

CCXV.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 3 MAGGIO 1933

ANNO XI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

## INDICE

	Pag.
<b>Congedi</b> . . . . .	8579
<b>Disegno di legge (Presentazione):</b>	
MUSSOLINI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da istituti di credito . . . . .	8579
<b>Disegno di legge (Seguito e fine della discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	8580
BAISTROCCHI . . . . .	8580
BALBO, <i>Ministro</i> . . . . .	8583
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	8590
BIANCHI . . . . .	8590
FERRETTI PIERO . . . . .	8595
BORGHESE . . . . .	8599
<b>Disegno di legge (Votazione segreta):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	8605
<b>Interrogazione (Rinvio)</b> . . . . .	8606

La seduta comincia alle 16.

VERDI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Bartolomei, di giorni 3; Baragiola, di 1; per motivi di salute, l'onorevole Serono, di giorni 3; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Nicolato, di giorni 5; Begnotti, di 3; Serena Adelchi, di 2; Tredici di 4; Molinari, di 1, Buronzo, di 2.  
(Sono concessi).

## Presentazione di un disegno di legge.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da istituti di credito. (1730).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Capo del Governo della presentazione di questo disegno di legge.

Sarà inviato alla Giunta generale del bilancio.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.

Proseguendo nella discussione generale spetta di parlare all'onorevole camerata Baistrocchi. Ne ha facoltà.

BAISTROCCHI. Onorevoli Camerati, fra tutte le istituzioni create dal Regime, la più fascista per genialità ed audacia di concezioni, per rapidità di realizzazioni, è l'aeronautica.

Sorta ed affermatasi in guerra, attraverso i più sublimi eroismi, ricostruita dal Duce nostro, dopo il folle dopo guerra sovvertitore, potenziata al massimo dal giovane quadrumviro della Rivoluzione, essa è oggi per la Patria fascista, uno dei maggiori titoli di orgoglio.

E come afferma il camerata Fier, nella sua relazione di bilancio, breve ma lucida e precisa « il progresso della nostra aviazione non ha sosta nè tregua », la trepida armata, tratta fuori dalle misere vestigie del dopo guerra, si è, oggi, trasformata in un'armata poderosa che, intrepida e sicura, solca i cieli del mondo.

E sulla stessa traccia della relazione Fier, mi limiterò a poche considerazioni, sopra quelle questioni che — nel momento attuale — maggiormente interessano il problema aeronautico, nel quadro unitario della difesa della Patria, sia nel campo amministrativo che in quello tecnico.

*Esame amministrativo.* — Come ebbi occasione di illustrarvi nella discussione del bilancio dell'esercito, l'Italia per volere del Duce, ha ridotto le spese militari di oltre 578 milioni, di cui circa 59 incidono il bilancio dell'aeronautica, mentre, in cifra tonda, 340 il bilancio dell'esercito e 180 quello della marina; e cioè, ad una riduzione delle spese militari del 7,69 per cento nell'aeronautica, rispondono riduzioni dell'11,50, circa, per le altre forze armate.

Non entro in merito a quella che potrebbe essere la più opportuna ripartizione degli stanziamenti fra le diverse forze armate, poichè questa è materia tecnica assai delicata e di difficile trattazione, in questa sede, dove confronti, non ponderati, potrebbero trascinare a deduzioni errate, anzi pregiudizievoli.

Tale valutazione è di esclusiva competenza dei poteri supremi dello Stato, agli ordini del Duce, i quali, nell'alta ed illuminata personalità del Capo di Stato Maggiore Generale, coordinatore — per legge — della preparazione tecnica delle tre forze armate ritrovano il tecnico competente e responsabile.

Io mi limiterò soltanto — in pieno accordo con la Giunta del bilancio — ad affermare che logica ed opportuna è questa sensibile disparità tra le aliquote di riduzione delle spese militari, in considerazione che:

— l'aeronautica, assai più giovane delle armi sorelle della terra e del mare, è ancora nella sua fase ricostruttiva;

— il progresso della tecnica aeronautica è oggi assai rapido e sensibile più di quello delle altre armi;

— il suo rendimento bellico è subordinato alla fulmineità del suo intervento in guerra, ragione per cui, la sua efficienza del tempo di pace, deve consentirle l'immediato impiego all'inizio delle ostilità;

— sicurezza e rapidità della mobilitazione e dell'adunata dell'esercito sono, nel quadro unitario della guerra, subordinate alla protezione che l'armata del cielo potrà dare, con atteggiamento difensivo e, meglio, offensivo: in ogni modo è indubbio che questa fase iniziale della guerra — dove — l'aeronautica gioca il primo posto, — influisce — sensibilmente nel successivo sviluppo delle operazioni e nella forza di resistenza della Nazione.

Ciò premesso, un esame delle cifre del bilancio di previsione 1933-34, riferito a quelle dell'esercizio in corso 1932-33, ci dice, che:

— mentre le spese per l'aviazione civile — presso tutte le principali Nazioni del mondo sono in forte ascesa — restano inalterate sulla cifra di circa 74 milioni (erano 10 milioni nel 1924) le spese per l'aeronautica militare sopportano al cento per cento tutta la falciata inflitta al bilancio, il quale perciò, si riduce a soli 586 milioni;

— le spese per il personale subiscono un lieve aumento, a causa delle accresciute esigenze della preparazione, nei riguardi dell'allenamento e dell'addestramento, nonché delle caratteristiche di questo personale, in massima parte specializzato, e costituente (come dice il relatore) un'entità inscindibile con le macchine, di cui, finisce per risentirne spesso le fatali conseguenze. Si rileva, a questo proposito, di fronte all'aumentata attività di volo, l'insufficienza degli stanziamenti per carburanti e lubrificanti;

riduzioni, per un importo di circa 41 milioni nella parte ordinaria e 17 in quella straordinaria, incidono sulle spese riguardanti la sistemazione dei campi, le nuove costruzioni (velivoli e materiali vari) nonché le dotazioni di mobilitazione (armamento, munizionamento), cioè su quanto interessa l'efficienza bellica dell'armata;

— infine il nostro bilancio aeronautico è la quarta parte di quello francese — e mentre noi spendiamo per i materiali di volo, circa 218 milioni, la Francia spende oltre il quintuplo, di cui circa 200 milioni (Lir) per studi ed esperienze, laddove le nostre spese in proposito si limitano a soli 8 milioni: troppo pochi se si pensa, che studi ed esperienze mirano anche a conquiste pacifiche per il sempre più rapido affratellamento tra popoli, i più lontani.

Camerati, la semplice sintetica elencazione di questi dati, a base di cifre incontestabili, ci porterebbe a concludere che:

La nostra aviazione, creata in base ad un programma organico, (Ministro d'aeronautica il Duce) per cui vennero stabiliti stanziamenti adeguati, ha dovuto, per esigenze di forza maggiore, segnare il passo; e perciò, qualora esigenze d'ordine politico ed economico, nonché di opportuna ripartizione degli stanziamenti fra le diverse forze armate, consigliassero di contenerci nei limiti del bilancio in esame, s'imporrebbe, anche per l'aeronautica, il quesito che alcuni si prospettano per le altre forze armate. « È opportuno irrigidirsi nell'ordinamento attuale, con mezzi finanziari insufficienti o è preferibile ridurlo in misura adeguata, rafforzandolo nei suoi elementi vitali? » Agli organi competenti e responsabili la soluzione.

I. — *Ordinamento.* — L'aeronautica militare comprende l'armata aerea, l'aviazione per l'esercito, l'aviazione per la marina, l'aviazione coloniale.

Mentre le aviazioni per l'esercito e per la marina rispondono a speciali esigenze delle due forze armate, le quali, nella propria aviazione, ritrovano il mezzo più sicuro ed indispensabile per portare il loro sguardo indagatore assai lungi, onde garentirsi da ogni sorpresa, e nel tempo stesso mettersi in condizioni di sorprendere l'avversario; perciò loro compito preminente è quello informativo; mentre l'aviazione coloniale risponde a caratteristiche esigenze delle colonie, per cui essa assolve compiti diversi (ricognizioni, collegamento, bombardamento, combattimento), l'**armata aerea** — creazione

squisitamente italiana — con azione indipendente, ma coordinata a quella delle altre forze armate — ha influito col dare un indirizzo totalmente nuovo alla guerra aerea, elevando indubbiamente la funzione bellica della nuova arma, nel quadro unitario della guerra odierna. Sua caratteristica: l'offesa alle maggiori distanze, in relazione all'autonomia degli apparecchi; offesa che si realizza, attraverso il bombardamento (diurno e notturno) protetto dalla caccia e preparato ed assicurato da elementi di avanscoperta, intesi alla ricerca effettiva del bersaglio per sorprenderlo, distruggerlo o, almeno, neutralizzarlo con le formazioni da offesa.

La nostra armata aerea è, onorevoli Camerati, all'altezza dell'arduo suo compito. Piccola di numero, ma solida ed insuperabile per audacia ed abilità di piloti, educata con l'esempio del suo Ministro, alla scuola dell'ardimento consapevole, è oggi all'avanguardia di tutte le aviazioni del mondo.

Ed è opportuno rilevare che le nostre imprese ed i nostri successi aerei non rappresentano una conquista di *record individuali* con apparecchi e piloti di eccezione: ma preparazione tecnica *collettiva* e perfetta di apparecchi e di piloti.

II. — *Personale.* — Apposite provvidenze, alcune in corso, intese a selezionare il personale navigante sottoponendolo, per l'ascesa ai gradi superiori, agli stessi studi, alle stesse prove, ne agevolano il perfezionamento, e perciò:

a) si è creata la scuola di guerra aerea: suoi compiti:

il perfezionamento generico culturale dei quadri naviganti (cioè combattenti);

lo studio dei diversi problemi aeronautici e primo fra tutti, l'impiego dell'aeronautica in guerra.

*Tre corsi:*

corso superiore per capitani;

corso di cultura professionale per ufficiali superiori (maggiore e tenenti colonnelli);

corso di alti studi, per colonnelli e generali;

b) si è creato il ruolo servizi; al quale possono aspirare, anche, coloro che, per deficiente attitudine o menomate condizioni fisiche, non sono idonei al personale navigante;

c) si è perfezionato l'attuale sistema dei corsi di pilotaggio, sfruttando, al massimo, le organizzazioni giovanili del regime e la premilitare per piloti;

d) si è data facoltà al Ministro di trattene in servizio per incarichi sedentari, quegli

ufficiali, che, di sperimentata capacità, per lesioni od infermità riscontrate in servizio — specie di volo — hanno perduto l'idoneità fisica;

e) nei riguardi dell'avanzamento, mentre si è favorita al massimo la scelta effettuata attraverso prove assai serie, ed alle quali possono concorrere soltanto ufficiali di spiccate qualità di carattere e professionali, si è provveduto ad una severa eliminazione, temperata per ragioni di giustizia e di umanità, da un opportuno regime delle pensioni che tiene, nel massimo conto, l'attività di volo di ogni ufficiale (cioè del servizio dove si temprava il combattente dell'aria);

f) infine si è dato il massimo impulso alla riserva aeronautica, elevandone lo spirito, l'attaccamento all'Arma, l'allenamento al volo e stimolando l'attività degli Aerei Clubs, i quali, con le loro squadriglie collaborano efficacemente.

III. — *Materiali.* — La grande genialità e competenza del nostro Genio aeronautico e la perfetta moderna attrezzatura delle nostre ditte ci affidano che, nonostante le riduzioni imposte da esigenze di forza maggiore, potranno, presto, sperimentarsi ed adottarsi materiali sempre più perfetti, nei riguardi sia del macchinario e dei motori, che delle installazioni a bordo e dei dispositivi per accrescere le condizioni di sicurezza.

Basti riferirsi al successo riportato a Zurigo dal nostro assai veloce C. R. 30 e quello recentissimo di Desenzano, di cui è ancora viva l'eco di unanime ammirazione che si è elevata da ogni parte del mondo, nonché ai risultati raggiunti nello studio di un tipo unico di velivolo terrestre-marino, per convincersi che il nostro Paese sarà presto in grado di fronteggiare con mezzi propri, qualsiasi esigenza aeronautica.

IV. — *Sguardo unitario.* — Saldo nei miei convincimenti, riaffermo quanto già ebbi più volte a rilevare in sede di altri bilanci militari, sulla necessità di una visione sempre più complessa ed unitaria del problema militare; visione concreta, che abbia modo di realizzarsi, non soltanto attraverso i lavori tanto importanti (però tanto diversi) della Commissione suprema di difesa e dello Stato Maggiore generale, ma con contatti assai frequenti, fra gli ufficiali delle tre forze armate, specie in occasione delle più interessanti riunioni ed esercitazioni coi quadri e con le truppe.

Quella scuola unica di alti studi militari, con sede in Roma (di cui fece cenno la relazione della Giunta sul bilancio della guerra) per ufficiali di grado elevato delle tre forze

armate è — per convinzione di *moltissimi* — il mezzo migliore per la formazione di una mentalità bellica unitaria *realistica*, fino ad oggi allo stato puramente teorico embrionale.

Basti pensare alla situazione geografica del nostro Paese che — definito da molti — ponte di collegamento tra l'Africa ed il Continente europeo, tra l'occidente e l'oriente di Europa, risente, a mio avviso, di tutti gli inconvenienti e di nessun beneficio, del *ponte*; in quanto che minaccie e sforzi dei probabili avversari hanno la possibilità di prontamente convergere, su di esso, con l'attrattiva di obiettivi vicini e formidabili; mentre assai diversa è la nostra situazione rispetto agli obiettivi avversari: donde la necessità, fra tutte le forze armate, di un'azione concorde, consapevole, precisa, sicura per la quale si richiede una preparazione, non solo tecnica, ma mentale, che è utopia il ritenere facile l'improvvisazione.

Camerati! Che l'Italia nostra abbia bisogno, come ci disse il Ministro Balbo, illustrando il suo bilancio, nello scorso anno, di *ali, molte ali*, che interdicano a quelle avversarie di dominare il nostro cielo, è ormai una necessità, unanimamente riconosciuta.

Che la nostra aeronautica sia oggi palestra magnifica della gesta più sublimi ed eroiche, è titolo per noi fascisti d'insuperabile fierezza.

Che le altre forze armate, veterane di tutte le guerre, dai capi più elevati ai suoi più umili gregari, riconoscano, oggi, nella giovane arma del cielo, non solo uno strumento formidabile di forza e di fede, ma d'indispensabile cooperazione bellica, è altra verità incontestabile.

Consentitemi, perciò, onorevoli camerati che io, ultimo oratore di questo bilancio, sicuro d'interpretare, col mio, i vostri sentimenti, concluda inviando a voi, Italo Balbo, Ministro e trascinatore della giovinezza alata d'Italia ed ai vostri degni compagni della prossima grande impresa transoceanica, un saluto fraterno, che nel nome della Camera fascista, vi accompagni, con i più sicuri auspici, in tutti i cieli, su tutti i mari, su tutti i continenti. (*Vivissimi generali applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare all'onorevole relatore ed al Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.  
FIER, *Relatore*. Rinunzio.

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



BALBO, *Ministro dell'aeronautica*. (*Vivi applausi*). Onorevoli Camerati, l'esposizione dello stato in cui si trova l'Aeronautica italiana nel momento in cui il suo bilancio viene in discussione alla Camera, è diventata per me e per voi una consuetudine che si ripete quest'anno per la settima volta.

L'occasione del resto è utile, e forse preziosa. Affermo questo non per noi soltanto, ma per il Paese, che attraverso i dati della discussione parlamentare può seguire lo sviluppo dell'Aeronautica nell'atto stesso in cui si potenzia e si afferma, e avere, com'è giusto, l'impressione di partecipare direttamente alla sua rapida ascesa.

Ma quest'anno, contrariamente al solito, io non potrò sottoporre al vostro esame una esposizione minuziosa e documentata del bilancio: prima di tutto perchè sui mezzi concessi alla vita e allo sviluppo dell'Arma Aerea non ho novità da comunicarvi che voi già non sappiate: in secondo luogo perchè siamo alla vigilia di tale avvenimento aeronautico da costringermi a dare la precedenza ai fatti sulle parole, secondo lo stile del Duce. (*Vivissimi applausi*).

Manca per un lungo discorso, la disposizione d'animo, mia e vostra: voi sentite, come io sento, che un indugio oratorio più o meno accademico, anche smagliante, risulterebbe penoso per il tempo strappato ad altri doveri che esigono un ben diverso impegno. (*Bene*).

Mi limiterò dunque a qualche rapida dichiarazione.

La Camera, che ha ascoltato ieri i discorsi molto interessanti dell'onorevole Leale e dell'onorevole Dentice in materia di aviazione civile e che ha ascoltato oggi quello sensitissimo in materia di aviazione militare dell'onorevole generale Baistrocchi, può tuttavia approfondire il suo esame, ottenere più complete informazioni e controllare ogni capitolo del bilancio, leggendo l'accurata relazione dell'onorevole Fier, che da brillante ufficiale del Genio aeronautico, qual'è, presenta a voi, onorevoli Camerati, un vero studio sull'argomento.

Ho detto che sui mezzi finanziari messi a disposizione dell'Arma aerea, non vi sono novità.

Purtroppo, per necessità supreme di ordine generale, nel già modesto bilancio dell'Aeronautica si è dovuta operare un'ulteriore riduzione di 58 milioni. Era difficile che rimanendo immutate le antiche condizioni io potessi annunciare alla Camera un qualsiasi miglio-

ramento al programma dell'anno scorso: se ben vi ricordate vi esposi allora la situazione in cui mi ero venuto a trovare: con 750 milioni non si poteva tenere più oltre la linea delle 100 squadriglie, perchè vi è un limite al gioco d'equilibrio fra uomini e materiale, sopra le falle di un bilancio insufficiente.

Che dire oggi che i milioni non arrivano a 700 ?

Onorevoli Camerati, *l'argent fait la guerre*: per lo meno, se non fa la guerra, dà ai paesi che preparano le armi per difendersi, gli indispensabili mezzi. Non voglio qui portare ancora una volta l'eco dei dibattiti anche recenti sulla importanza dell'Aviazione di fronte alle altre armi: esprimo soltanto l'augurio che si possa quanto prima addivenire ad un riesame della situazione militare italiana vista nel suo complesso unitario.

Sarebbe superfluo illustrare ancora una volta davanti a voi, onorevoli Camerati, la vulnerabilità della penisola dal punto di vista aereo, la possibilità di organizzare con l'aviazione l'unica difesa efficiente (*Bene!*) e cioè la rappresentazione fulminea e probabilmente decisiva contro il nemico, e lo sforzo economico relativamente piccolo che al Paese l'Aeronautica richiede per una sua grande efficienza rispetto alle altre Forze Armate. Sarebbe superfluo ripetere e dimostrare la bontà di questa tesi, già troppe volte esposta, senza serie smentite e senza che alcuno abbia potuto diminuirne l'incontrovertibile verità. (*Approvazioni*).

Ma lasciatemi aggiungere che, mentre le teorie sul carattere prevalentemente aereo della guerra futura furono enunciate per la prima volta in Italia, illustrate in Italia e in Italia documentate, soltanto all'estero hanno trovato fervore di consensi e una abbondanza di mezzi che ne permette la rapida applicazione, mentre qualche volta da noi sono state oggetto di polemiche scettiche, di commenti increduli, nonostante che gli aviatori italiani abbiano dato con le loro imprese la misura delle possibilità non del domani, ma anche dell'oggi. (*Approvazioni*).

Purtroppo vedo fiorire, soprattutto presso i critici tecnico-militari, un certo spirito assolutamente ancorato al passato, che non posso comprendere soprattutto io, che sono cresciuto al clima e all'audacia innovatrice di Mussolini e della sua Rivoluzione. (*Vivissimi applausi*). Resta una speranza: che la mania d'imitare gli stranieri in materia di preparazione militare e di seguirne le orme, magari in ritardo, valga almeno oggi, che al di là delle Alpi ci si è messi sulla strada indicata, ma non seguita dagli italiani, a far valorizzare

l'Aeronautica in equa proporzione con l'Esercito e la Marina.

Non sarà mai troppo tardi. La Francia, che in fatto di armamenti si attiene più di qualsiasi altro paese ai criteri ortodossi; la Francia tradizionalista e per tradizione ligia all'esperienza, sta per passare all'avanguardia. La sua stampa ha sferrato e sferra una vigorosa campagna per dare alla forza aerea la prevalenza che le spetta. Un grande giornale parigino di carattere ufficiale, esponeva giorni fa una dottrina sulla guerra futura, assolutamente ricalcata sulle idee del generale Douhet. Da 7 anni noi tentiamo di valorizzare le idee di questo forte scrittore militare, che le vicende di una vita travagliata avevano reso quasi straniero nell'Italia non ancora rigenerata dal Fascismo. Noi aviatori ne raccogliamo, nelle nostre pubblicazioni ufficiali, le previsioni e la dottrina più che mai organizzata in ferrea logica costruttiva intorno al pensiero dominante: il problema militare d'Italia. L'Italia per la prima comprese l'enorme novità dell'aviazione, che rovescia i concetti di guerra, e il Duce ne instaurò la necessaria autonomia. Dovremo dunque ripetere romanticamente il virgiliano *sic vos non vobis*, e contentarci del modesto orgoglio di avere insegnato agli altri la verità senza approfittarne noi stessi?

Lascio sospesa la domanda nella quale è forse racchiuso il segreto del nostro avvenire.

Stretto entro i ferrei limiti delle disponibilità finanziarie, falcidiate dalle ultime riduzioni, ho dovuto naturalmente rivedere prima di tutto il programma del materiale, sul quale già incombeva fin dallo scorso anno la necessità di forzate rinuncie. Permettetemi, per motivi di naturale discrezione e riserbo, di non abbondare in particolari. È un argomento delicato. Basterà che io affermi qui che debbo spesso procedere a trasformazioni radicali, rese indispensabili dal continuo progresso della tecnica. Il volo si perfeziona con una rapidità vertiginosa, il campo inesplorato permette all'inventività umana, incuriosita dal problema più interessante del tempo nostro, di lanciarsi ad una vera gara di quotidiane novità scientificamente rivoluzionarie.

Quel che ieri era moderno, oggi sembra già vecchio. La necessità di non restare indietro stimola coloro che hanno la responsabilità dell'efficienza aerea della Nazione per la pace e per la guerra. Posso assicurarvi che nulla viene tuttavia tralasciato per mantenere l'Italia all'altezza dei tempi.

Ma ancora una volta noi dobbiamo agire entro i termini di un bilancio di esercizio e in questo rinnovarci.

Sarebbe ben diverso se anche noi potessimo provvedere alle nuove costruzioni con crediti straordinari! A rigor di termini, bisognerebbe accontentarsi di vivacchiare alla meglio, se alle deficienze del materiale non sopperisse l'altro elemento di potenza e di forza dell'Aeronautica italiana e cioè quello dell'uomo. Mai potranno essere abbastanza conosciuti e magnificati per il fervore, lo spirito di sacrificio e l'alto grado di rendimento, coloro che si sono dati, come ad una vocazione religiosa, alla causa dell'Ala Fascista. (*Vivissimi applausi*).

Infatti la sola politica che ci è veramente concessa e sulla quale, non sembri immodestia, operiamo autentici miracoli, è quella del personale.

La passione umana non costa nulla e quando c'è esige soltanto una reciprocità di passione.

Lungi dall'arrestarsi, gli uomini che voi avete seguito nei voli temerari saettare sui cieli dietro le più difficili vittorie, non agognano che cimenti nuovi e il Fascismo ha creato una generazione di giovinetti su cui l'aviazione esercita un fascino prodigioso. Futura coorte d'invincibili soldati!

Proprio in questi giorni incominceranno a funzionare i corsi premilitari di pilotaggio, che ci permetteranno d'incoraggiare la passione del volo così potente nella gioventù studiosa d'Italia e di prepararla al primo dominio dell'aria senza distrarla dallo studio.

I risultati non possono tardare a farsi sentire. Si lavora per il futuro. Grande è l'attività delle squadriglie da turismo aereo, ottima officina per l'allenamento permanente dei piloti della Riserva.

A Milano è sorta persino la Squadriglia federale, che si appoggia all'Aerocentro milanese sotto gli auspici della Federazione provinciale fascista e l'esempio sarebbe stato presto imitato dalle altre Federazioni provinciali, se il Ministero non fosse prontamente intervenuto presso il Partito, per frenare un ardore eccessivo, che ci avrebbe condotto a creare doppioni inutili nei confronti delle squadriglie da turismo.

Si è fatta l'eccezione per Milano, ma per il resto della penisola si debbono convogliare i riservisti nella loro specifica organizzazione. Il turismo aereo è uno sport che ha un carattere diverso dai soliti; è uno sport militare, se così possiamo chiamarlo, e include respon-

sabilità e programmi molto delicati. Bisogna dunque dirigerlo con cura assidua e cauta, mantenendolo entro la sfera della più stretta disciplina.

Questo fa il Ministero dell'Aria, che considera membro della propria grande famiglia ogni volatore d'Italia; ma mentre lo incoraggia, vuole nello stesso tempo guidarlo e controllarlo.

È di poche settimane fa il trionfo dell'Aviazione italiana che strappava il record della velocità pura, il trofeo più ambito e più arduo, raggiungendo con un apparecchio della Scuola di Desenzano i 682 chilometri all'ora. (*Vivissimi applausi*).

La Nazione, alla notizia, giustamente fremeva di orgoglio e il Duce inviava il Suo saluto al giovane pilota, cui la perizia, il coraggio e la fortuna, davano l'onore di portare alla vittoria lo sforzo collettivo dei velocisti della sua Scuola.

Alcuni di questi sono eroicamente caduti nella difficile preparazione ed è giusto ricordarli oggi insieme al trionfatore, perchè tutti collaborarono a riassicurare all'Italia un *record* che sembra competere per destino. (*Approvazioni*).

All'indomani dell'ultima Schneider l'Aeronautica decideva di mantenere in efficienza la Scuola di Desenzano perchè il problema della velocità si presenta ogni giorno come uno stimolo alla migliore produzione tecnica delle macchine ed alla più intensa preparazione degli uomini.

Rinnovo oggi la solenne dichiarazione. Una vittoria sportiva è fonte di grande soddisfazione per il paese che la consegue, ma ci sono ragioni ben più profonde e vitali che ci spingono a mantenere il primato del volo più veloce.

Le alte medie raggiunte per riconquistare il *record*, servono ad innalzare le medie normali, che infatti in questi ultimi tempi hanno guadagnato, in proporzione non minore, notevolissimi limiti di velocità. Infatti i nostri cacciatori un anno fa conquistavano a Zurigo un altro notevolissimo primato: quello dell'apparecchio da caccia più veloce. Orbene il motore della squadriglia da caccia inviato a Zurigo, è ricavato da un motore creato per l'antica Schneider. Non potrebbe essere dimostrata con migliore efficacia la parentela strettissima che intercorre fra la battaglia per un *record* e il progresso generale della tecnica.

Naturalmente noi continueremo nello sforzo per lo meno sino al limite acconsentito dai motori a benzina che, credo, potranno

in un giorno non lontano farci toccare la velocità leggendaria dei mille chilometri!

La Scuola di Desenzano continuerà a funzionare, col duplice risultato di stimolare gli uomini e la tecnica al volo d'eccezione e di far tendere il volo normale ad una sempre maggiore velocità.

Due perdite dolorose abbiamo registrato in questi ultimi tempi nell'aviazione civile: la giovanissima e arditissima Gaby Angelini, prima tra le aviatrici italiane a tentare imprese d'eccezione, che già ne rendevano popolare il nome e l'immagine gentile, e prima fra le donne d'Italia a pagare il tributo della propria vita, attraverso l'arte del pilotaggio, alla Dea inesorabile, che stronca tanti dominatori del cielo nel pieno fulgore della vittoria.

L'altra vittima è più recente: parlo del prode dottor Robbiano, che in breve tempo era uscito dalla schiera dei piloti da turismo per assurgere ad una competenza e bravura aviatoria degna dei migliori campioni del mondo: lanciato al limite delle forze umane per un cimento generoso, divenuto temerario nelle ultime ore della sua vita, ha trovato la morte come termine al suo sogno. La fine drammatica ha commosso quanti hanno il cuore sensibile al sacrificio e all'eroismo. Ma non manca di ammaestramenti e di moniti per tutti gli aviatori d'Italia!

Io cerco di frenare più che posso le impazienze che tendono a sottovalutare i rischi del volo nelle avventurose gare della grande aviazione moderna. Recentemente ho indirizzato una lettera molto severa ad un valoroso giornalista che, pubblicando una specie di decalogo dell'aviatore, scriveva fra l'altro che il pilota moderno deve partire con qualunque tempo, senza ascoltare i moniti dei bollettini meteorologici.

Nulla di più deleterio per il progresso dell'aviazione, dove il coraggio deve essere accompagnato dalla fredda calma del calcolo, dalla preparazione minuziosa e dalla esatta coscienza del rischio. L'aviatore, soprattutto il grande aviatore, non può dimenticare che il velivolo porta i colori della Patria e che in sostanza è una bandiera, cui il prestigio della Patria è in parte affidato. Se nell'esame delle probabilità la percentuale del rischio è troppo elevata, l'impresa equivale ad un suicidio e può esser considerata un delitto contro sè stesso. Bisogna disprezzare la vita come fine a sè stessa, ma non si può disconoscere che si ha il dovere di spenderla utilmente. (*Applausi*).

La mia grande battaglia la combatto per rendere il volo sempre più sicuro. Non fac-

ciamo economia sul terreno della sicurezza. Campi di fortuna, paracadute, equilibratori automatici per gli apparecchi, tutto è messo in opera, e non senza il conforto del risultato. L'anno scorso, ad esempio, l'Aeronautica contava al 1° maggio 30 morti. Quest'anno, con eguali ore di volo, ne conta 8. Insegniamo la prudenza e reprimiamo senza pietà le stupide manovre dannose che conducono gli inesperti alla morte.

E quando ci accingiamo a qualche grande impresa che deve esaltare nel mondo la Patria italiana, attraverso lo studio e l'organizzazione trasformiamo l'evento in una battaglia. Questo lo stile dell'Aeronautica italiana, tutto materiato di quella cosciente audacia che mi piace esaltare oggi, innanzi al Parlamento, nel momento in cui cento giovani stanno preparandosi al tentativo orgoglioso di portare al di là dell'Oceano, verso la grande Repubblica stellata, un messaggio di fraterna simpatia dell'Italia Fascista! (*Vivissimi prolungati applausi*).

Onorevoli Camerati. Spero di ritornare e di riprendere contatto con voi con una nuova grande vittoria da offrire al Duce, nel cui nome i soldati dell'aria sanno serenamente affrontare e anche vincere la morte! (*Vivissimi generali prolungati applausi — Grida di: Viva il Duce! Viva l'Aeronautica! — Il Presidente, i Ministri e i Deputati sorgono in piedi — Nuovi prolungati applausi cui si associano le tribune*).

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

Se ne dia lettura.

VERDI, *Segretario*, legge:

*Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Personale civile dell'Amministrazione centrale e provinciale — Stipendi ed assegni varî (Spese fisse), lire 11,900,000.*

Capitolo 2. Spese di telegrammi per l'Amministrazione centrale (*Spesa obbligatoria*), lire 85,000.

Capitolo 3. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 75,000.

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

vizi di trasporti in genere (*Spesa obbligatoria*), lire 200,000.

Capitolo 5. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 75,000.

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, lire 88,000.

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 2,700,000.

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 4,600,000.

Capitolo 11. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Amministrazione aeronautica (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), lire 46,200.

Capitolo 12. Spese di trasporto di materiali — Noleggi, lire 7,600,000.

Capitolo 13. Spese casuali, 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 nell'elenco n. 1 annesso 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 2,385,800.

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 2,060,000.

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 uffi-

ciali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi e assegni vari (*Spese fisse*), lire 33,000,000.

Capitolo 21. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, soprassoldi e premi di rafferma, lire 28,000,000.

Capitolo 22. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile, lire 60,000,000.

Capitolo 23. Spese di viaggio, missione e trasferimento, lire 11,500,000.

Capitolo 24. Indennizzo privilegiato aeronautico, sussidi urgenti per incidenti di volo, lire 3,000,000.

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, lire 1,800,000.

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

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

Capitolo 29. Spese per la Regia accademia aeronautica, lire 1,800,000.

Capitolo 30. Spese per le scuole civili di pilotaggio — Spese per le scuole premilitari per gli specializzati di aviazione, lire 15 milioni.

Capitolo 31. Spese relative alla manutenzione, adattamento e trasformazione degli immobili e degli impianti relativi, compresi i campi di fortuna — Affitti, canoni, ed indennità di occupazione temporanea, lire 35, milioni.

Capitolo 32. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili, motori e loro parti di ricambio — Strumenti ed installazioni di bordo, lire 178,010,000.

Capitolo 33. Materiale di armamento munizionamento, radiotelegrafico ed elettrico, lire 20,400,000.

Capitolo 34. Acquisto di automezzi e materiale vario — Piccole riparazioni apparecchi — Servizio aerologico e delle comunicazioni elettriche e servizi vari — Energia elettrica, lire 18,000,000.

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

Capitolo 36. Carbutanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo, lire 30,000,000.

Capitolo 37. Personale lavorante — Paghe, cottimo e aggiunta di famiglia, premi di

operosità e rendimento, lavoro straordinario e festivo — Soprassoldi ed indennità per incarichi e servizi speciali — Spese di viaggio missioni e trasferimento — Assegni di malattia e sussidi, assicurazione contro l'invalidità, la vecchiaia e la tubercolosi — Indennizzi di licenziamento — Divise ed indumenti di lavoro — Spese varie, lire 23,268,000.

Capitolo 38. Spesa per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro del personale lavorante (*Spesa obbligatoria*), lire 240,000.

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto, lire 37,000,000.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo, lire 8,000,000.

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 7,000,000.

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 articolo 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 70,800,000.

Capitolo 44. Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree civili di propaganda aeronautica, aerocentri 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 2,200,000.

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 700,000.

Capitolo 46. Spese per l'ufficio presagi, lire 200,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 47. Indennità temporanea ed al corviveri 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. Sistemazione nuovi campi di aviazione e campi di fortuna — Acquisti ed espropriazione di immobili — Nuove costruzioni demaniali e nuovi impianti, lire 51,415,000.

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, lire 11 milioni e 223,000.

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

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 30,027,000.

Debito vitalizio, lire 2,180,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 523,568,000.

Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo e pel servizio meteorologico, lire 73,900,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 629,675,000.

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

Spese per l'aeronautica militare, lire 62 milioni 638,000.

Spese per l'aeronautica civile, nulla.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 66,273,000.

Totale delle spese (ordinarie e straordinarie), lire 695,948,000.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie.* — Categoria I. *Spese effettive* (parte ordinaria e straordinaria), lire 695,948,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura degli elenchi 1 e 2.

VERDI, Segretario, legge.

ELENCO N. 1.

*Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della Aeronautica, per l'esercizio finanziario 1933-34, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 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 dell'educazione

fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare. Spese per la propaganda aeronautica militare.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste 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 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 — Stipendi, supplementi in servizio attivo, 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 — Sussidi urgenti per incidenti di volo.

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto di 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 gli 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).

## ELENCO N. 2.

*Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario 1933-34, 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. Sistemazione nuovi campi di aviazione e campi di fortuna — Acquisti ed espropriazioni di immobili — Nuove costruzioni demaniali e nuovi impianti.

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.

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, i quali implicano anche l'approvazione degli elenchi di cui è stata data testè 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 1933 al 30 giugno 1934, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

*(È approvato).*

## ART. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione iscritto al capitolo n. 15 del predetto stato di previsione, sono quelli indicati nell'elenco n. 1, annesso alla presente legge, intendendosi esteso per l'esercizio 1933-34, 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, nonchè il ripianamento delle eventuali deficienze di cassa, sono estese all'Amministrazione dell'Aeronautica, per l'esercizio 1933-34, le norme di cui agli articoli 21 e 39 del citato Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

*(È approvato).*

## ART. 3.

Per l'esercizio 1933-34 è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i pagamenti da disporre sui capitoli indicati nell'elenco n. 2, annesso 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 1933-34, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 51,415,000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, comprese quelle riguardanti i campi di fortuna, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 11,223,000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### **Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (*Stampato*, n. 1594-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Primo iscritto a parlare è l'onorevole camerata Bianchi. Ne ha facoltà.

BIANCHI. Onorevoli Camerati, alcuni di noi hanno avuto la ventura di partecipare, l'anno passato, a un periplo che per chi ha l'onore di parlarvi era tanto fecondo di conoscenze e ricco di novità quanto quello di Ulisse, per quanto meno periglioso. Permettete ch'io lo ricordi, sebbene non abbia titolo di tecnico per estrarne con autorità gli insegnamenti, ch'io lo ricordi almeno per esprimere un senso di ammirazione per la bellezza, ideale ed umana, della nostra marina militare. L'aver discretamente navigato per mare, qualche volta navigato per l'aria, vedute molte navi ed equipaggi stranieri, se non dà tecnicismo, dà almeno passione e attenzione. Oggi anche il profano si nutre di letteratura navale — ampia e ricca in tutte le Nazioni marinare — non soltanto perchè « il libero mare libera lo spirito », ma anche perchè nella nave moderna vede l'espressione più compiuta dei più freschi ed aggiornati congegni che arte nautica, matematica, fisica e chimica hanno saputo apprestare. Valutare gli ordigni noi profani possiamo molto relativamente; molte volte nemmeno i tecnici sono d'accordo. Ma valutare gli uomini noi lo possiamo perchè il valore e il coraggio per sè stessi, splendendo, si svelano. Valore intellettuale e morale nella resistenza e nella abilità manovriera, coraggio espresso in manovre arditissime e nel volto, nei propositi, nelle idee.

Della fine del secolo decimo ottavo è la famosa frase del giovane ammiraglio Orazio

Nelson: « Non preoccupatevi delle manovre ma gettatevi addosso », frase che in parte rispondeva ai tempi, ma soprattutto rispondeva a quella guerra di corsa che allora l'astro sorgente degli ammiragli inglesi conduceva nel mare dei Caraibi. Ma lo stesso Nelson fu poscia quel mirabile manovriero che Abukir, Copenhagen e Trafalgar rivelarono. Ma oggi, se nulla è tolto alla bontà di quel precetto: « gettatevi addosso », sempre più larghe e complesse divengono le necessità della manovra.

La rapidità di quegli affusti mobili di cannoni che sono le navi da guerra, l'autonomia più vasta, la potenza moltiplicata delle bocche da fuoco e degli esplosivi, impongono problemi nuovi. Mentre le navi possono marciare a circa ottanta chilometri all'ora per ore e ore, gli apprestamenti difensivi delle coste e dei porti sono assai più esposti alle sorprese che una volta, le azioni isolate sono più pronte e temibili, i combattimenti di incontro si svolgono in modo diverso dai precedenti, sia pure fino alla battaglia dello Jutland.

Le navi post-Jutland sono state condizionate, nel loro tipo, al Trattato di Washington. Il duello Beatty - von Hipper e il duello Jellicoe - von Scheer hanno avuto per eroi principali gli incrociatori da battaglia ed hanno confermato la vecchia convinzione che il dominio del mare appartiene alle grosse navi di linea.

La pace dei cannoni guarda lo scompiglio economico del mondo, guarda la guerra politica, la guerra doganale. Solo nel lontano Jehol il cannone terrestre brontola e i nostri amici giapponesi dicono che mai si sono sentiti così in pace — forse nei nervi loro — come oggi.

Quindi, dal 1916, cioè da 17 anni, nessun sinistro esperimento viene a dirci, con la cruenta eloquenza delle conclusioni, quali insegnamenti sono usciti dalla battaglia dello Jutland. Le esercitazioni navali a partiti contrapposti possono dare pochi insegnamenti sul campo tattico perchè manca in esse l'effettivo impiego delle armi.

Ma, se il risultato del contatto balistico è espresso non dalle ferite delle carene e dei ponti, non *facie ad faciem*, ma dal pensiero dei giudici di campo, quasi *speculum in aenigmate*, tutta l'azione che precede il contatto balistico è libera e valutabile come in tempo di guerra.

L'esercitazione a partiti contrapposti presuppone una realtà bellica e l'esperimento si svolge in una situazione prossima a questa. Obbietto del nostro esame nelle recenti ma-



novre furono: possibilità della esplorazione navale compiuta sia dalle unità di superficie sia dalle subacquee, efficienza raggiunta dal servizio dei collegamenti, correlazione tra le navi operanti e l'aviazione avente base a terra, impiego degli aerei imbarcati sulle corazzate e sugli incrociatori.

Si fece, naturalmente, astrazione da qualsiasi riferimento politico se non altro perchè — a parte il rispetto verso le altre Potenze mediterranee — il riferimento politico coarta il tema e turba il suo svolgimento, come un argomento giornalistico in una discussione tecnica; ed anche perchè in ogni tema si possono rovesciare, a volontà, le parti.

Agli occhi di un profano che ama il mare e conosce bene la voce delle onde che carezzano o flagellano le carene, i risultati si sono rivelati senza dubbio cospicui e fonte di numerosi insegnamenti.

Comandi ed equipaggi animati da alto spirito, mirabili per precisione e prontezza delle manovre, apparati motori, di fabbrica italiana, che si sono comportati magnificamente, rapidità e sicurezza dei collegamenti, tutto ciò ha dato soddisfazione profonda a chi ha avuto la ventura di assistervi; e al vecchio fante che ha nel cuore e nella memoria le pagine di prodezza alle quali ha assistito in guerra, nulla poteva essere più caro che sentire altrettanto alti lo spirito e la potenza, fresca e moderna, della nostra marina, mentre le valorose tattiche dell'Armata azzurra elettrizzavano la mente con la rievocazione delle mille audaci imprese dei nostri avieri.

Ed è da notare che alle manovre prendevano parte alcune nuove unità di recente armamento ed altre non più giovani, armate principalmente da personale della riserva, appositamente richiamato, e che dimostra tutta l'entità del lavoro di perfezionamento e di addestramento tenace, metodico, silenzioso compiuto quotidianamente dalla nostra marina.

Il Trattato di Washington è il punto di partenza, nel tempo se non nell'ordine causale, della riforma più profonda che nel materiale abbia mai avuto la nostra marina.

In sette anni il Regime ha dato all'Italia una nuova flotta potente che sotto diversi aspetti si può ritenere all'avanguardia delle flotte moderne, e, proporzionatamente ai mezzi disponibili (ricchezza, reddito nazionale, entrate di bilancio), rappresenta il maggiore sforzo, fra tutti i paesi, rivolto alla marina militare. Maggiore sforzo che non ha però impedito di compiere opere grandiose e

benefiche in tutti i campi dell'attività nazionale.

Le nostre belle navi di un tempo si erano invecchiate nei lunghi anni di servizio faticosissimo che ne aveva intristite le carene e messa a dura prova la resistenza degli equipaggi: attesa pugnace, silenziosa, snervante poichè il cavaliere nemico non mise nemmeno il cavallo fuori dai suoi presepi rocciosi e ci mancò la fortuna di una grande battaglia navale nella quale la colonna di Tegethoff avrebbe perduto i suoi rostri. Se mancò, non per colpa nostra, la prova del materiale al fuoco, non mancò — perchè quella era in nostro potere — la prova degli uomini. E quali uomini, e quali imprese! Generazioni e generazioni di italiani le ricorderanno.

Le manovre navali si sono svolte nel Mediterraneo centrale e precisamente nel tratto di quel mare compreso tra la nostra costa libica ad occidente di Bengasi e le coste meridionali della penisola; zona acquea che in paragone a tutto il Mediterraneo può considerarsi assai poco estesa.

Il Mediterraneo, come ognuno sa, è lungo quanto ne corre da Gibilterra a Beirut, ma non tutti misurano la distanza che è fra questi due punti: circa 2000 miglia, cioè più di 3600 chilometri, non molto inferiore a quella dell'Atlantico nelle sue zone più strette.

Chi ha percorso in tutto o in parte le coste dell'Africa del Nord, chi è partito in ferrovia da Casablanca per arrivare a Tunisi, chi ha fatto in aereo il viaggio da Tripoli a Tobruk e in automobile il viaggio da Solum al Cairo sa che cosa sia l'estenuante ampiezza di quel balcone meridionale del Mediterraneo.

Chi ha percorso la costa dell'Adriatico fino a Otranto si accorge, nonostante che i treni adriatici non siano eccessivamente veloci, come sia breve questo mare che non supera nella sua superficie, il complesso dei grandi laghi dell'America del Nord. Chi ha attraversato l'Adriatico da Ancona a Zara sa che poche ore di viaggio notturno con piroscalo non certo celere lo liberano, se è novellino, dall'incubo delle tempeste o dal refrigerio del mal di mare.

Sono due mari profondamente diversi per estensione e per comportamento.

L'Adriatico è un vasto lago (era e sarà sempre per gli italiani il Golfo di Venezia) che talvolta si corruccia e affatica la navigazione, ma il Quarnaro non è *fluctibus tempestatibusque potens* come il Golfo del Leone.

Chi ama salpare da Roma con un mezzo più celere per Tripoli e valicare la distanza

in otto ore anzichè in 48 sa che tante volte nella cattiva stagione il mezzo più celere non è l'aeroplano, ma la nave, e che il cattivo tempo sul mare talvolta ci riporta all'epoca della diligenza.

Una interessante documentazione delle normali condizioni meteorologiche del Mediterraneo ci vien data dalla raccolta dei bollettini quotidianamente emessi dagli osservatori marittimi di tutte le nazioni che in detto mare si affacciano. La percentuale dei giorni di mare agitato sorpassa il 50 sul Mediterraneo occidentale; non è molto diversa in quello orientale.

La grande poesia greca e latina ci ha lasciato ricordi grandiosi di tempeste mediterranee, sia quando Ulisse è lanciato, solo, sugli scogli dell'isola di Calipso che, se crediamo al Bérard, è contro la costa del Marocco spagnuolo presso lo stretto di Gibilterra, sia quando egli naufraga sulle coste dell'isola dei Feaci, che nessuno può assicurare sia Corfù come vuole la tradizione di quei luoghi. Ed Enea naufraga sulle rive di Cartagine, cioè di quella Tunisia in cui brillarono le fortune romane.

E senza andare tanto lontano nei tempi, potrei portare la mia modesta esperienza personale che per un quarto di calotta terrestre i due mari peggiori che ho trovato sono il Mediterraneo occidentale e l'Atlantico sui banchi di Terranova.

La nostra guerra di mare si è svolta nell'Adriatico, dove nostre piccolissime unità, come i Mas, manovrati da uomini dall'occhio di lince e dal fegato sano, hanno fatto miracoli. Ma l'impiego delle piccolissime unità in Mediterraneo può essere reso impossibile dalle condizioni del mare, ed anche difficile l'impiego delle piccole unità. Altra cosa è il poter navigare ed altra cosa il poter combattere sviluppando appieno la potenza offensiva di cui si dispone. L'opera della marina militare in un eventuale grande conflitto deve avere carattere di continuità inquantochè i piroscafi, oggidi nella quasi totalità di grandi dimensioni, navigano sicuramente con qualunque tempo e perciò i rifornimenti necessari alla Nazione debbono affluire a getto continuo, senza interruzione.

La conclusione di queste mie profane constatazioni è che per agire efficacemente e con continuità in Mediterraneo occorrono navi dotate di ottime qualità nautiche, e cioè non sottilissime, e che l'aumento del tonnellaggio delle singole nuove costruzioni aggiungerà sempre maggiore efficienza alla nostra marina militare.

Vedendo in azione le nostre corazzate, alle quali l'età non ha diminuito di molto la bellezza, come per le donne veramente belle, vedendo il vulcano delle loro batterie, apprendendone i dati di corazzatura e di resistenza delle corazze alla penetrazione dei proiettili, il profano terraiolo ha pensato che non senza ragione la corazzata, dal Merrimac della guerra americana di secessione in poi, è stata ritenuta la regina del mare, il bucintoro delle feste navali, il carroccio intorno al quale la fanteria delle medie navi e la cavalleria leggera delle veloci frecce marine manovra e combatte.

E su questo credo che tecnici e profani siano d'accordo, come tecnici e profani di economia sono d'accordo sulla verità della legge scoperta dal Signor Gresham che la moneta cattiva scaccia la buona.

Ma il problema navale è per ogni nazione il problema dei problemi perchè la marina militare è l'espressione più squisita — direbbe un avvocato — del potenziale di guerra di una nazione. La frase « potenziale di guerra » è uscita dalle discussioni sugli armamenti, ed è la valutazione, in rapporto all'obiettivo guerra, della forza di una nazione. Il potenziale di guerra è l'imponderabile della generalità non suscettiva di classifica nè di definizione, è tutta la forza di una nazione, etnica, demografica, storica, intellettuale, sociale, economica, militare. Finchè gli imponderabili delle singole nazioni non saranno ridotti al comune denominatore, sarà sempre impossibile dare alla formula potenziale di guerra il numeratore differenziale. Quindi, da una parte ogni nazione è *iudex sui*, e dall'altra ogni nazione deve tener conto della relatività propria, contro ed insieme alla relatività delle altre. Ma relatività vicine fino alla sinonimia si hanno quando più nazioni convivono sullo stesso mare ed una non vuole ammettere che un'altra la soverchi. Il problema delle corazzate è basato, insomma, sulla relatività degli armamenti navali nostri ed altrui.

Ai principii di questo secolo l'Inghilterra dominava i mari (erano i suoi tempi alcionii: two powers standard) e pur tuttavia le sue navi maggiori erano le piccole corazzate di dodicimila tonnellate di dislocamento aventi una potenza complessiva non certo molto superiore a quella dei nostri incrociatori tipo *Zara*. Se tutte le marine principali avessero come massimo esponente navi di questo tipo, nessuna ragione ci spingerebbe a costruire nuove grandi corazzate. Ma non è così.

Tre delle maggiori potenze mondiali vincolate fino al 31 dicembre 1936 dal divieto di costruire tali unità, hanno rimodernate quelle che posseggono spendendo somme notevoli per migliorare soprattutto la protezione. La Francia, utilizzando parte del tonnellaggio consentitole nella stessa quantità che all'Italia dal Trattato di Washington, ha messo in cantiere — come è noto — nello scorso mese di dicembre la corazzata *Dunkerque* di 26.500 tonnellate ed ha rimodernate tutte le sue vecchie corazzate. Ora, per quanto vogliasi fare affidamento sui valori morali, sulla sorpresa, sull'audacia, bisogna francamente riconoscere che sul mare il fattore «materiale» conserva un immenso valore e che contro la corazzata che appare sulla scena il naviglio leggero ha ben poche possibilità di combattere con successo.

Le corazzate d'oggi non sono quelle di una volta. Navi come la *Rodney* e la *Nelson* sono assai più perfette, anche per la difesa subacquea, di quei poveri tre incrociatori, la *Hogue*, *Cressy* e *Abukir* che un solo sommergibile, con la spesa di tre siluri, colò a fondo nei primi tempi della guerra. Oggi la tattica e la difesa in marcia — senza contare le flottiglie di protezione — si è fatta infinitamente più efficace; oggi gli scafi delle navi di linea sono preparate ad accogliere i colpi d'ariete dei siluri e smorzarli in camere di scoppio col solo disagio di imbarcare qualche centinaio di tonnellate d'acqua. Oggi, dopo la lezione dello *Jutland* e lo scoppio della *Queen Mary* e di altre belle unità inglesi, i ponti sono assai più poderosamente protetti per evitare la penetrazione nelle parti vitali dei proiettili che giungono con forti angoli di caduta. Oggi la difesa controaerea delle navi ha fatto altresì grandi progressi con l'adozione, ormai generalizzata in tutte le marine, di armi che sviluppano un grande volume di fuoco e sono munite di strumenti e dispositivi che permettono la sollecita regolazione del tiro.

La corazzata è tornata perciò sui mari da vera regina e a nessuno è più concesso ignorarla.

Se magnificamente si è comportato il naviglio di superficie durante le manovre navali, non meno degno di ammirazione è stato il naviglio subacqueo. I sommergibili, condotti con indiscutibile perizia, assolsero brillantemente i numerosi compiti loro affidati. Gli ufficiali e gli equipaggi sono stati sottoposti a fatiche durissime in quella calda stagione.

Il profano ha potuto comprendere che queste unità sono certamente efficacissimi

strumenti di guerra, impongono alle forze di superficie misure di sicurezza che si traducono in dispendio di materiale e di energie, giungono talvolta a portare l'offesa ove per ragioni geografiche e strategiche altre navi non potrebbero del tutto o soltanto lo potrebbero saltuariamente e correndo gravissimi rischi. Ma la marina militare, come la natura, ha a sua disposizione il veleno e l'antidoto. Le navi di superficie ordinarie navigano ad alta velocità e i comandanti, fin dalla guerra, hanno bene appresa l'arte di manovrarle a zig zag il che, combinato con l'alta velocità, rende assai difficilmente raggiungibile il bersaglio, poichè il sommergibile immerso è lento nei movimenti ed ha un raggio di visibilità piuttosto ridotto. I mezzi per combattere il sommergibile sono, inoltre, notevolmente aumentati nel dopoguerra. Già durante la guerra le bombe di profondità e gli ordigni acustici subacquei avevano reso enormemente difficile l'attacco dei sottomarini contro navi in marcia nell'alto mare e spesso, a leggere le narrazioni dei duelli fra i caccia e i sommergibili, si vede rinnovato il duello dell'aquila col drago.

Nei porti e presso le coste, nei passaggi obbligati i sommergibili possono compiere opera efficace di distruzione, ma in alto mare l'efficacia del modernissimo angue marino va diminuita d'assai.

Per quanto riguarda l'efficacia della sua azione contro il traffico mercantile, la vedemmo formidabile nei primi tempi della guerra sottomarina germanica, ma la vedemmo altresì diminuire nelle fasi successive della guerra, essendo le flotte alleate corse sollecitamente ai ripari ed avendo trovato i mezzi adeguati per combattere l'insidia subacquea. Anzi, mentre i sommergibili avevano avuto all'inizio il vantaggio della novità e della sorpresa, non furono poi così rapidi a perfezionare la loro azione quanto furono le flotte alleate rapide a perfezionare la loro difesa e controffesa.

Con tutto ciò, il sommergibile rimane un'arma formidabile e una meravigliosa palestra per creare comandanti valentissimi e audacissimi anche per il naviglio di superficie.

Ma una flotta è un sistema di armonie e di proporzioni così come lo è una nave da guerra; e, dato il tema, semplice e grande, della difesa e della grandezza del proprio paese con l'adattamento più stretto alla sua natura e alle sue possibilità, la flotta è un compromesso armonico fra le sue parti, ognuna delle quali deve esser valutata al

suo giusto valore in funzione del compito che le è commesso.

Così come sarebbero dannose le sopravvalutazioni o svalutazioni nei rapporti fra i tre grandi territori della difesa nazionale: esercito, marina, aeronautica.

Ardite insidie subacquee o di naviglio sottilissimo possono vittoriosamente riuscire, come ha dimostrato la guerra; e non abbiamo che a ripetere nomi di uomini e luoghi adriatici consacrati a fama perenne. Ma il pericolo del cielo ci fa prevedere attacchi violenti e terribili come quelli degli angeli ribelli nel Paradiso perduto. Quindi il problema della sicurezza delle basi e punti d'appoggio — che ha vitale importanza perchè le basi navali sono i veri perni della manovra strategica — è duplice: provvedere la nostra flotta del maggior numero possibile di basi e difenderle efficacemente dalle minacce aeree.

Pochi obbiettivi sono infatti così allettanti e redditizi per le forze aeree come le forze navali avversarie e sostanti all'ancora in una base, le quali in ragione della loro immobilità perdono uno dei migliori mezzi di difesa: il movimento. Occorre perciò che adeguati, efficacissimi provvedimenti difensivi colmino tale lacuna. La cura che si porrà nel risolvere tali problemi non potrà mai ritenersi eccessiva.

Che la debolezza delle entrate di bilancio male si presti a risolvere con la necessaria larghezza questi problemi, è risaputo. Ma fino a che l'appello dell'Italia ad una più savia comprensione dell'equilibrio europeo non sarà ascoltato abbastanza, il problema della difesa in terra, in mare e nel cielo impone ogni possibile sforzo.

Su un problema di altissima importanza quello del personale, mi permetto fare alcuni accenni, brevi e limitati perchè rispondono a un ristretto campo di personale esperienza, breve pur essa. Non sia sgradito ai tecnici la *virginitas* delle impressioni di un profano.

La Scuola di reclutamento è stata elevata al grado universitario, e di ciò dobbiamo compiacerci perchè gli studi della gloriosa Accademia di Livorno sono stati posti nel giusto rango. Il ripristino delle navi-scuola a vela è altrettanto opportuno, perchè chi conosce un poco il mare sa che il miglior maestro del marinaio è la vela. La cura con cui si preparano gli ufficiali di complemento è encomiabile; questi, come nell'esercito, come nell'aviazione, sono non soltanto ottime riserve, ma anche i propagatori di una nobile passione per l'esercizio delle armi, della navigazione, del volo.

Gli ufficiali di vascello sono stati opportunamente liberati da un eccessivo tecnicismo per dar loro modo di dedicarsi meglio allo studio degli importantissimi problemi derivanti dalle funzioni del comando. Per la loro preparazione esistono oggidi la Scuola di comando e l'Istituto di guerra marittima. Non v'ha dubbio sulla utilità di queste, come non v'ha dubbio che la migliore scuola per imparare a comandare sia costituita dalla partecipazione, con responsabilità di comando, alle esercitazioni in mare. Ma, poichè per necessità organiche i periodi di imbarco degli ufficiali sono limitati, sembrami che l'istituzione di una vera e propria Scuola di guerra, che impartisca tempestivamente ai migliori ufficiali insegnamenti teorici e pratici, sia augurabile.

La Scuola di guerra per l'esercito ha sempre dato ottimi risultati e la complessità delle conoscenze che deve avere un ufficiale superiore di marina, il cui campo d'azione può svilupparsi in una qualunque parte del mondo, i cui contatti con i colleghi stranieri sono per necessità frequenti, non è certo inferiore a quella che si richiede all'ufficiale superiore dell'esercito.

Coloro che hanno letto le relazioni sul bilancio della marina da alcuni anni, e credo siamo tutti noi di questa Camera, debbono essere grati al camerata relatore che con tanta larghezza di dati, con equilibrio di disposizione e chiarezza d'esposizione, animata da fiera passione marinara, ha voluto e saputo illuminare i non illuminati e guadagnarsi la lode degli illuminati.

La recente bella pubblicazione del Ministero della marina dimostra agli italiani e al mondo che anche nella marina i dieci anni di Regime Fascista sono passati come un fecondo frutto creatore. E l'ammiraglio Sirianni sente che il plauso all'opera sua non si spegne come una lode che passa, ma vibra come una convinzione che resta.

Il Duce vuole l'Italia grande sul mare e tutte le coscienze degli italiani lo vogliono dietro al Suo volere. Ciò non esclude la pace, anzi la pone, ma una pace sincera e duratura, uno spirituale corpo semplice, non un'alchimia di eterogenei composti.

In tanto, pace o altrimenti, l'organismo della marina appare, lo si osservi da vicino o da lontano, in periodo di piena attività, saldo, altamente efficiente in ogni suo particolare. È soprattutto pervaso da altissimo spirito perfettamente in armonia con quello che anima oggi la Patria rinnovata dal Fascismo. Possiamo quindi guardare con senti-

mento di orgoglio e con piena fiducia la nostra marina, magnifica espressione della rinnovata vita del popolo italiano. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Ferretti Piero. Ne ha facoltà.

FERRETTI PIERO. Onorevoli Camerati, nell'estate scorsa, per cortese invito del Ministero della marina, alcuni di noi hanno avuto la ventura ed il piacere di partecipare alle manovre navali a bordo di Regi esploratori.

Sono stato tra questi, ed il mio spirito è ancora vibrante di impressioni che sento il dovere ed il bisogno di comunicare oggi alla Camera. Scioglio così un voto, una promessa fatta a me stesso mentre la squadra della quale faceva parte la sottile, velocissima nave che mi aveva ospitato, rientrata nel golfo di Taranto, stava alla fonda in attesa della rivista di chiusura del periodo delle esercitazioni.

Debbo innanzi tutto, onorevole Ministro della marina, ringraziare voi dell'invito cortese e della ospitalità che ci avete concessa, ospitalità che è stata in tutto cordiale e completa, degna veramente delle tradizioni di signorilità e di cameratismo della vostra Arma.

A questo mio ringraziamento si associano i camerati Lusignoli e Tanzini che hanno avuto con me l'onore di dividere, per 15 giorni, entusiasmi e fatiche con gli Stati Maggiori e con gli equipaggi di quelle modernissime unità, che portano nomi gloriosi di antichi navigatori, navi che hanno la snellezza e la fremente agilità di giganteschi delfini e che sono delle meravigliose macchine guerresche.

Noi vorremmo, onorevole Ministro, a vostro mezzo, inviare nuovamente anche ai comandanti ed agli ufficiali che ci hanno accolti con tanta cortesia, il nostro grazie sincero, ed in particolare a quei comandanti in seconda che hanno voluto cederci con simpatico gesto i loro alloggi personali.

Questa permanenza a bordo di navi partecipanti alle importanti esercitazioni che si sono svolte nel Mediterraneo, tra le nostre coste e le coste libiche, è stata per noi d'immenso interesse perchè ci ha avvicinati alla vita e ai problemi dell'Armata, vita e problemi che molti di noi, e qui parlo naturalmente al singolare, non conoscevano che molto vagamente e molto superficialmente. Dico, parlo al singolare, perchè alcuni camerati sono ufficiali di complemento della Regia marina e come tali non hanno fatto, tornando a bordo, che un rimpatrio, un fervido riac-

costarsi alla loro vita di combattenti. Non così, per la maggior parte di noi, provenienti dall'esercito o dalla aeronautica, che poche e fuggevoli occasioni avevamo avuto di venire a contatto coi camerati del mare. I quali, per forza di cose e per necessità stessa della loro vita nomade, hanno sempre dovuto operare in un silenzioso austero riserbo, in una situazione di distanza che non ha concesso a noi molte occasioni di valutarne e di ammirarne il valore che traverso gli echi e la risonanza delle loro gesta di guerra.

Questa comunione di vita, purtroppo breve, ma intensa, ci ha permesso di apprezzare con esattezza tutta la bellezza della loro missione, tutte le difficoltà dei loro compiti, tutta l'asprezza della loro vita marinara.

Ho detto l'asprezza della loro vita, anche in tempo di pace, poichè è bene osservare quanti e quali siano i disagi che ne formano uno dei vanti ed una delle caratteristiche, forse anche uno dei fascino.

Ho sentito, seguendo lo svolgersi delle esercitazioni con attenzione appassionata, affiorare e discutere i grandi problemi navali del momento: grandi navi o naviglio sottile, spessore di corazze, velocità, caratteristiche di impiego e di armamento, armi subacquee, centrali di tiro, organizzazione delle comunicazioni e delle segnalazioni, problemi strategici e problemi costruttivi.

Non voglio addentrarmi in particolari tecnici, perchè non voglio sfiorare argomenti che non vanno trattati, appunto perchè vitali per la difesa del Paese, che con grande cautela e con grande profondità.

Sfiorare significherebbe considerare leggermente tutto quel complesso di problemi che sono ardui anche per chi dedica loro la vita e la profondità della sua preparazione culturale, e mi sembrerebbe quasi di commettere una profanazione.

D'altronde, la vastissima relazione del camerata Medici espone già alla Camera tutti i problemi della nostra marina militare dal punto di vista del materiale e dei programmi navali.

Mi limiterò quindi a sintetizzare le mie impressioni sulla efficienza della flotta, vista in azione.

Abbiamo un complesso di unità giovani, attrezzate modernamente, ottimamente condotte.

Pur senza perdere ancora di vista la politica di eventuali accordi sulle limitazioni degli armamenti navali, e semplicemente completando nei limiti del nostro tonnellaggio il programma, noi dovremmo avere

tra non molti anni un complesso di forze in ciascuna categoria di navi che, se non potrà essere pari a quello della più forte potenza navale che ha le sue squadre dislocate nel Mediterraneo, dovrà pur sempre rappresentare una tale aliquota di esse da costituire un forte rischio anche per la potenza più forte. Ci dovremmo insomma trovare in condizioni analoghe a quelle, naturalmente con le dovute proporzioni, della flotta tedesca di prima della guerra rispetto alle flotte delle altre nazioni marittime più forti.

Impressione, quindi, confortante.

È vitale per la Nazione il problema delle comunicazioni marittime nel caso di guerra. Se è ritenuto necessario il moderno attrezzamento delle nostre basi navali e fra esse in modo speciale di quelle orientali, vorrei che il relativo capitolo di spesa non venisse diluito sui bilanci annuali che al minimo assolutamente indispensabile, in modo da dare al Paese, nel minor tempo possibile, la assicurazione che il bacino orientale del Mediterraneo sia navigabile con sufficiente sicurezza dalle nostre unità mercantili in caso di guerra.

Alle questioni dell'impiego o della potenzialità dei mezzi bellici, sono strettamente connesse quelle relative al personale; dirò anzi che il progredire continuo dei mezzi meccanici sempre più complessi e delicati, e di difficile uso, fa sì che essi siano più o meno redditizi a seconda della preparazione degli uomini che ad essi sono destinati.

Non si creda, con questo, che le mie osservazioni e le mie impressioni relative agli Stati Maggiori e agli equipaggi non siano di piena lode, oltre che per lo spirito di disciplina che anima ufficiali e marinai, per la loro preparazione tecnica. Tutt'altro. Intendo anzi dare subito il maggior rilievo allo spettacolo di fierezza e di operosa attività che ci è stato dato constatare: fusione e armonia di sforzi e di intenti, attaccamento al dovere, alla nave affidata alle loro cure costanti e scrupolose, affetto alle macchine delicate e lucenti, amore delle armi che la Patria loro affida.

Gli Stati Maggiori e gli equipaggi sono degni della fierezza della Nazione, che ripone nella sua marina da guerra una ragione di legittimo orgoglio.

La marina ama chiamarsi la « Grande silenziosa ». Forse, prima dell'avvento del Fascismo, essa era anche un pò la « Grande sconosciuta », poichè in ogni paese del mondo la marina da guerra ha sempre costituito un ambiente molto particolare anche da un

punto di vista psicologico, oltre che di abitudini e di consuetudini. Ambiente di elezione, ristretto per necessità e per selezione, composto di uomini che hanno le virtù e quindi anche qualche difetto di centri intellettuali chiusi, usi ad un tenore di vita spesso necessariamente isolata. E non soltanto durante la navigazione, ma anche a terra, nei centri in cui essa vive nelle sue soste, molto spesso a lei inferiori per livello culturale e spirituale, la marina, o meglio le marine, hanno una naturale tendenza a ripiegarsi su se stesse, a rinchiudersi in torri d'avorio con scarse possibilità di comunicativa.

Ambiente che può sembrare difficile e restio ad essere penetrato e che invece è soprattutto meraviglioso come rispondenza ad ogni cura morale che vi si riponga, squisitamente sensibile agli agenti esterni quando gli eventi ve li pongano a contatto.

Era quindi naturale che l'alba della nuova vita della Nazione avesse, nei marinai italiani, immediate e vaste ripercussioni.

Tra i primi assertori del Fascismo all'estero si trovano appunto marinai italiani. In Estremo Oriente le basi dei nostri Fasci sono state gettate dagli stazionari. Gli equipaggi di nostre navi da guerra, ancor prima della Marcia su Roma, portano all'estero la nuova parola e il nuovo volto dell'Italia risorgente. Non dimentichiamo infine che ad Empoli un manipolo di marinai, in una tragica imboscata, segna col suo sacrificio una grande pagina del nostro martirologio, una tappa della cruenta marcia della nostra Rivoluzione.

Lo spirito fascista ha trovato nella nostra marina da guerra, anche nella prima ora, l'ambiente più adatto per la sua comprensione, per la sua assimilazione immediata. E negli ufficiali di ogni grado, in seguito, la rispondenza pronta ai bisogni, alle necessità, la forza di una fede, non mai disgiunte da un profondo amore professionale. Tanto che si è potuto, in un decennio, ricostruire la nostra flotta logora e provata da due guerre che ne avevano sottoposto alle più dure prove, e si può dire praticamente distrutto, tutto il materiale.

Ci ricorda la prefazione di un volume uscito proprio in questi giorni a cura del Ministero della marina, che nel 1923 le navi che erano in condizioni di compiere una crociera lontana erano soltanto cinque navi da battaglia, alle quali il tempo ed il progresso delle armi avevano tolto molto del loro valore bellico.

Lo sforzo di ricostruzione dunque è stato rapido, generoso. L'ordine e l'incitamento

del Capo hanno trovato la più attenta rispondenza, il più devoto entusiasmo unito al più largo disinteresse, se si può affermare che il rendimento del bilancio italiano non ha riscontro in nessuna marina straniera per quanto riguarda la forza che esso esprime in rapporto con la sua esiguità. E se questo si è ottenuto, lo si deve soprattutto ai limiti rigorosi degli organici degli ufficiali e alla più che modesta retribuzione data agli equipaggi.

I limiti degli organici degli ufficiali ora possono però generare, come qualche volta generano, alcuni inconvenienti, dovuti, specialmente nei gradi inferiori, ad una netta deficienza numerica degli ufficiali rispetto alle necessità del servizio, sempre complesso e multiforme.

Ne deriva di conseguenza che gli ufficiali sono sottoposti ad un aggravio di lavoro che supera di molto il normale e che viene sostenuto con molto spirito di adattamento e con vera abnegazione. Ma tutto ciò produce a lungo andare un logorio che spesso affievolisce, quando non impedisce, la ricerca, lo studio, l'applicazione a problemi nuovi professionali e tecnici, mentre determina nei superiori comandi la necessità di sempre più rapidi e continui movimenti e spostamenti nelle destinazioni. Un lavoro, insomma, di mosaico e di ricerca, che qualche volta genera anche, se non erro, spostamenti a catena, che possono far nascere stati di disagio, se non di attrito, tra gli individui, e certamente una minore fatale applicazione nello svolgimento del servizio stesso.

Accade inoltre, molto spesso, che lo stesso ufficiale debba assumere contemporaneamente due o più incarichi, con evidente difficoltà di assolverli tutti con quella regolarità scrupolosa che sarebbe necessaria.

Inutile aggiungere il conseguente aggravarsi della difficoltà di poter concedere, con regolarità, licenze ordinarie e biennali, particolarmente necessarie in marina, dove molti ufficiali sono spesso costretti a vivere lontani dai centri dove risiedono le loro famiglie.

È, questo, un problema nel suo complesso che riveste di giorno in giorno carattere di sempre maggiore gravità, problema che non è soltanto a conoscenza dell'onorevole Ministro, ma che certamente è allo studio, e non da oggi, per la sua attenuazione secondo le possibilità. Non voglio aver l'aria di dare consigli: mi limito quindi a segnalarne l'importanza e l'attualità. Come idea molto generica, e mantenendomi assolutamente in superficie, mi consenta l'onorevole Ministro di raccomandare che vengano lasciati agli

ufficiali di vascello solo quei compiti e quei comandi che sono caratteristici della vita di mare, liberandoli per quanto possibile da molti incarichi a terra, che, se anch'essi importantissimi, — non vi è in marina, si può dire, incarico che non sia delicato e importante — possono essere disimpegnati da ufficiali richiamati o da altri che, pur essendo ottimi, non abbiano mantenute tutte le doti necessarie al comando navale. E così specialmente per gli arsenali, i tribunali, le difese, i depositi Corpo Reale Equipaggi Marittimi, gli uffici idrografici, ecc.

È interessante notare che queste deficienze, che sono veramente notevoli per i gradi inferiori, derivano da un cumulo di cause, la principale delle quali va ricercata nel fatto che la ricostruzione e lo sviluppo della flotta si sono verificati in prevalenza nel naviglio sottile, che richiede, a parità di tonnellaggio, un numero di ufficiali che è circa il triplo di quello occorrente per le grandi navi. Non solo, ma a questo va aggiunto il miglioramento tecnico del materiale di bordo che naturalmente rende i vari servizi più delicati e di condotta più specializzata.

A questo proposito, sempre da osservatore incompetente, ho riportato anche l'impressione che i meravigliosi e delicati strumenti che formano ora la dotazione del nostro naviglio militare siano suscettibili di qualche eliminazione o semplificazione, che renda meno meccanica la condotta della nave durante il fuoco e meno vulnerabile la sua efficienza per offese nemiche.

La macchina che non piega fin che non si spezza, e che spezzata si rinnova istantaneamente, e che moltiplica la sua efficienza quando vi è odore e fragore di battaglia, è e rimane sempre la macchina umana: più precisamente l'animo ed il cuore del combattente, il quale deve essere fin dal tempo di pace esercitato a supplire col suo cervello e coi suoi nervi alla fragilità di organismi meccanici, fragilità che aumenta in diretto rapporto col perfezionamento tecnico.

Ho voluto soffermarmi un poco sulla deficienza del personale, segnalata anche dal relatore.

È questo un problema che va affrontato con opportune norme e con opportuni accorgimenti anche transitori, i quali però diano la sicurezza, agli ufficiali di ogni grado, di un regolare svolgersi della loro carriera, senza creare, e qui il problema diventa sempre più tecnico e delicato, ingorghi che limitino ai giovani, quando non la precludano, la possi-

bilità di giungere ai gradi superiori di comando e di responsabilità.

Molta attenzione quindi anche nelle ammissioni, nel ruolo degli effettivi, di ufficiali di complemento, e, se necessario, fatte in modo da non provocare ristagni in una carriera che presenta già di per sé asprezze che non toccano i soli ufficiali, ma che si estendono alle loro famiglie (vedi, ad esempio, il problema degli alloggi, in relazione ai problemi economici derivanti dai fatali molto frequenti spostamenti), carriera per intraprendere la quale occorrono doti non comuni di passione, di elevatezza morale e culturale, doti che sono oggi, come sempre sono state nella gloriosa tradizione, le caratteristiche dei nostri ufficiali di marina.

Molto opportune, onorevole Ministro, risultano le conferenze periodiche di cultura marinara tenute da ufficiali superiori nei centri universitari del Regno, col risultato, ottimo sotto ogni aspetto, di portare negli ambienti della gioventù studiosa e colta la conoscenza della flotta e dei suoi vitali problemi. Più utili ancora, o almeno di una utilità immediata, sono anche le conferenze che si tengono nei licei al fine di stimolare nei giovani la vocazione alla vita del mare. Azione, questa, che è concorde ed integra l'opera già altamente benemerita della Lega navale che, diffondendo la conoscenza dei problemi marinari, attrae verso il mare le menti ed i cuori dei dirigenti di domani, e che, nello stesso tempo, fa opera di fusione tra gli elementi e la vita dell'Armata con gli elementi operanti nel dinamismo della vita del Paese.

La « Grande Silenziosa » non ha bisogno di applausi o di incitamenti nella sua opera, nel suo rude e fecondo lavoro, è vero. Ma è necessario, in condizioni di rinnovamento di vita così veloce di tutto il Paese, favorire al massimo la conoscenza e la continua comprensione tra Paese e marina per averne una collaborazione spirituale sempre più intensa, una valutazione esatta di aspetti e di necessità.

Dalla conoscenza dell'opera dei vostri Stati Maggiori, dei vostri equipaggi, onorevole Ministro, scaturisce spontanea la più viva ammirazione, la più intensa fraternità d'animo e di spirito, come è avvenuto, o per meglio dire, come si è rinnovato la estate scorsa per contatti da voi provocati e dei quali, ripeto, tutti vi siamo infinitamente grati.

Un'altra breve osservazione, onorevole Ministro.

Dice la relazione che anche quest'anno, sempre per la deficienza numerica del personale, non si è potuto inviare nessun ufficiale

ai corsi di scuola di guerra del Regio esercito. Mi soffermo su questa constatazione, non tanto per la sua importanza diretta — non si tratta infatti anche per il passato che di un solo, o al massimo di due ufficiali così dislocati —, quanto per prenderne lo spunto e, se mi è lecito, esprimere un voto. Vorrei che, superando in qualsiasi modo difficoltà contingenti, non venisse mai trascurata occasione per mettere sempre più a diretto contatto gli ufficiali della Regia marina con i camerati del Regio esercito e della Regia aeronautica, fatto che reputo di grandissimo interesse per la fusione che è in atto, ma che bisogna in ogni modo favorire e sviluppare, tra i camerati del mare, della terra, del cielo, fusione che ne determina una sempre più esatta e profonda reciproca conoscenza, una sempre più intensa affinità spirituale, una sempre più fattiva e feconda collaborazione morale e materiale. Non bisogna dimenticare che il fine è unico: e che la condotta di guerra e la vittoria non sono che il risultato degli sforzi e delle gesta concomitanti di tutti i Corpi armati al servizio della nostra terra, della nostra bandiera.

Onorevole Ministro, ancora un'osservazione ed ho finito.

Molte delle unità della nostra flotta portano nomi gloriosi di antichi navigatori, di condottieri, di città marinare benemerite od olocauste della grande guerra. La nave così battezzata diventa, per l'eroe o per il sacrificio collettivo ricordato, un monumento, forse il più alto e il più nobile monumento che ne perpetui e ne faccia riflettere la gloria.

Accanto a queste navi, che si spostano per mari ed oceani, nei porti, affluiscono e passano popoli intieri. A bordo, le nuove generazioni, di leva in leva, si temprano alla vita del mare, si preparano gagliardamente alle lotte e alle nuove glorie che l'avvenire possa riserbare.

Ed imparano e si tramandano nomi e gesta che da essi vengono anche portati nei paesi natali, tra il popolo di tutto il Regno, fino ai più umili, non soltanto rivieraschi, ma anche interni borghi sperduti nelle valli e nelle pianure.

La nave è quindi un monumento che ha nelle sue caratteristiche di organismo dinamico e vivente una forza di espansione e di vitalità sua propria. Vorrei quindi che l'uso di battezzare le unità della flotta si orientasse sempre più verso questa altissima funzione sociale, rompendo forse anche un po' la tradizione comune a tutte le marine, per crearne una nuova, tutta nostra, tutta ita-



liana. Così, e mi si consenta la celia, vorrei vedere gradatamente scomparire i nomi tolti dal regno animale, specialmente da quello non marino, che possono qualche volta determinare, tra le « serie », gustosi e impertinenti « calembours », ed anche, perchè no, i numeri aridi che contrassegnano le unità minori.

La grande guerra e la Rivoluzione Fascista hanno determinato una così grande messe di atti eroici, che non sarebbe difficile all'ufficio storico del Ministero, facendo opportuni raggruppamenti a serie, formare un enorme e magnifico nuovo campo di scelta.

Vorrei, insomma, che anche l'eroismo di un umile fante o di un umile marinaio, di un aviatore, di un martire fascista, potesse essere consacrato alla storia e risplendere sui fianchi d'acciaio di navi da guerra.

Desiderio modesto, ma che, se accolto, servirebbe anche a quella tale fusione e a quella tale mutua conoscenza e collaborazione tra i Corpi Armati, per la quale ogni pietra aggiunta, ogni ponte nuovo, ogni nuovo legame anche minimo, anche esteriore, assume carattere e forza nuova di legame spirituale, di affettuosa comunione di opere e di intenti.

Onorevoli camerati, non ho inteso, come avete visto, con queste mie brevi, e purtroppo superficiali osservazioni, portare un contributo ai problemi tecnici e politici di enorme importanza che attorno a tutte le marine del nuovo mondo oggi si agitano.

Alla mancanza di competenza tecnica ho cercato di supplire con la forza della passione e con lo slancio del mio amore per il mare.

Avendo vissuto qualche giorno la vita del marinaio, dopo di essermi immerso nella atmosfera sana ed operosa della flotta dell'Italia Fascista, ho voluto portare alla vostra attenzione qualche problema che è affiorato da dirette osservazioni fatte con scrupolosa attenzione.

La vita rude del marinaio, densa di lavoro minuzioso e faticoso, altissima dal punto di vista culturale e spirituale, attrae, soggioga con la forza della sua poesia, con la profondità e con la vastità del suo compito.

« Le flotte determinano la gerarchia delle Nazioni ».

I nostri marinai, dall'ammiraglio al comune di seconda classe, conoscono profondamente questa grande indiscutibile verità, e ne sono fieri.

Noi che li seguiamo e che li amiamo, e nella loro veste e nella loro essenza, aggiungiamo che essi sono in ogni momento all'al-

tezza del compito, degni della fiducia in loro riposta dal Paese intero e dal Capo, che è anche marinaio nel più intimo del suo spirito.

E nell'attimo del cader del sole, quando le squadre navigano verso l'alto mare, o solcano gli oceani, mentre la bandiera della Patria cala lentamente, e l'equipaggio a capo scoperto, rigido a poppa, segue la preghiera che il comandante in seconda pronuncia, e le acque si fanno scure e dense, e si accendono sulle alberature con palpiti di stelle i fanali di via, e tutto il mare è silenzio e salsedine, e non si ode che lo sciacquio dell'acqua lungo i bordi che confonde e fonde l'ansare delle macchine ed il turbinare delle eliche, sappiano gli equipaggi che la loro preghiera al Dio della Patria e dei naviganti giunge distinta come un richiamo fino alla terra, alle famiglie, ai bimbi, a tutto il popolo che lavora, che opera, che si rinnova, che sale.

I marinai d'Italia vegliano sul mare: l'Italia, non dimentica, prosegue serena nella sua romana fatica. (*Vivissimi applausi*).

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

BORGHESE. Onorevoli Camerati, nell'espore quest'anno le mie modeste e necessariamente limitate osservazioni sul bilancio della marina, dettate dal mio vivissimo interessamento e dalla mia ferma convinzione circa l'importanza vitale che ha la marina per la sicurezza e per la grandezza d'Italia, mi asterrò deliberatamente da qualsiasi considerazione dipendente dai Trattati internazionali in atto, in discussione, od in progetto.

Da vari anni ormai, gli argomenti a sfondo che chiamerei politico-navale occupano un notevole posto nelle discussioni sui bilanci della nostra marina. Ed è in base agli accordi che potevano sembrare sinceramente desiderati da tutte le Nazioni, per quella grande, profonda, universale aspirazione dei popoli a raggiungere un proficuo periodo di pace che possa riportare il mondo ad un normale assetto di vita civile; è in base a quegli accordi, dicevo, che la nostra marina ha armonizzato i suoi programmi da qualche tempo a questa parte. La nostra adesione a quei principi era ed è tanto sincera, che non solo i nostri programmi navali ne hanno subito l'influenza; ma ci siamo indotti a discutere in quest'Aula perfino i rimedi che si sarebbero dovuti adottare per attutire le ripercussioni derivanti, sulle industrie metal-

lurgiche e sugli operai, da questo nuovo indirizzo.

Tanto più strano quindi ci appare lo spettacolo troppo diverso che ci offre il mondo, vicino o lontano che sia. Si tratta, direi quasi, di una vera e propria intensificazione di armamenti, appena larvata sotto un leggero velo di vecchia fraseologia pacifista: intensificazione cercata con tutti i possibili accorgimenti dentro i limiti degli accordi internazionali già accettati, o in vista delle loro non lontane scadenze; ma non per questo meno sostanziale.

Si è giunti così al di là delle Alpi (lo dico solo per citare un esempio) all'impostazione di una modernissima nave corazzata, superiore di mole a quelle ora esistenti in Mediterraneo, più veloce e più potente; e che rappresenta quel tipo di nave che, tecnicamente, era anche da noi considerato come il necessario complemento, a sostegno del nostro magnifico naviglio leggero, onde permettergli di assolvere meglio i compiti che potessero eventualmente essergli affidati.

Ma non è forse questo il momento più opportuno per ingolfarsi in una discussione profonda su tale tema, con tutta la desiderata libertà di giudizio e di argomentazione; preferisco perciò rimandare quelli che desiderano maggiori notizie di carattere politico internazionale alla dotta ed esauriente relazione del camerata Medici del Vascello, e considererò invece alcuni aspetti tecnici del nostro problema navale sui quali mi sembra che possa essere utile anche oggi intensificare l'attenzione, sia del Paese in genere, sia del nostro valoroso Ministro in particolare.

Non vorrei però essere tacciato di pessimismo proprio in questi giorni in cui tutto il mondo guarda Roma, donde parte limpida e potente una voce nuova, una voce di sincerità, di giustizia, di umanità che attira i popoli, anche se in contrasto con le diffidenze e le opposizioni interessate di governi, schiavi di plutocrazie, di caste invecchiate e false e demagogiche.

Questa voce, voi lo sapete, è la voce di Benito Mussolini, del nostro Duce, che già da molti punti della terra vien proclamato l'Apostolo di una nuova era di civiltà, ispirata ad un sincero amor di pace, a comprensione reciproca fra i popoli ed a maggior solidarietà fra di loro.

Anch'io, come gli italiani tutti, sono fiero di questa ondata di entusiasmo che l'idea geniale del nostro Capo ha suscitato nel mondo intero; ma confesso che, umile

ed appassionato gregario del Regime — ma anche marinaio nell'animo e combattente — non so completamente assurgere alle alte sfere dove spazia il pensiero di Lui, e temo che, se al suo verbo tutti gli uomini di buona volontà possono inchinarsi convinti, rimangano però nell'ombra, astiosi ed invidiosi, i farisei, a congiurare e farneticare. Costoro, ben comprendendo che, col tempo, la marea di sincerità sollevata dal Duce li sommergerebbe automaticamente, cercano, con tutti i mezzi e con tutte le astuzie, di provocare quella conflagrazione che sola, nel loro giudizio, li potrebbe salvare da una sicura sconfitta nell'opinione pubblica mondiale.

E perciò: stringiamoci pure tutti attorno al nostro Capo, con fede sicura nella sua potenza e chiarezza; ma, tenendo presenti gli apprestamenti militari di molti nostri vicini e le manovre oblique che essi conducono ai nostri danni, provvediamo intanto anche noi, nei limiti dei trattati, ad intensificare e ad accelerare la nostra preparazione per qualunque eventualità.

Ecco perchè quest'anno mi pare quasi più urgente di dover provvedere ad alcune questioni essenziali per la nostra difesa in genere e per quella navale in particolare: ed è appunto questo l'argomento sul quale vi voglio brevemente intrattenere.

Ho già rammentato altra volta in quest'aula che compito precipuo di una Marina da guerra non è nè quello passivo della semplice difesa costiera, nè quello, militarmente più suggestivo, dell'attacco diretto contro le forze militari avversarie. Il suo principale compito è invece, secondo le più alte Autorità navali in materia, e secondo specialmente i bisogni del nostro Paese, racchiuso, come la classica perla, nel suo guscio mediterraneo, quello di assicurare i rifornimenti alla Madre Patria di tutte le materie necessarie alla vita della sua popolazione e a quella delle sue industrie, con particolare riguardo ai bisogni della guerra stessa.

A raggiungere questo principale scopo, date le non favorevoli proporzioni numeriche che esistono fra le nostre forze navali e quelle di nostri eventuali avversari mediterranei, è necessario valorizzare con accorgimenti sussidiari la potenza del nostro complesso navale, assicurandone prima di tutto la libertà di movimento e poscia la sicurezza; cosicchè in ogni istante esso possa trovarsi in tutta la pienezza della sua potenzialità, sia per quanto riguarda i rifornimenti di munizioni, di combustibili e di materiali vari, sia per la completa validità del perso-

nale. In altre parole, bisogna che il nostro naviglio possa muoversi in acque non soggette a troppo frequenti e facili insidie nemiche, e nello stesso tempo, in qualunque momento ed in qualunque punto si trovi del suo campo d'azione, possa contare su tutti quegli appoggi materiali e morali che eventualmente potessero occorrergli in azione intensiva.

Mi si potrà osservare che da lungo tempo la nostra Marina è siffattamente organizzata e che possiede potenti e capaci porti militari navali, atti a provvedere tutto quanto può occorrere alla nostra flotta. È vero, e noi tutti li conosciamo e li ammiriamo questi porti. Ma è appunto su queste basi navali che io desidero richiamare un momento la vostra attenzione.

I progressi moderni, per le alte velocità, per la lunghezza dei tiri, per lo straordinario perfezionamento delle radiocomunicazioni e dell'aviazione, sono in mare travolgenti. Si direbbe che il mondo, per questo fatto, viene quasi rimpicciolito. Bisogna riesaminare tutti i vecchi problemi con altro compasso. E da questa misura si vedrà subito, per esempio, che la potente base di Spezia — col suo antico arsenale, che può essere, oggi, sotto il tiro permanente di eventuali batterie situate a Capo Corso (l'hanno pubblicato anche alcuni giornali francesi), ed è a pochi minuti di volo dalle numerose stazioni aeronautiche del sud della Francia; non è più in grado di funzionare, come una volta, nè come perno di manovra, nè come base di rifornimento per la nostra flotta. È una constatazione di fatto, purtroppo assai evidente. E allora bisogna prevedere e provvedere in conseguenza; bisogna dare più ampio respiro ed elasticità di movimento alle nostre forze navali. Ma con quale criterio, con quale programma?

Tenterò di analizzare brevemente quest'argomento, che è importante, anzi vitale per il nostro paese.

Poichè il compito principale della marina è, come si è detto, la difesa del traffico marittimo, questo compito non può esercitarsi utilmente da noi che su due linee: Italia-Occidente, ossia Gibilterra, e Italia-Oriente, ossia Suez, e in secondo ordine Mediterraneo Orientale. Ora la prima linea, dopo gli ultimi avvenimenti politici che hanno procurato una non dissimulata simpatia della Spagna verso la Francia (debbo pur prendere un punto di partenza, ed esso non può essere che il momento politico attuale), si svolgerebbe in un imbuto di coste che potrebbero essere tutte

in mano ad eventuali avversari. E sarebbe quindi ben scabroso poter garantire per 700-800 miglia, su rotte quasi obbligate, un sicuro e regolare transito dei nostri piroscafi in tale zona. Senza pertanto abbandonarla completamente, per evidenti ragioni di necessità, sembrami che si debba portare la nostra maggiore attenzione sul traffico verso Levante, che più facilmente può essere assicurato, purchè però non vengano a variare le presenti condizioni politico-militari del bacino orientale mediterraneo.

Premesso questo, e tenuto presente che Taranto — l'altra nostra principale base navale — è troppo lontana dalle più importanti zone d'azione, risulta evidente, dando una semplice occhiata ad una carta geografica, che l'appoggio alla nostra flotta dovrà gravitare verso la Sardegna meridionale e la Sicilia, ma specialmente verso quest'ultima che costituisce quasi una naturale porta di divisione fra il Mediterraneo occidentale e quello orientale, ed è perciò in posizione singolarmente privilegiata per impedire scorrerie nemiche che dall'Occidente tentassero di danneggiare le nostre linee di traffico orientali.

È pertanto necessario che la Marina intensifichi al più presto e completi tutte le opere di difesa e di appoggio marittimo già previste per la Sicilia che, fra le altre cose, per essere a contatto quasi diretto con la terraferma, non potrà mai essere isolata dalla Madre Patria. Il sistema difensivo della Sicilia deve essere però integrato, oltre che da quello della Sardegna meridionale, già bene avviato e preziosissimo per il nostro naviglio leggero, anche da quello della Tripolitania, perchè da ambedue ne viene rafforzato, ad evitare manovre di aggiramento da Occidente verso Oriente, che potrebbero scardinare questo essenziale sbaramento per la difesa del nostro traffico mercantile.

Parimenti non bisogna dimenticare che occorre pure completare o anche creare gli impianti costieri delle nostre Colonie di Cirenaica, Dodecanneso ed Eritrea, che saranno preziose per la sicurezza del traffico nel Mediterraneo Orientale e nel Mar Rosso, proteggendo quelle provenienze dall'Oceano Indiano che, come dianzi si è detto, potrebbero essere le uniche disponibili in un eventuale conflitto verso l'Occidente e l'Atlantico.

Non entro, naturalmente, Onorevoli Camerati, in alcuna precisazione; ma, sperando che queste mie brevi considerazioni abbiano il consenso anche del Ministro Sirianni, gli

rinnovo la raccomandazione che si provveda il più sollecitamente possibile a quanto dovrebbe farsi in tale materia, visto che, con spesa relativamente modesta, si valorizzerebbe fortemente la potenzialità e forse anche la possibilità d'impiego delle nostre forze marittime.

Non basta però, per valorizzare appieno la flotta, provvedere alle sue basi, ai suoi punti d'appoggio; bisogna anche che essi corrispondano al loro scopo, non solo per la sicurezza ma anche per la loro capacità di rifornimento; bisogna soprattutto pensare allo scottante problema dei combustibili, che per noi — privi quasi di risorse nostrane — può assumere un'importanza veramente tragica.

Le navi moderne, nelle loro sorprendenti velocità (ho già sfiorato questo problema anche negli altri anni), divorano il combustibile liquido con una voracità addirittura impressionante; i dati che ho a disposizione non sono forse tutti abbastanza precisi ed aggiornati per entrare in troppi dettagli — che del resto sarebbe anche inutile ed inopportuno esporre in questa sede —; sono però più che sufficienti per farvi apprezzare, in una visione d'insieme, l'importanza capitale di questo problema.

Tenendo conto del numero delle nostre navi e del combustibile ad esse necessario in un servizio di guerra di media intensità (per quanto non si possa stabilire a priori quali saranno in una futura guerra le necessità di movimento del nostro naviglio); io ritengo si possa ammettere un fabbisogno di circa 100.000 tonnellate di nafta al mese per la sola marina da guerra. E poichè, per le nostre peculiari condizioni, è doveroso poter disporre del combustibile necessario per almeno 5 o 6 mesi; sarà almeno di 600.000 tonnellate la quantità di nafta che occorrerà avere immagazzinata nell'eventualità di una conflagrazione europea.

Ora qual'è la quantità di nafta che la Regia marina possiede in questo momento o, per dir meglio, quella che si potrebbe immagazzinare se si riempissero i depositi esistenti?

Se ben ricordo le informazioni al riguardo fornite dal Ministro della marina l'anno scorso; malgrado i progressi costantemente conseguiti, siamo ancora ben lontani dal poter immagazzinare una così cospicua quantità.

Ma il problema così esposto non rivela ancora completamente tutta la sua importanza, nè il peso che può avere sulla vita

nazionale in caso di guerra. Perchè, oltre la nafta, che rappresenta il combustibile di maggior consumo, occorre provvedere anche alla benzina, al petrolio, ai lubrificanti. Inoltre bisogna tenere presente che, benchè la marina sia forse la principale utente in tali materie, non ne è però l'unica: vi sono l'esercito, l'aeronautica, la marina mercantile ed i servizi civili in genere. Aggiungendo questi nuovi consumi a quelli or ora enunciati, si raggiungono cifre veramente imponenti.

Attenendoci alle statistiche di due anni fa ed aggiornandole con le più recenti attendibili informazioni, si può, con sufficiente approssimazione, affermare che occorrono circa 4.000.000 di tonnellate di combustibili liquidi vari per il fabbisogno annuo fra forze militari e marina mercantile, e 600.000 tonnellate per l'analogo fabbisogno dei servizi civili. Totale generale: all'incirca quattro milioni e mezzo di tonnellate, corrispondenti a 370.000 tonnellate al mese.

In paragone a tale fabbisogno, cosa contengono i depositi nazionali presentemente esistenti?

Per quanto le informazioni non possano essere facilmente aggiornate, non credo di errare molto dicendo che la capienza di questi depositi non può superare il milione e mezzo di tonnellate. Ma noi dobbiamo considerare che essi non potranno mai essere tenuti al perfetto completo, e perciò, calcolando con un certo ottimismo che essi possano essere riempiti in media per i tre quinti della loro capienza; noi potremmo contare presentemente al massimo su una riserva totale di circa 800.000 tonnellate, corrispondenti ad appena due mesi di fabbisogno nazionale.

Aggiungasi a questo che, se un organismo importante del Paese, mancando in un certo momento di una delle citate materie combustibili, si rivolgesse, per esempio, alla marina per averne qualche parziale rifornimento, la marina — pur sapendo che dette cessioni sarebbero esiziali alle sue esigenze — non potrebbe rifiutarsi di soddisfare in qualche modo a tali domande trattandosi di interesse generale dello Stato. E allora è necessario che, non solo essa intensifichi ed affretti fin d'ora con ogni cura la costituzione di importanti scorte per far fronte ai propri bisogni nella possibile eventualità di una sospensione di rifornimenti dall'estero anche per vari mesi; ma si faccia inoltre parte diligente, perchè tale previdenza sia adottata per tutti gli altri servizi dello Stato interessati a rifornimenti analoghi. E perciò, di comune accordo e con le dovute propor-

zioni, tutti questi Enti interessati dovrebbero provvedere in tempo alla costituzione di queste indispensabili riserve per i consumi di almeno sei mesi, tenendo però anche presente che questi preziosi depositi sono facilmente vulnerabili e quindi dovrebbero essere, per quanto riguarda i servizi militari, interrati, e per gli altri almeno convenientemente mascherati.

Non voglio ancora ripetere quanto ho già altra volta qui rammentato, circa le catastrofiche ripercussioni avutesi in Italia al principio del 1915 per la semplice sospensiva a Gibilterra del transito dei nostri carichi di combustibili avvenuta per poche settimane per ragioni, diciamo così, di controllo da parte di una nazione amica.

Figuriamoci se si fosse trattato di una sospensiva a carattere definitivo per parte di un'avversario!

Perciò sei mesi di scorta mi sembra un lasso di tempo più che ragionevole per la nazione in guerra.

Un altro punto delicato per la costituzione delle riserve, riguarda la necessità di poter trasportare in tempo di guerra, con propri mezzi dai luoghi di origine, i vari indispensabili rifornimenti, e di poterli spostare, al bisogno, dentro i propri confini nei luoghi di maggiore consumo.

Occorrerà, quindi, che la marina si provveda in tempo di un adeguato numero di navi-cisterna, o direttamente, o per il tramite della marina mercantile nazionale; poichè per ora questo tipo di nave dei nostri porti appartiene in prevalenza alla bandiera estera, cosa che, se sussistesse in tempo di guerra, potrebbe esporci ad incresciose se non pericolose pressioni straniere, sia statali che di grandi società, quando si presentasse l'urgenza di aumentare o completare le nostre riserve.

Così, per lo spostamento interno, occorrerà pure che le ferrovie dello Stato siano dotate di un congruo numero di carri-cisterna, per trasportare facilmente nei punti di maggior consumo il prezioso combustibile liquido.

Anche le località prescelte per la costituzione delle riserve hanno una grande importanza, e perciò occorre studiare profondamente e in tempo il problema, vitale, non solo per la potenzialità, ma anche per l'esistenza stessa della Nazione in caso di guerra.

Non ho bisogno di dilungarmi oltre su tale tema, che è certamente oggetto di particolare attenzione e cura da parte del Governo in generale e del Ministro della marina in specie. Mi basta solo di aver richiamato an-

cora una volta l'attenzione della Camera e del Governo stesso sull'urgenza di una soluzione che dovrebbe essere in ogni senso veramente integrale.

Voglio aggiungere però quest'ultima considerazione in merito: che, cioè, vista questa nostra grave deficienza di combustibili, tutti gli incoraggiamenti che potranno essere dati alle risorse nostrane per farvi fronte anche in piccola parte, saranno veramente provvidenziali; ed i Ministeri competenti faranno opera grandemente saggia se, invece di guardare con miope vista a qualche piccola economia momentanea, incoraggeranno qualunque fonte nazionale di combustibile, che potrebbe diventare una vera benedizione in tempo di guerra, un importante coefficiente di indipendenza economica e morale anche in tempo di pace.

Ho illustrato ultimamente in questa Camera i grandi vantaggi che si potrebbero ricavare in Italia con lo sfruttamento del cosiddetto « carburante verde » che in questi giorni ha avuto l'ultima sua brillante affermazione (ultima in ordine di tempo) nella corsa delle mille miglia. Ma oltre a questa, varie altre industrie sono sorte (senza parlare della ricerca diretta del petrolio che sarà certamente sempre più intensificata), intese, colla distillazione o colla trasformazione, a ricavare combustibili liquidi dal nostro suolo. Tutte dovrebbero essere incoraggiate, garantendo loro un ragionevole consumo annuale, che permetta di compensare il lavoro occorrente a preparare i necessari progressi di un non lontano avvenire.

Su un altro punto ancora (ce ne sarebbero tanti!) desidero attirare la vostra attenzione, onorevoli camerati, e quella dell'onorevole Ministro. Si tratta sempre di dare alla nostra flotta tutta quella efficienza di cui ha bisogno per poter far fronte al difficile compito che il Paese le assegna nell'eventualità di una guerra. Intendo parlare dei servizi di aviazione aggregati all'armata. Al punto di progresso a cui siamo giunti, non si può più concepire un organismo militare qualsiasi, sia navale che terrestre, che funzioni senza l'ausilio della aviazione; ed è perciò di evidente necessità, che direi quasi lapalissiana, che detti servizi ausiliari siano sempre più fusi e accordati coi servizi che devono completare.

Tutto ciò non menoma affatto il principio della aviazione integrale, che ha avuto pieno successo da noi, che ci ha dato in questi giorni il magnifico risultato di un nostro pilota in volo a 700 chilometri orari, e ci darà questa estate il superbo spettacolo di una

forza aerea che per la seconda volta attraverserà in formazione l'Atlantico, per affermare sempre più la insuperabile perizia dei nostri aviatori e la bontà dei nostri apparecchi.

Ma anche in Francia si è costituito un Ministero unico dell'Aria; eppure, siccome risulta dal regolamento d'aviazione pubblicato nel dicembre scorso, si è sentita la necessità di perfezionare la cooperazione aereo-navale e si è stabilito che: gli apparecchi imbarcati siano assolutamente considerati come un'arma di bordo; che l'aviazione, direi costiera, sia strettamente collegata cogli organi navali, ed infine che l'Aereonautica generale collabori, naturalmente, previi accordi.

Non abbiamo davvero bisogno di imitare gli esempi di oltre confine; e non è certo per questo che li ho citati. Ma dobbiamo anche essere talvolta eclettici e prendere il buono dove si trova. La norma, per esempio, adottata in Francia di assegnare alla marina, dopo l'istruzione generale aeronautica, quella marinaresca degli aviatori, mi sembra, se non altro, logica ed anche forse opportuna.

Anche l'Inghilterra ha preso qualche provvedimento analogo per garantire la sicura preparazione dei piloti addetti alla marina e la immediata entrata in azione degli apparecchi ad essa assegnati per tutte le sue necessità.

Non ho parlato quest'anno del personale, essendome già occupato negli anni precedenti. Una sola piccola raccomandazione però vorrei fare al nostro Ministro in proposito, all'Ammiraglio Sirianni, che provenendo da uno dei più felici periodi nautici della nostra marina, saprà certamente apprezzarne tutto il valore. Intendo dire della necessità che gli ufficiali navighino di più di quello che presentemente non facciano. E non solo nei brevi tratti delle nostre coste ospitali; ma piuttosto sulle grandi rotte oceaniche.

SIRIANNI, *Ministro della marina*. Farò l'elenco domani di quello che stanno facendo!

BORGHESE. In marina si ricordano ancora con nostalgia i tempi in cui la « Liguria », la « Puglia », il « Fieramosca », ed altre simili navi, nonostante il loro modesto tonnello, i loro ponti bassi, le loro artiglierie in coperta, giravano tutto il mondo senza mai tornare sui loro passi, nemmeno per l'eventualità di grandi tempeste. A nessun ufficiale di marina sarebbe mai venuto il minimo dubbio sulla sicurezza della propria nave, guidata con sicura coscienza nautica e provata esperienza marinaresca.

Tali doti, onorevole Ministro, debbono essere preziosamente conservate quale sacro retaggio nella nostra Marina. Ma ritengo che ciò non possa raggiungersi se non si trova il modo di far navigare più frequentemente i nostri ufficiali, almeno fino al Mar Rosso e all'Oceano Indiano, dove le peculiari e non favorevoli condizioni idrografiche potrebbero offrire numerose occasioni di proficue esperienze: che sono poi quelle che formano, non solo la bravura professionale, ma anche quello speciale carattere che tanto distingue il vero ufficiale di marina, a base di costanza, di calma, di prudenza e di ardire; e che lo prepara a tutti gli eventi.

Il noto detto di Pulcinella che per mare non ci sono taverne, ha la sua profonda filosofia, perchè l'ufficiale di marina in mare non può trovare che in sé stesso quelle risorse che gli sono necessarie per far fronte ai più inopinati avvenimenti.

Onorevoli camerati, ho finito; ma non voglio lasciare questa tribuna senza testimoniare alla Marina, in quest'anno consacrato alla celebrazione del Decennale Fascista, il vivo interesse, la profonda stima e simpatia, con cui il Paese segue l'opera silenziosa, tenace, proficua, che in tutti i campi, in tutte le ore del giorno e della notte essa svolge per bene assolvere i compiti che la Patria le affida.

Nella bella pubblicazione edita dal Ministero della marina per illustrare il lavoro compiuto in quest'ultimo decennio sotto l'impulso poderoso del Regime, in poche taciturne parole di prefazione sono riassunte le condizioni passate e le presenti della nostra Marina. Ed è veramente confortevole il paragonare la nostra presente compagine navale, potente, modernissima, rispondente ai più recenti perfezionamenti, armata da equipaggi disciplinati ed istruiti, con le poche unità rimaste in piedi dopo il logorio di due guerre, al cui riparo non si era in tempo provveduto. Ma ancora più ci dà conforto e fiducia nell'avvenire lo spirito che anima la nostra ufficialità di mare e i nostri equipaggi. Ha detto egregiamente l'onorevole Medici nella chiusa della sua pregevole relazione: che il Fascismo ha trovato nella Marina il suo campo meglio preparato. Una meravigliosa miniera morale intatta — aggiungo io — una ricchezza inesauribile da sfruttare.

Nessuno meglio degli ufficiali di marina, dei marinai in genere che, per i frequenti contatti coll'estero portano fieramente per il mondo la nostra bandiera; nessuno può

sentire meglio, nel contatto e nel paragone con altri popoli, l'orgoglio di appartenere ad una Nazione che della dignità nazionale e dei valori morali ha fatto il suo « Credo » con fede e volontà irriducibili.

A questi validi assertori d'italianità fascista nel mondo, e al Ministro che, da anni, con saggezza e con amore li guida, sicuro interprete dei vostri sentimenti, porgo pertanto il nostro saluto e il nostro plauso. Le belle tradizioni della nostra Marina si armonizzano e si fondono perfettamente coi postulati del Fascismo. La disciplina, l'abnegazione, la dignità e l'ardire ne sono esaltati; e sono promesse e garanzie sicure per il più fulgido avvenire della Patria. (*Vivissimi applausi*).

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

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE

BUTTAFOCHI

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sul seguente disegno di legge, già approvato per alzata e seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1595)

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione segreta, ed invito gli onorevoli Segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli Segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934: (1595)

Presenti e votanti . . . . . 277  
Maggioranza . . . . . 139

Voti favorevoli . . . . . 277  
Voti contrari . . . . . —

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

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

Baistrocchi — Balbo — Banelli — Barbaro — Barbiellini-Amidei — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolini — Basile — Belluzzo — Bennati — Benni — Bertacchi — Bette — Biagi — Bianchi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Bilucaglia — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borrelli — Francesco — Borriello Biagio — Brescia — Bruchi — Brunelli.

Caccese — Cacciari — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Capialbi — Capoferri — Capri-Cruciani — Carapelle — Cardella — Cartoni — Casalini — Cascella — Castellino — Catalani — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Cinque — De Francischi — De La Penne — Del Bufalo — De Marsico — De Martino — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Donzelli — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Farinacci — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Fossa — Franco — Fregonara — Fusco.

Gabasio — Gangitano — Gargioli — Garibaldi — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gilbertini — Giordani — Giuriati Domenico — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Imberti — Irianni.

Jannelli.

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

Macarini-Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Manaresi — Mantovani — Maraviglia — Marchi — Marcucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Marquet — Martelli — Martire — Mattei-Gentili — Mazzini — Me-

dici del Vascello — Melchiori — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Misciattelli — Monastra — Mottola Raffaele — Mulè — Muzzarini.

Natoli.

Olmo — Oppo — Orano — Orlandi.

Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pisenti Pietro — Polverelli — Ponti — Porro Savoldi — Postiglione — Pottino — Protti — Puppini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Ranieri — Raschi — Razza — Redaelli — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaello — Ricchioni — Ricci — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Savini — Scarfiotti — Scorza — Scotti — Serpieri — Sertoli — Severini — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner — Suvich.

Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tullio — Tumedei.

Valery — Vascellari — Vaselli — Vassallo Severino — Vecchini — Ventrella — Verdi — Vergani — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino — Vinci.

Zingali.

*Sono in congedo:*

Bacci — Baragiola — Bartolomei.  
Ricciardi.  
Sansanelli.  
Tròilo.

*Sono ammalati:*

Biancardi — Borgo.  
Diaz — Ducrot.  
Foschini.  
Mazza De' Piccioli.  
Santini — Serono Cesare.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Ascione.  
Baccarini — Bascone — Begnotti — Bisi — Bottai — Bruni — Buronzo.  
Caldieri — Caprino — Clavenzani — Costamagna.

Del Croix — De Nobili.

Felicioni.

Garelli.

Josa.

Malusardi — Mazzucotelli — Mendini — Miori — Molinari — Muscatello.

Nicolato.

Oggianu — Olivetti.

Re David — Ridolfi.

Schiavi — Serena Adelchi.

Tallarico — Tredici.

Vassallo Ernesto — Verga.

**Rinvio di interrogazione.**

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per le corporazioni ha chiesto che l'interrogazione dell'onorevole camerata Pottino di Capuano, al Ministro delle corporazioni, che doveva essere iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani, sia rinviata a giorno da destinarsi.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

**La seduta termina alle 18.40.**

**Ordine del giorno per la seduta di domani  
alle ore 16**

*I. — Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e visibili da esse. (*Approvato dal Senato*). (1565)

2 — Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia marina. (1672)

3 — Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati, tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931. (1676)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche. (1690)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le



---

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1933

---

denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare. (1709)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone. (1714)

7 — Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore. (1718)

II. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1594)

---

**IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI**

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

