non possono temere danno o insidia: vi è una forza che tutte le forze avverse vince ed abbatte.

Ho parlato degli ufficiali in servizio. Accennerò brevemente al personale della riserva.

I quadri delle altre forze armate, corrispondenti alla nostra riserva, sono stati formati gradualmente con gli ufficiali di complemento e con quelli che hanno lasciato il servizio permanente effettivo, nel volgere degli anni con una speciale carriera, per modo

che ciascun grado ed arma dispone del quantitativo necessario ai bisogni della mobilitazione.

La Regia Aeronautica, per la sua recente istituzione, poteva disporre solo di un piccolo contingente, quasi esclusivamente nei gradi inferiori ed ha perciò dovuto provvedere inscrevendo nei ruoli aeronautici gli ufficiali del Regio Esercito con precedenti aeronautici che domandarono il passaggio di ruolo. Questo personale proveniente da armi diverse con diverse caratteristiche, cioè: piloti, ingegneri, tecnici, amministrativi, specializzati, è stato inquadrato nei ruoli corrispondenti alle funzioni in passato disimpegnate ed alle particolari attitudini professionali.

Si sono così potuti costituire anche per la Regia Aeronautica i quadri della riserva, ormai resi definitivi per modo che le promozioni ai gradi superiori, sospese durante il periodo di formazione, potranno essere regolarmente riprese, secondo opportuni provvedimenti legislativi predisposti in proposito.

Anche per i sottufficiali si è proceduto in modo analogo e sono stati assunti in forza, da parte dei centri di Zona Aerea Territoriale, tutti quei militari che risultavano in possesso di brevetti o di precedenti aeronautici. Oltre ad una ingente riserva di personale abile al pilotaggio abbiamo così provveduto alla costituzione di categorie di specializzati, con quadri che già raggruppano circa mille ufficiali, largamente sufficienti per i bisogni tecnici in caso di guerra.

Una certa deficienza quantitativa si riscontra tuttora solo nei ruoli dei sottufficiali specializzati, ma anche per tale categoria sono in corso adeguati provvedimenti.

Tutto questo personale della riserva ha la possibilità e il mezzo di tenersi in continuo allenamento mediante gli aerocentri e le squadriglie da turismo.

Sono attualmente costituiti gli Aerocentri di Milano, di Roma e di Vercelli e sono di imminente costituzione quelli di Genova, Torino e Vicenza.

Per tale via, e con una modesta spesa l'aeronautica, oltre a promuovere il turismo aereo tra i privati, riesce a formare un forte nucleo di piloti giovani, dei quali potrà disporre in caso di necessità.

Durante il 1930 furono costituite 15 squadriglie terrestri da turismo aereo: per quelle idro da costituire, non si attende che la distribuzione degli ormai già costruiti apparecchi; per le rimanenti terrestri si sollecita di continuo l'organizzazione, da parte delle locali Amministrazioni provinciali, dei nuovi campi.

I risultati ottenuti nell'allenamento dei piloti in congedo, a mezzo dei Reparti da turismo aereo hanno superato le previsioni. Mentre il numero dei piloti in congedo che frequentarono l'istruzione di allenamento col sistema del richiamo temporaneo non oltrepassava una modesta cifra media, con l'istituzione dei Reparti da turismo aereo il numero degli allenandi è già triplicato e la cifra attuale è destinata ad essere superata nel futuro prossimo.

Sono da tempo convinto assertore dell'idea che l'azione risolutiva nei conflitti futuri sarà affidata all'Armata dell'aria; sono pure convinto che alla sua efficacia offensiva, più che a qualunque difesa attiva o passiva, sia riserbato il compito di proteggere il paese: ma, come ho accennato altrove, manca però una dottrina in proposito perchè mancano i precedenti e bisogna formarla. Ho perciò predisposto per il prossimo agosto importanti esercitazioni a partiti contrapposti, che costituiranno il più vasto esperimento di maneggio di grandi masse aeree sinora tentato.

Si tratta di circa 700 apparecchi, suddivisi in due divisioni aeree (cinque brigate e dodici stormi) che svolgeranno la loro azione precisamente a cavallo dell'Appennino tra la Cisa ed Ancona, ma il cui territorio di manovra si stenderà nell'Italia alta e nell'Italia centrale interessando circa ottanta aeroporti. Tali esercitazioni saranno eminentemente istruttive, perchè il terreno su cui si svolgeranno è accidentato, montuoso e presenta le più diverse e complesse difficoltà per l'impiego delle masse aeree.

Avremo così modo di formarci idee più chiare di quelle enunciate dai numerosi scrittori di aeronautica militare e dibattute per vari anni con molta dialettica, per quanto senza conforto sperimentale, nelle varie riviste militari e nei giornali politici.

Potremo sperimentare le formazioni di volo e di combattimento a massa, gli attacchi ad ondate successive di piazze e di centri industriali e demografici, le offese contro i punti vitali di un esercito operante, la distruzione di basi aeree, le azioni a volo rasente o in quota, l'impiego concomitante delle comunicazioni radiotelefoniche e radiotelegrafiche e dei mezzi perturbatori di queste.

Un piccolo nucleo dell'aviazione da turismo interverrà nei collegamenti, portando il contributo della riserva aeronautica. La difesa antiaerea nelle sue varie forme sarà anche essa chiamata a dimostrare le sue possibilità. Il materiale da volo e l'armamento mostreranno i loro eventuali difetti che corregge-

remo. Un primo risultato positivo si può già antivedere: e cioè la dimostrazione che tutte le città italiane sono aperte, nonostante qualsiasi naturale barriera che sembri difenderle. Di fronte all'offensiva aerea in grandi masse, come quella di cui faremo l'esperimento con le manovre, poco o nulla valgono, insieme con gli ostacoli della natura gli attrezzamenti difensivi terrestri della vecchia e della nuova tecnica. Il cielo non si difende che nel cielo: questa è, non da oggi, la mia opinione e voi ben la conoscete, perchè non ho mancato di esprimerla ogni qual volta la Camera si è occupata di questioni aeronautiche. Forse qualcuno crede che dal punto di vista difensivo la catena degli Appennini non valga la maestosa corona delle Alpi che cingono la fronte d'Italia. Sarebbe, questa, una opinione errata e guai a fondarsi per l'avvenire sopra un simile errore. Gli Appennini, da un certo punto di vista per la bizzarra natura, per la difficile conformazione, per la tortuosa e lunga catena che ne frastaglia l'accidentato dorsale, costituiscono uno schermo non meno efficace delle Alpi per un'offensiva dal cielo.

In realtà Alpi e Appennini valgono nella stessa maniera, cioè poco o nulla, di fronte alla moderna tecnica aviatoria, che può scatenare la più spaventosa offensiva al di sopra di qualsiasi ostacolo. Soltanto una agguerrita Armata dell'aria, agente con autonomia e sicurezza, sicura di sé e genialmente guidata garantisce la libertà dei cieli d'Italia, l'incolumità delle sue metropoli, la protezione dei suoi mille centri operosi. L'aviazione italiana si prepara a darne la dimostrazione sperimentale: ma per suo conto il problema è posto e risolto da un pezzo: e già opera, già provvede, già è pronta a prodigarsi all'altissimo compito.

L'esperienza di guerra nella quale rifulsero soprattutto le virtù individuali dei combattenti dell'aria non è sufficiente a designarci i compiti nei conflitti futuri. Le manovre serviranno a completare quell'esperienza, come del resto a questo stesso obiettivo rispondono le varie imprese che l'aeronautica italiana organizza ogni anno. Il criterio al quale resto fedele è sempre quello dell'aviazione di massa. Sia le manovre, sia le imprese aeree debbono indicarci come si guida una grande massa di velivoli, quali sono le più utili formazioni di marcia e di battaglia, quali mezzi debbano essere impiegati per determinare nell'aviatore la nuova tecnica e la nuova disciplina di volo. L'individuo che prima era una forza indipendente, libera di scagliarsi contro un qualsiasi obiettivo, anche se formalmente era inquadrata in una unità elementare come

la pattuglia e la squadriglia, deve essere trasformato moralmente, cioè deve abituarsi a sentire la propria azione inquadrata in una azione più complessa sino a formarsi quella abilità che gli consente di marciare ed evolvere con sicurezza a pochi centimetri dall'ala del camerata e a concentrare la sua attenzione nell'azione tattica e non soltanto in quella di volo che gli viene istintiva. Le distanze ravvicinate rappresentano per la caccia il migliore allenamento a combattere; per il bombardamento, danno la possibilità di compiere lunghi viaggi in cielo ostile, con la certezza della maggiore efficacia offensiva.

Insieme con le manovre possono essere considerate, sotto questo punto di vista, sperimentali le splendide esercitazioni di volo che furono compiute a Roma e a Milano e andarono sotto il nome di «Giorno dell'Ala».

Una applicazione, della nuova tecnica di volo, si è avuta in Libia, dove per concorde testimonianza di tutti i Capi militari della Colonia, l'azione delle nostre colonne volanti è stata risolutiva. Fino ad oggi l'ausilio dell'aviazione nelle grandi campagne coloniali non sembrava fosse abbastanza apprezzata, come non si valutava abbastanza il carattere eroico degli aviatori applicati al servizio di esplorazione e di bombardamento.

Chi ha assistito ad una delle solenni distribuzioni annuali delle ricompense al valore, nella ricorrenza della fondazione dell'Aeronautica, ha potuto rendersi conto dell'ingente numero di eroi dell'aria che si sono prodigati in episodi di sublime abnegazione per cooperare con i reparti del Regio Esercito alla penetrazione italiana nelle più aspre zone dell'Africa, laddove ancora non era arrivato il segno tangibile della nostra forza di dominio.

Vada a questi luminosi esemplari della nostra razza rinnovata e ringiovanita lanciati nei liberi cieli africani incontro alla morte gloriosa il nostro memore e reverente saluto. Essi sono scomparsi per fare più grande la Patria, o avvolti nelle vampe dell'incendio, o sepolti tra le sabbie o maciullati sulle rocce selvaggio o martirizzati da vivi e da morti straziati e profanati, e spesso le loro spoglie mortali non hanno neppure avuto l'onore della sepoltura. Ma alle loro ombre magnanime sarà di conforto il sapere che ormai la bandiera italiana sventola in punti avanzati per migliaia di chilometri verso l'interno, laddove il loro volo temerario sembrava indicare soltanto una miracolosa apparizione. (*Vivissimi applausi*).

È indubbio che anche l'esperienza aviatrice compiuta in questi ultimi mesi nella maggiore colonia servirà a determinare nuove concezioni e nuovi indirizzi per il dominio delle zone coloniali più impervie e lontane. I francesi riescono a controllare certe regioni africane sottoposte al loro dominio con una rete di campi d'aviazione stabiliti ogni trenta chilometri sopra rotte militari che dal mare si spingono nel cuore del deserto. Le forze inglesi nell'Irak sono prevalentemente aviatorie. Le colonie si possono tenere sotto un più pronto ed efficace controllo sorvegliandole dal cielo.

Se questa concezione finirà, come spero, per prevalere, l'aeroplano adoperato in larga scala, risparmierà molte truppe bianche e di colore. (*Approvazioni*).

Oltre ai criteri della vera e propria guerra l'aviazione ha rivoluzionato in Colonia il concetto dei trasporti a grande distanza. I Capi militari hanno imparato come l'aeroplano sia per le loro ispezioni alle truppe operanti il più rapido ed il più comodo mezzo di comunicazione, capace di fare risparmiare settimane e mesi di camions e di camello. Spero che il concetto aviatore finisca per avere la prevalenza non soltanto nel periodo delle operazioni di guerra, bensì anche durante il normale svolgimento della politica di pace.

Delle imprese compiute nell'anno decorso debbo limitarmi per necessità di tempo a ricordare soltanto le principali che hanno avuto larga eco di ammirazione di plauso nel mondo intero: il collegamento delle Colonie italiane da Roma a Mogadiscio, il raid Roma-Tokio, il periplo dell'Africa, il giro d'Italia.

Voglio ora dire alcune brevi parole sulla Coppa Schneider.

Allo stato attuale delle cose non posso con certezza affermare che interverremo quest'anno alla grande prova internazionale. Dobbiamo prima valutare la nostra preparazione. Non già per quanto riguarda gli uomini, perchè fin da ora possiamo contare su un gruppo di oltre dodici piloti perfettamente allenati alle alte velocità e al particolare circuito della Schneider, ma per le macchine, che quest'anno dovranno fare una prova soddisfacente in Italia sull'intero percorso prima di andare in Inghilterra. Conosco le scoraggianti difficoltà che gli industriali debbono superare per risolvere il problema della Schneider: il realizzare cioè un apparecchio e soprattutto un motore che abbiano i requisiti capaci di assicurarci la vittoria, resa ogni anno più difficile. D'altra parte

questa gara esige un'educazione sportiva sufficiente per accogliere di buon viso una eventuale sconfitta e non drammatizzarne le conseguenze. Ecco perchè, ben sapendo come la Coppa non resterà quest'anno indifesa, perchè correrà anche la Francia, noi vi andremo soltanto se avremo almeno le garanzie preliminari di un buon piazzamento. Qualora, come spero, queste si verificano, l'Italia non mancherà di essere presente.

Ma non voglio si ripeta l'inconveniente che negli scorsi anni ci fu di grave pregiudizio: che cioè le ditte italiane perseverino nella cattiva consuetudine di arrivare alla vigilia quando ormai è impossibile una regolare messa a punto degli apparecchi e dei motori. (*Approvazioni*). Una volta fatta con serietà la nostra preparazione lasceremo che avvenga ciò che deve avvenire: nell'esito della gara entrano in giuoco fattori imponderabili che vanno sotto il nome di buona sorte: e questa, spesso, è superiore alla volontà degli uomini.

Ma se anche l'Italia dovesse restare assente dalla gara, non per questo rinuncierebbe agli allenamenti che si compiono nella scuola di alta velocità, alla preparazione più minuziosa degli uomini e delle macchine, ai perfezionamenti che la tecnica della Schneider impone. Non vi rinunciarebbe per la buona ragione che si può ottenere domani ciò che oggi sembra impossibile, ma soprattutto perchè i vantaggi che si ottengono dal perfezionamento tecnico del volo veloce sono di incalcolabile valore. Basta fare qualche considerazione. L'allenamento alla Schneider ha reso normali le partenze con velocità di flottata sull'acqua sino a 150-160 chilometri all'ora per la durata di 80-100 secondi e spazi di 4 o 5 chilometri; ha consentito decolli normali con carichi sino a 150 chilogrammi per metro quadro ed eccezionali sino a 180; ha consentito il pilotaggio normale di apparecchi a 530 chilometri all'ora ed eccezionale sino a 550 chilometri all'ora; ha creato tutta una scuola e un sistema sul modo di compiere le evoluzioni regolari ad alte velocità; ha consentito l'ammarraggio di apparecchi a 160-180 chilometri all'ora; ha abilitato al volo una serie di piloti in condizioni quasi negative di visibilità, con difficoltà massime di respirazione causate dai gas di scarico, con azioni centrifughe che raggiungono sei o sette volte l'accelerazione della gravità, in condizioni difficilissime di stabilità sia per le difficoltà intrinseche dell'apparecchio, sia per i forti carichi, per l'alta velocità, per l'aria mossa: i piloti volano su macchine le cui parti tor-

mentate al massimo, lavorano al limite e sopportano enormi azioni vibratorie.

Se trasportiamo questa esperienza dall'ambito della gara nell'esercizio quotidiano del volo, possiamo dare come acquisiti definitivamente all'aviazione risultati imponenti e insperati: apparecchi da caccia con velocità di 350-400 chilometri all'ora, limite estremo per le possibilità di un cacciatore; apparecchi da ricognizione marina per esplorazioni di zone munitissime inaccessibili ad apparecchi comuni, con velocità di 50 chilometri all'ora; possibilità di volo ad alta velocità a quota altissima; decolli con forti carichi per metro quadrato; sicurezza di voli imbattibili dal nemico per l'impossibilità da parte di questo di colpire il velivolo mediante le sue sistemazioni difensive dirette o indirette, sia quando l'azione venga effettuata a volo rasente, sia quando avvenga in alta quota; inutilità degli ascoltatori per la ricerca degli aerei usati dalle batterie contraerei data l'alta velocità di 110 metri al secondo del velivolo veloce rispetto alla velocità del suono.

Bisogna aggiungere che la preparazione dei motori per la Coppa Schneider ha portato il loro peso da 1000 grammi per cavallo a 300: ammettendo che nei motori di squadriglia il peso non possa limitarsi oltre i 630 grammi, si può ritenere già guadagnato un terzo del peso: il che ci induce a fare ogni sforzo per ridurre pure di un terzo il costo stesso dei motori che si conta, come è noto, a chilogrammi.

Offriamo all'attenzione di coloro che fossero ancora scettici sulla utilità delle gare aeronautiche questi dati positivi, ai quali potrebbero aggiungersi i risultati ottenuti coi records di durata che hanno portato il consumo di lubrificanti da 15 a 3 grammi per cavallo-ora; ammesso che tali limiti minimi non siano raggiungibili nella pratica quotidiana e contentandoci di una riduzione da 15 a 7 dovremo tuttavia calcolare, quando l'esperienza sarà consolidata, un dimezzamento della spesa per i lubrificanti nei nuovi motori, i quali avranno anche il vantaggio di un più efficace perfezionamento.

Ma l'anno aeronautico resterà memorando per una delle più grandi e audaci imprese che i cieli del mondo abbiano mai visto; la traversata dell'Oceano. Essa è stata compiuta da uno stormo di dodici apparecchi scortati magistralmente sul mare da una superba divisione della Regia marina nell'itinerario di una crociera aerea dall'Italia al Brasile per una lunghezza di 10.400 chilometri.

Non mi dilungherò sugli scopi e sui risultati della Crociera, perchè perdura ancora

in Italia e fuori d'Italia la ripercussione di un evento che è stato giudicato dai punti di vista tecnico e morale, il più imponente di quanti ne registri la storia dell'aviazione. La bandiera d'Italia, portata da Roma a Rio de Janeiro dai soldati dell'aria in una serrata e compatta formazione militare, ha svelato al mondo che cosa possa lo spirito della patria fascista, che quanto più si irrobustisce nella disciplina interna, intorno al Duce che la comanda, come una grande milizia civile, tanto più cresce di slancio e di audacia. (*Vivissimi applausi*).

Gli avversari dell'Italia fascista sono stati confusi e travolti dal rombo di questi velivoli, che hanno congiunto i cieli di tre continenti, violati i silenzi oceanici, portando a prua sulla lieve carena, la scure e le verghe del fascio littorio. (*Approvazioni*).

Ma, ripeto, non di questo io voglio e debbo parlarvi, quanto piuttosto del carattere e dei risultati militari e tecnici dell'impresa.

La crociera atlantica è stata un grande esperimento per le macchine e per gli uomini.

Prima di tutto per le macchine. La crociera ci ha dato un apparecchio da bombardamento marittimo enormemente migliorato rispetto ai tipi antichi e tale che a mio parere non ha in questo momento uguale nel mondo.

Gli idro S. 55 atlantici si sono sollevati in volo con chilogrammi 100 per metro quadrato; e con circa chilogrammi 8,8 per cavallo cifre non mai raggiunte da formazione di apparecchi in navigazione. Se i decolli della squadra atlantica sono stati compiuti con un carico di 4,700 chilogrammi, si può tranquillamente affermare che un qualsiasi pilota di squadriglia può oggi decollare con un carico di 3,500 chilogrammi, mentre con gli apparecchi preesistenti il carico doveva limitarsi a 1,750 chilogrammi. Il nuovo tipo dunque, a parte l'aumentata velocità, rappresenta un miglioramento del 50 per cento nell'efficacia del vecchio tipo, il che in sostanza si risolve, a parità di carico, nell'aumento di oltre la metà della potenza offensiva.

Negli strumenti di bordo, che praticamente si possono considerare parti integranti della macchina, i risultati non sono stati minori. Sono stati scartati certi strumenti complicati e costosissimi, costruiti negli ultimi anni (orizzonti giroscopici, navigrafici, derivografi, ecc.) e si è invece riscontrata la sufficienza di altri strumenti indispensabili come la bussola magnetica, l'indicatore di velocità, l'altimetro, l'indicatore di virata, l'indicatore di salita e discesa, che hanno funzionato con precisione e sicurezza.

Negli impianti a terra si è per la prima volta adoperato un sistema pratico per l'illuminazione degli specchi d'acqua: è stata riconosciuta la non opportunità, per l'illuminazione degli idroscali, di certi impianti delicati e costosi, come quelli costruiti con lampade al neon, i fari a fascio luminosi radenti, ecc.

Per le comunicazioni tra le basi e gli apparecchi e degli apparecchi tra di loro si è utilizzato un nuovo apparecchio radio leggerissimo di un funzionamento perfetto.

Per i consumi si sono raggiunti risultati che sembravano impossibili: il consumo medio sugli idro atlantici in crociera è stato per due motori di soli chilogrammi 1,08 di benzina e di chilogrammi 0,021 di olio per chilometro percorso. Si è arrivati a questi risultati studiando le coperture complete del posto di pilotaggio con cupole ben profilate, migliorando tutte le carenature dei castelli motori, dimensionando meglio gli scafi nella loro superficie idroplana il che ha portato anche un altro vantaggio, e cioè il distacco più rapido e la maggiore possibilità di sollevamento di notevoli sovracarichi.

Sono già sorti alcuni problemi già allo studio che si riferiscono a certi particolari costruttivi per eliminare fenomeni dannosi, quali le vibrazioni, che a lungo andare avrebbero potuto compromettere le strutture resistenti degli apparecchi; ma si può fin d'oggi affermare che nei velivoli di serie si potrà, in caso di bisogno e senza ulteriore aumento nel coefficiente di robustezza, aumentare ragionevolmente il carico trasportabile, cioè il rapporto fra carico utile totale e peso totale; come pure si può esser certi di arrivare ben presto a una proporzione vantaggiosa di carburanti e lubrificanti per chilometri volati, sia per la possibilità materiale di potere sollevare carichi maggiori senza aumentare la potenza installata a bordo sia per l'esperienza fatta sul consumo. Del resto è facile fare qualche confronto con il recente passato: mentre le ore di volo sono passate negli ultimi due anni da 66 mila a oltre 120 mila, ossia praticamente sono raddoppiate, la spesa per i carburanti e i lubrificanti ha subito un aumento soltanto del 10 per cento: l'ultima crociera ha detto ancora qualche cosa di più: i vantaggi segnalati diventeranno sempre più sensibili quanto più sarà esteso l'uso di materiali nuovissimi e perfezionati.

Si può dire: potevate arrivare a questi risultati anche senza la crociera atlantica.

Mi è facile rispondere: no. Occorre lo stimolo delle grandi imprese per acuire nei tec-

nici lo spasimo delle ricerche e per concentrare intorno ai tecnici lo sforzo appassionato delle maestranze; i dati nuovi si raccolgono con le nuove esperienze, che stimolano negli uomini la necessità di superarsi. (*Vivi applausi*). Questa, che è la legge generale del progresso, è per l'Aeronautica la sua dinamica vitale: in aviazione chi non si muove, precipita. Lo stesso può dirsi per gli uomini, la navigazione aerea è troppo costretta nei piccoli mari. Se è vero che « il mondo è piccolo » per i pedoni anglo-sassoni, che considerano il globo come una pista, che cosa dovrebbero dire gli aviatori costretti a fare i loro esperimenti entro i chiusi confini della nazione o nel bacino di un mare interno? L'Aeronautica non è più allo stadio infantile, nel quale si misurano i voli fuor dal nido. I grandi records hanno portato i limiti della lunghezza, della distanza, della durata a cifre che possono servire da misura a qualche grosso segmento del globo.

L'addestramento del personale deve essere indirizzato verso più grandi e liberi spazi, sulle traiettorie oceaniche, che permettevano fino a ieri alla audacia umana i voli d'eccezione. Le eccezioni di ieri sono la regola di oggi per l'arma nuova che non deve essere valutata coi criteri di un comodo conformismo, diciamo così pedestre, ma interpretata dinamicamente con lo sguardo verso il futuro, già tutta impegnata alla conquista dell'aria. Noi siamo — per quanto riguarda i percorsi aerei — in un momento che molto ricorda quello delle grandi scoperte marine, agli inizi del Rinascimento, allorché i navigatori di vecchia razza italiana spingevano fuori delle Colonne d'Ercole le fragili imbarcazioni negli avventurosi viaggi transcontinentali. Essi furono chiamati pazzi allora, come oggi forse siamo detti noi, che affrontiamo l'ignoto sui percorsi oceanici, per allacciare i cieli del vecchio e del nuovo mondo. Ma quella è la via che attende in un prossimo avvenire gli stormi alati di tutti i popoli civili e non sarà piccola gloria per l'Italia avere anticipato il tempo e legato il proprio nome a una delle più grandi conquiste dell'umanità. (*Vivissimi applausi*).

Intanto gli aviatori atlantici hanno approfondito la tecnica della navigazione aerea, si sono resi maestri nella navigazione astronomica, sono addestrati a compiere i lunghi percorsi aerei di giorno e di notte, in mare aperto o sulle indicazioni della sola bussola, determinare il punto rapidamente e con la necessaria approssimazione (al massimo 5 miglia di errore impiegando tre minuti primi)

con osservazione di astri, con rilevamenti radiogoniometrici, con un continuo e regolare collegamento aereo tra il proprio apparecchio e quello dei comandanti.

Ma io voglio approfondire un altro punto, che forse non è stato ancora abbastanza illuminato: quanto è costata questa Crociera?

Siamo in tempi di dure necessità economiche: e il coefficiente finanziario ha un peso predominante anche nelle più generose avventure. Non so che cosa si sia detto e si dica sul costo della crociera. Ma affermo subito che sarà bene indirizzare le fantasie verso altri bersagli. (*Approvazioni*). È l'unico punto sul quale il Ministro dell'Aria non permette alcun volo. E ritiene di aver ragione. (*Approvazioni*). Sarà bene, prima di tutto, riferirci alle crociere precedenti. Il raid oceanico dell'*S.55* compiuto nel 1927 costò allo Stato 7,517,610 lire: complessivamente la crociera Italia-Brasile nella quale furono impiegati 14 apparecchi dello stesso tipo è costata allo Stato, come spese vive, controllate da una particolare amministrazione, circa tre milioni, esclusi naturalmente gli apparecchi che però furono venduti al Brasile.

Come è avvenuto il miracolo?

Riversando sullo Stato tutti i vantaggi, anche quelli che potevano ricadere sugli aviatori.

Prima di ogni altra cosa il Ministero dell'Aeronautica ha cercato di pagare il meno possibile i motori e gli apparecchi, avvertendo le Ditte che potevano e dovevano realizzare le massime economie, anche perchè a crociera finita neppure un centesimo di premio avrebbero dovuto corrispondere agli aviatori. Ridotto al minimo il prezzo delle macchine, si è cercato di economizzare su tutto il resto, con uno scrupolo ben rispondente alle esigenze del bilancio, ricordando la particolare situazione finanziaria dell'Italia odierna e ottemperando soprattutto sempre alle precise istruzioni del Duce.

Così abbiamo potuto ottenere a titolo completamente gratuito e... pubblicitario la non piccola quantità di carburante necessario alla crociera.

Giunti in Brasile, abbiamo venduto al Governo amico di quel grande Paese i gloriosi apparecchi della Crociera. Non senza grande rimpianto nel cuore ci siamo distaccati dai velivoli che ci avevano trasportato sulle sconfinite distese oceaniche, aumentando il prestigio della Patria Fascista. Ogni velivolo portava impresso sotto l'emblema del Littorio il caro nome di un nostro eroe, il

nome di un camerata che in guerra o in pace aveva dato la vita per l'Arma Azzurra.

E non mancavano quelli dei recentissimi, partiti con noi da Orbetello e rimasti a mezza strada, fra i gorghi marini, di là dalla immensa distesa oceanica; insieme col nome le ombre loro, siamo certi, ci avevano scortati alla mèta. Ma mi consolò, consegnando i nostri apparecchi agli aviatori brasiliani, il pensiero che i velivoli tricolori, testimonianza di italiana genialità costruttiva, restavano in un grande e nobile Paese latino, figlio anch'esso di Roma, terra ospitale a centinaia di migliaia di nostri connazionali e già dotata di un corpo scelto e ardimentoso di soldati dell'aria (*Vivissimi applausi*). Quei velivoli avrebbero ricordato ai figli del nuovo mondo i camerati italiani giunti dopo tanto cielo marino alle spiagge lussureggianti dei tropici, per volontà di un grande Capo che ha riassunto la voce, il gesto, la volontà di Roma, madre di ogni civiltà.

Pensavamo d'altra parte che, insieme con un maggiore ricordo ideale, avremmo lasciato in Brasile una più duratura possibilità di collaborazione aviatoria fra i due Paesi. Quegli apparecchi ne avrebbero richiamati altri. Le stesse case costruttrici avrebbero dovuto integrare con nuovo materiale, gli apparecchi venduti.

Basta dir questo per comprendere quale vantaggio la vendita degli apparecchi abbia rappresentato, non solo per il nostro Ministero che li aveva acquistati e se ne trovava indennizzato, bensì anche per gli industriali italiani così bisognosi di espandersi e di esportare. Questi sono i criteri che ci hanno guidato nella vendita degli apparecchi atlantici, sui quali già i piloti brasiliani hanno fatto i loro voli, argomento di orgoglio legittimo per loro e per noi.

Ma per indennizzare completamente lo Stato per le spese della crociera abbiamo potuto sfruttare una iniziativa ben altrimenti efficace e redditizia: e cioè la passione dei filatelici del mondo intero. Siamo andati incontro alla loro inesauribile ricerca di « pezzi » rari e straordinari con uno speciale francobollo, che il Ministero delle comunicazioni ha emesso per l'impresa. Tutta la posta trasportata dall'Italia al Brasile sui nostri idrovolanti era bollata col francobollo della crociera che fu timbrato in partenza e in arrivo. Ma a differenza di quanto è stato spesso fatto in occasione di grandi raids, il ricavato della vendita di codesti francobolli, al prezzo che darà loro il mercato filatelico, è destinato integralmente alla amministrazione

della crociera. Nessun beneficio nè diretto nè indiretto, fosse anche per un solo francobollo fra tutti gli emessi, viene sottratto allo Stato. Questo giustifica la meticolosa custodia della posta, che sotto il nostro personale controllo, dopo il gran volo da Orbetello a Rio, è stata ritrasportata in sacchi suggellati in Italia. Abbiamo buone ragioni per credere che l'importo totale per la cessione dei francobolli ci permetterà non soltanto di coprire completamente le spese della crociera, ma di costituire un fondo speciale per le imprese future. (*Vivissimi applausi*).

Possiamo dunque dire, dopo questa breve rassegna, che, senza alcun aggravio da parte dello Stato, anzi con vantaggio di questo, noi abbiamo potuto con la crociera sottoporre le macchine italiane a uno straordinario collaudo e gli uomini a un eccezionale addestramento, assicurando contemporaneamente alla Patria Fascista il trionfo in un'impresa che il Duce ha definito « la più grande dei tempi moderni ».

L'Italia è un Paese che per riprendere il tempo perduto ha bisogno di bruciare le tappe. Noi dobbiamo, con metà tempo, fare un lavoro doppio degli altri. Ma i nostri mezzi sono limitati. Noi siamo ricchi soltanto della volontà di vincere, patrimonio morale inesauribile che permette agli aviatori di tentare l'inosabile e far dono, quando occorra, della vita.

L'idea del sacrificio è familiare ai soldati dell'aria: ed essa ha lampeggiato di più fulgida luce nella crociera transatlantica.

Parliamo, onorevoli camerati, dei grandi scomparsi, alcuni dei quali recentissimi, presenti al cuore, e vorrei dire, agli occhi nostri, in questi momenti. Dieci eroi della squadra atlantica mancano oggi all'appello: i più cari, i più degni. Due aviatori caddero prima che la crociera si iniziasse, a Orbetello, durante i voli di preparazione e di allenamento: cinque lasciarono la fiorente giovinezza nella tragica notte di Bolama e i tre più valorosi e prediletti ci sono stati carpiti, in un agguato della sorte, proprio in queste ultime settimane sul nostro Tirreno. (*Il Capo del Governo, il Presidente, i Ministri, e i deputati si levano in piedi*).

Non possiamo ripensare, senza un'urto al cuore, alle forti, maschie, diritte figure di Maddalena, di Cecconi, di Da Monte, tre transvolatori degni veramente di epico canto, per ciò che osarono compiere e offrire in olocausto all'Italia fascista. Quando le folle delle città italiane si aprivano plaudendo al passaggio di Umberto Maddalena, reduce coi suoi camerati dalla traversata, questo grande soldato già pensava a sottrarsi alla

ben meritata apoteosi, per riprendere lo studio e il rischio di nuove imprese. Nessuna sosta, nessun riposo. L'arco della volontà indomita non si allentò. Non era ancora ritornato che Maddalena già contava, col suo fido Cecconi, di ripartire. Pare quasi di rivedere nell'improvvisa catastrofe una beffa, o meglio una vendetta del destino. Ai pochi cinici sedentari — la cui razza purtroppo non è in Italia scomparsa — che si erano affrettati nei giorni della crociera a svalutarne lo spirito eroico e il rischio, il destino mostrava come fosse facile per un aviatore perdere la vita, non dico nella transvolata atlantica, ma nella più normale esercitazione di volo. La morte è una normalità nella guerra combattuta: essa, anzi, è in guerra l'eventualità permanente. L'Aeronautica vive nello spirito della guerra. Noi aviatori possiamo avere l'anima scossa e il cuore in gola, quando un nostro camerata precipita dal cielo, irraggiato di sole e di gloria, nell'ombra eterna della morte. Ma dopo un minuto di sosta riprendiamo il cammino. Sappiamo che il nostro mestiere è difficile e ne affrontiamo il rischio con serenità. (*Vivissimi, prolungati applausi*).

Certo la gente prende troppa confidenza con le audacie degli aviatori e troppo spesso dimentica che ogni soldato che vola fa un'offerta generosa della propria vita alla Patria: offerta non potenziale e retorica, ma ricca della più drammatica e letterale verità.

Questa è la realtà, o camerati. E lungi dal rimpiangerla, gli aviatori d'Italia se ne inorgoliscono e se ne esaltano. Ma chiediamo perentoriamente che non ci si affligga con inutili piagnistei e ci si lasci lavorare, volare e rischiare in pace.

Noi siamo obbligati a guardare sempre avanti a noi, col pensiero più veloce del nostro volo. Non possiamo indugiare sulle tombe che si schiudono sotto i nostri occhi ad ingoiare i migliori. Da quelle tombe non esce l'ombra che sgomenta ed arresta, ma la luce che squarcia l'avvenire. È luce di orgoglio, luce di fede, luce insomma di eroismo. Senza alito eroico l'aviazione non è possibile. Lasciate che piangiamo noi i nostri morti. Essi amano, come canto di addio, saluto supremo dei superstiti, il rombo dei motori che si avventano verso nuove conquiste per portare le ali d'Italia là dove i morti non poterono giungere. (*Vivissime approvazioni*).

Questo è anche oggi l'impegno che noi prendiamo, o camerati, davanti all'immagine cara di Umberto Maddalena e dei suoi compagni. Altre imprese attendono l'Arma del cielo. L'Aeronautica non si può fermare. Il

Duce, nel messaggio che ci ha inviato a Rio de Janeiro, ci ha dato una grande consegna: l'impresa dell'anno X. Noi già la stiamo studiando e preparando. Chiediamo non ci siano fissati limiti di tempo, perchè il successo delle imprese aeronautiche, in gran parte dipende dalla loro minuziosa organizzazione preventiva. Una cosa possiamo dirvi fin d'ora: l'impresa futura sarà degna delle superbe tradizioni dell'Aviazione italiana. Tutti faranno ancora una volta, fino in fondo, il loro dovere. (*Vivissimi, generali, prolungati, reiterati applausi ai quali si associa il Capo del Governo — Grida di: Viva il Duce! Viva Balbo! Viva l'Aeronautica! — Nuovi vivissimi prolungati applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli camerati Zingali e Ferretti Lando a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative. (925-A)

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

Distacco dal comune di Palaia e aggregazione a quello di Pontedera della frazione Treggiaia. (915-A)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del bilancio dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. La discussione generale del bilancio dell'Aeronautica è così esaurita.

Domando all'onorevole relatore se ha dichiarazioni da fare.

VACCHELLI, *relatore*. Per la tabella C la Commissione ha proposto una variante concordata col Ministero delle finanze.

PRESIDENTE. La variante concordata è stata comunicata alla Presidenza.

L'onorevole Ministro delle finanze accetta dunque questa variante?

MOSCONI, *ministro delle finanze*. L'accetto.

PRESIDENTE. Per la tabella C si darà dunque lettura del testo concordato fra Governo e Commissione.

Procediamo, intanto, all'esame dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, qualora non vi siano osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura. Se ne dia lettura.

VERDI, *segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Tabella A. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Personale civile dell'Amministrazione centrale o provinciale — Stipendi ed assegni vari (Spese fisse), lire 11,900,000.

Capitolo 2. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 85,000.

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

Capitolo 4. Risarcimento di danni arrecati alle persone ed alle cose in dipendenza dell'esercizio della navigazione aerea e dei servizi di trasporti in genere (*Spesa obbligatoria*), lire 200,000.

Capitolo 5. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 70,000.

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

Capitolo 7. Premi di operosità e di rendimento al personale civile (articolo 5 del Regio decreto 17 febbraio 1924, n. 182), lire 460,000.

Capitolo 8. Premi per lavori, studi ed invenzioni, costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare, scientifico ed amministrativo dei servizi della Regia aeronautica, lire 22,000.

Capitolo 9. Contributi scolastici, contributi e sovvenzioni ad istituti e associazioni — Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare — Spese per la propaganda aeronautica militare, lire 2,200,000.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste e periodici, lire 5,400,000.

Capitolo 11. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Amministrazione aeronautica (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), *per memoria*.

Capitolo 12. Spese di trasporto di materiali — Noleggi, lire 7,000,000.

Capitolo 13. Spese causali, lire 50,000.

Capitolo 14. Spese riservate, lire 50,000.

Capitolo 15. Fondo a disposizione per provvedere alle eventuali deficienze dei capitoli del bilancio dell'aeronautica indicati nella tabella *B* annessa al presente stato di previsione (articolo 20 del testo unico approvato con Regio decreto 2 febbraio 1928, numero 263 e articolo 2 della presente legge), lire 2,500,000.

Capitolo 16. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Debito vitalizio. — Capitolo 17. — Pensioni ai personali civili e militari (*Spese fisse*), lire 1,400,000.

Capitolo 18. Pensioni al personale lavorante (*Spese fisse*), lire 80,000.

Capitolo 19. Indennità per una sola volta, in luogo di pensioni (*Spesa obbligatoria*), lire 40,000.

Spese per l'aeronautica militare. — Capitolo 20. Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente, in posizione di servizio ausiliario e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi e assegni vari (*Spese fisse*), lire 30,400,000.

Capitolo 21. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica (paghe, soprassoldi e premi di rafferma), lire 27,400,000.

Capitolo 22. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile, lire 58,000,000.

Capitolo 23. Spese di viaggio, missione e trasferimento, lire 9,000,000.

Capitolo 24. Indennizzo privilegiato aeronautico, lire 2,000,000.

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato, lire 2,350,000.

Capitolo 26. Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica, 1,650,000 lire.

Capitolo 27. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea, lire 2,000,000.

Capitolo 28. Spese per indagini tecniche riservate, lire 200,000.

Capitolo 29. Spese per la Regia accademia aeronautica, lire 1,950,000.

Capitolo 30. Spese per le scuole civili di pilotaggio — Spese per le scuole premilitari per gli specializzati di aviazione, 17,628,000 lire.

Capitolo 31. Spese relative al demanio aeronautico — Affitti e canoni — Risarcimento danni — Linee telefoniche e telegrafiche, lire 38,000,000.

Capitolo 32. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili, motori e loro parti di ricambio — Strumenti ed installazioni di bordo, lire 215,000,000.

Capitolo 33. Materiale di armamento e munizionamento, radiotelegrafico ed elettrico, lire 25,190,000.

Capitolo 34. Acquisto di automezzi e materiale vario — Piccole riparazioni apparecchi — Servizio aerologico e delle comunicazioni elettriche, lire 19,000,000.

Capitolo 35. Esperienze, studi e modelli, lire 8,000,000.

Capitolo 36. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo, lire 28,000,000.

Capitolo 37. Mano d'opera e spese varie per personale lavorante, lire 23,850,000.

Capitolo 38. Spesa per l'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro del personale lavorante (*Spesa obbligatoria*), lire 150,000.

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto, lire 35,000,000.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo, lire 11,000,000.

Capitolo 41. Casermaggio ed oggetti di cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi, degli uffici (esclusi quelli dell'Amministrazione centrale) e dei Corpi di guardia — Casseforti e mobili di sicurezza — Macchine sussidiarie di ufficio escluse quelle dell'Amministrazione centrale) — Veicoli e quadrupedi da trasporto — Armi portatili e munizionamento relativo — Combustibile per riscaldamento locali e per cucina, lire 8,000,000.

Capitolo 42. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (art. 39 del testo unico approvato con Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263 e art. 2 della presente legge), per memoria.

Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo e pel servizio meteorologico. — Capitolo 43. Linee aeree civili (sovvenzioni chilometriche e fisse), lire 71,000,000.

Capitolo 44. Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree civili di propaganda aeronautica, aero-centri da turismo, contributi per servizi aerei in esperimento, di durata inferiore ad un anno, contributi e premi ad enti e persone per la propaganda aeronautica e per opere e prestazioni a favore della aeronautica civile, lire 2,000,000.

Capitolo 45. Spese per costruzioni, acquisto, affitto, arredamento, funzionamento, e varie relative agli uffici di controllo statale negli aeroporti civili — Automezzi e natanti necessari agli uffici predetti — Spese di rappresentanza relative all'aviazione civile, lire 500,000.

Capitolo 46. Spese per l'ufficio presagi, lire 300,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 47. Indennità temporanea di caro-viveri al personale militare ed al personale lavorante, lire 3,400,000.

Capitolo 48. Retribuzioni ed indennizzi al personale avventizio, lire 235,000.

Spese per l'aeronautica militare. — Capitolo 49. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni), 50,000,000 lire.

Capitolo 50. Dotazione di mobilitazione, armamento e munizionamento, strumenti ed apparati di bordo, carburanti e lubrificanti, autoveicoli ed imbarcazioni, materiale di commissariato e sanitario. Varie — Spese per l'aeronautica civile, lire 30,000,000.

Spese per l'aeronautica civile. — Capitolo 51. Rotte aeree, per memoria.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, 30,167,000 lire.

Debito vitalizio, lire 1,520,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 563,768,000.

Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo e pel servizio meteorologico, lire 73 milioni e 800 mila.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 669,255,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 3,635,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 80 milioni.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 83,635,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 752,890,000.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie.* — Categoria I. Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria), lire 752,890,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura delle tabelle B e C annesse.

VERDI, segretario, legge:

TABELLA B.

Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario 1931-32, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo 15. (Articolo 20 del testo unico approvato con Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263 e articolo 2 della presente legge).

Capitolo 9. Contributi scolastici — Contributi e sovvenzioni ad Istituti e associazioni — Premi e spese per l'incremento della educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare — Spese per la propaganda aeronautica militare.

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

Capitolo 12. Spese di trasporto di materiali — Noleggi.

Capitolo 17. Pensioni ai personali civili e militari (*Spese fisse*).

Capitolo 18. Pensioni al personale lavorante (*Spese fisse*).

Capitolo 19. Indennità per una sola volta in luogo di pensioni (*Spesa obbligatoria*).

Capitolo 20. Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente, in posizione di servizio ausiliario e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi e assegni vari (*Spese fisse*).

Capitolo 21. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica (paghe, soprassoldi e premi di rafferma).

Capitolo 22. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile.

Capitolo 23. Spese di viaggio, missione e trasferimento.

Capitolo 24. Indennizzo privilegiato aeronautico.

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme, a carico dello Stato.

Capitolo 26. Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica.

Capitolo 27. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea.

Capitolo 29. Spese per la Regia Accademia aeronautica.

Capitolo 30. Spese per le scuole civili di pilotaggio — Spese per le scuole premilitari per gli specializzati di aviazione.

Capitolo 38. Spesa per l'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro del personale lavorante (*Spesa obbligatoria*).

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 41. Casermaggio ed oggetti di cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi, degli uffici (esclusi quelli dell'Amministrazione centrale) e dei corpi di guardia — Casseforti e mobili di sicurezza — Macchine sussidiarie di ufficio (escluse quelle dell'Amministrazione centrale) — Veicoli e quadrupedi da trasporto — Armi portatili e munizionamento relativo — Combustibile per riscaldamento locali e per cucina.

Capitolo 42. Eventuali deficienze di Cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (articolo 39 del testo unico approvato con Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, e articolo 2 della presente legge).

TABELLA C.

Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario 1931-32, per i quali è consentito di avvalersi della facoltà di cui all'articolo 3 della presente legge.

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato.

Capitolo 27. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea.

Capitolo 32. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili, motori e loro parti di ricambio — Strumenti ed installazioni di bordo.

Capitolo 33. Materiale di armamento e munizionamento, radiotelegrafico ed elettrico.

Capitolo 36. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo.

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 41. Casermaggio ed oggetti di cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi, degli uffici (esclusi quelli dell'Amministrazione centrale) e dei

corpi di guardia — Casseforti e mobili di sicurezza — Macchine sussidiarie di ufficio (escluse quelle dell'Amministrazione centrale) — Veicoli e quadrupedi da trasporto — Armi portatili e munizionamento relativo — Combustibile per riscaldamento locali e per cucina.

Capitolo 49. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni).

Capitolo 50. Dotazione di mobilitazione armamento e munizionamento, strumenti ed apparati di bordo, carburanti e lubrificanti, autoveicoli ed imbarcazioni, materiale di commissariato e sanitario — Varie — Spese per l'aeronautica civile.

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

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero per l'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(È approvato).

ART. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione iscritto al capitolo n. 15 del presente stato di previsione, sono quelli indicati nella tabella B, annessa alla presente legge, intendendosi esteso per l'esercizio 1931-32 al Ministero dell'aeronautica il disposto dall'articolo 20 del testo unico di legge approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

Per quanto concerne i recuperi delle spese che l'Amministrazione dell'Aeronautica sostiene nell'interesse di altri Ministeri nonché il ripianamento delle eventuali deficienze di cassa, sono estese all'Amministrazione dell'Aeronautica, per l'esercizio 1931-32, le norme di cui agli articoli 24 e 39 del citato Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

(È approvato).

ART. 3.

Per l'esercizio 1931-32 è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i pagamenti da disporre sui capitoli indicati nella tabella C, annessa alla presente legge, sul fondo dei residui, fino a totale esaurimento, e indi, sullo stanziamento di competenza, sia che detti pagamenti si riferiscano

a spese dell'esercizio medesimo, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti.

(È approvato).

ART. 4.

Sono autorizzate, per l'esercizio finanziario 1931-32, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 30,000,000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 17,150,000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta.

Dichiaro aperta la votazione segreta sul seguente disegno di legge, testè approvato per alzata e seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. (812).

(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 sul seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. (812)

Presenti e votanti.	288
Maggioranza	145
Voti favorevoli	288
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Alfieri — Amicucci — Angelini — Arcangeli — Ardisone — Arpinati — Ascenzi — Ascione — Asquini.

Baccarini — Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Baragiola — Barattolo — Bar-

baro — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bascone — Basile — Belluzzo — Bennati — Benni — Bertacchi — Biagi — Bianchi — Bianchini — Bifani — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonardi — Bono — Borghese — Borgo — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Brescia — Bruchi — Brunelli — Bruni — Buronzo — Buttafocchi.

Caccese — Cacciari — Caldieri — Calvetti — Canelli — Cao — Capialdi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cardella — Cartoni — Carusi — Casalini — Castellino — Catalani — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Cristini — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Annunzio — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — De Marsanich — De Marsico — De Nobili — Dentice Di Frasso — De' Stefani — Diaz — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Donzelli — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fani — Fantucci — Felicella — Felicioni — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Foschini — Fossa — Fregonara — Frignani.

Gaetani — Gangitano — Garelli — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardino — Giarratana — Giordani — Giuliano — Giunta Francesco — Giuriati Domenico — Gnocchi — Gorini — Grandi — Gray — Guglielmotti — Guidi Dario.

Igliori — Imberti — Irianni.

Josa — Jung.

Landi — Lanfranconi — Leale — Leicht — Leonardi — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lupi — Lusignoli.

Macarini-Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Malusardi — Manaresi — Manganelli — Mantovani — Maraviglia — Marchi — Marcucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marscalchi — Marghinotti — Marinelli — Mariotti — Marquet — Mazza De' Piccioli — Mazzini — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Miori — Misciattelli — Monastra — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Mottola Raffaele — Mulè — Mussolini. Nicolato.

Olmo — Oppo — Orano — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Pescione — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Polverelli — Porro Savoldi — Postiglione — Preti — Puppini.

Racheli — Ranieri — Raschi — Razza — Re David — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaele — Ricchioni — Ricci — Ridolfi — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Roncoroni — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Sardi — Savini — Scarfotti — Schiavi — Scorza — Serena Adelchi — Serono Cesare — Serpieri — Severini — Sirca — Solmi — Stame — Sarace Achille — Steiner — Storace Cinzio — Suvich.

Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Trigona — Tròilo — Tumedei — Turati.

Ungaro.

Vacchelli — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Vergani — Vezzani — Viale — Vinci.

Zingali.

Sono in congedo:

Biancardi.

D'Angelo.

Gabasio.

Pisenti Pietro — Protti.

Tallarico — Tullio.

Vascellari.

Sono ammalati:

Bigliardi.

Chiurco.

Domeneghini.

Fancello — Forti.

Gaddi-Pepoli — Giunti Pietro.

Pottino.

Ricciardi.

Valery.

Assenti per ufficio pubblico:

Arnoni.

Banelli — Begnotti — Bonaccini.

Calore — Calza Bini — Cantalupo — Ceserani — Ciarlantini.

Del Croix — Ducrot.

Ferretti Piero.

Garibaldi — Guidi-Bufferini.

Martelli.

Natoli.

Oggianu — Olivetti.

Raffaelli.

Santini — Scotti — Spinelli.

Tredici.

Verdi — Vianino — Viglino.

La seduta termina alle 18.20.

Ordine del giorno per la seduta di giovedì

alle ore 16.

1 — Interrogazione.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 febbraio 1931, n. 142, concernente concessione di mutui ai danneggiati dal terremoto del 30 ottobre 1930 da parte della costituenda Sezione autonoma del Consorzio per la concessione dei mutui ai danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. (887)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1931, n. 175, recante modificazioni alla composizione del Consiglio generale dell'Istituto Nazionale dell'Esportazione. (889)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1572, relativo all'approvazione dell'Accordo italo-svizzero del 26 luglio 1930, che proroga di altri cinque anni, a partire dal 1° maggio 1930, l'intesa che sospende l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 10 della Convenzione principale del Gottardo. (*Approvato dal Senato*). (898)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1930, n. 1591, concernente la proroga dei poteri conferiti al Ministro per l'educazione nazionale per il funzionamento della Facoltà fascista di scienze politiche presso la Regia Università di Perugia. (*Approvato dal Senato*). (902)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° dicembre 1930, n. 1600, riguardante la riduzione degli onorari notarili. (*Approvato dal Senato*). (904)

7 — Distacco dal comune di Palaia e aggregazione a quello di Pontedera della frazione Treggiaia. (915)

8 — Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932. (813)

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

