

XXXII

TORNATA DI VENERDÌ 22 MARZO 1935

ANNO XIII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

INDICE

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>	
Congedi	1124		
Per il XVI Annuale della fondazione dei Fasci di Combattimento	1127		
PRESIDENTE	1127		
Disegno di legge (Seguito e fine della discussione):			
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936	1127	Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2024, che modifica il regime doganale dei « motocicli », delle « parti staccate di motocicli e di velocipedi » nonchè degli acidi « cresilico » e « fenico », della « carta da parati » e dei « bottoni di madreperla »	1125
CAVAGNARI, <i>Sottosegretario di Stato</i>	1127	Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante disposizioni riguardanti l'Istituto Nazionale di Credito edilizio e la conversione al 4 per cento delle cartelle edilizie 6 per cento da esso emesse.	1126
Disegno di legge (Discussione):		Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 29, sui provvedimenti in materia di estimi e di imponibili catastali	1126
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936	1140	Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 114, relativo all'aumento del contributo finanziario da parte dei mutilati ed invalidi di guerra per il funzionamento degli uffici di assistenza della Associazione Nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi	1126
KLINGER	1140	Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 116, inteso a precisare la portata della locuzione « ricompense al valor militare » usata in leggi e decreti concernenti la valutazione di benemerenze di guerra.	1127
FERRETTI LANDO	1142		
TARABINI	1146	Disegni di legge (Presentazione):	
Disegni di legge (Approvazione):		BENNI: Approvazione dell'Accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia ed il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934-XII, con effetto dallo stesso giorno	1145
Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2053, concernente le modificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il subalterno).	1124		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano	1124		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 58, relativo alla classificazione dei Regi Istituti e delle Regie Scuole d'arte.	1125		

	<i>Pag.</i>
RAZZA: Attribuzione al Ministero dei lavori pubblici dei servizi dipendenti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e successivi fino al 1920	1145
SOLMI: Approvazione del Trattato fra l'Italia e la Francia relativo al regolamento dei loro interessi in Africa, firmato in Roma il 7 gennaio 1935-XIII. — Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia Italiana ed il Kenya, firmato a Firenze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo, stipulato in Londra il 22 novembre 1933-XII, mediante scambio di Note	1148
— Approvazione dei seguenti atti stipulati in Roma fra l'Italia ed altri Stati il 23 novembre 1933-XII: Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli; Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia delle merci; Atto finale relativo alle Convenzioni suddette.	1148
Convocazione degli Uffici	1149
PRESIDENTE	1149
Disegni di legge (<i>Volazione segreta</i>)	1149
Interrogazione (<i>Annunzio</i>)	1151

La seduta comincia alle 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per ufficio pubblico, gli onorevoli: Lanfranconi, di giorni 1; Basile, di 1; Verga, di 1; Toselli, di 1; Ceci, di 1; Olivetti, di 1; Donegani, di 1.

(Sono concessi).

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2053, concernente le modificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il subalterno).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2053, concernente le mo-

dificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il subalterno). (*Stampato* n. 477-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2053, concernente le modificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il subalterno) ».

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano. (*Stampato* n. 485-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Per questo disegno di legge la Giunta generale del bilancio propone che il titolo: « Conversione in legge del R. D. L. 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la facoltà di negare o ridurre il concorso statale negli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano » sia sostituito con l'altro col quale il decreto-legge è stato inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e cioè: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per

il bonificamento dell'Agro Romano». Propone, inoltre, che all'articolo 1 sia sostituito il seguente:

ART. 1. — « Ferme restando tutte le altre disposizioni regolatrici della concessione dei mutui previsti dalle leggi sul bonificamento dell'Agro Romano, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste può negare o ridurre il concorso previsto dalle leggi stesse sull'interesse dei mutui anzidetti, in relazione ai prevedibili risultati economici delle opere finanziate, purchè in misura tale da non escludere per i proprietari la convenienza della bonifica ».

Il Governo accetta questa modifica?

CANELLI, *Sottosegretario di Stato per la bonifica integrale*. Il Governo l'accetta.

PRESIDENTE. Allora si dia lettura dell'articolo del disegno di legge nel testo proposto dalla Giunta ed accettato dal Governo.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano, con la seguente modificazione:

All'articolo 1 è sostituito il seguente:

ART. 1.

« Ferme restando tutte le altre disposizioni regolatrici della concessione dei mutui previsti dalle leggi sul bonificamento dell'Agro Romano, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste può negare o ridurre il concorso previsto dalle leggi stesse sull'interesse dei mutui anzidetti, in relazione ai prevedibili risultati economici delle opere finanziate, purchè in misura tale da non escludere per i proprietari la convenienza della bonifica ».

Nessuno chiedendo di parlare, l'articolo unico si intende approvato.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 58, relativo alla classificazione dei Regi Istituti e delle Regie Scuole d'arte.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21

gennaio 1935-XIII, n. 58, relativo alla classificazione dei Regi Istituti e delle Regie Scuole d'arte (*Stampato* n. 506-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 58, relativo alla classificazione dei Regi Istituti e delle Regie Scuole d'arte ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2024, che modifica il regime doganale dei « motocicli », delle « parti staccate di motocicli e di velocipedi » nonchè degli « acidi « cresilico » e « fenico », della « carta da parati » e dei « bottoni in madreperla ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2024, che modifica il regime doganale dei motocicli, delle parti staccate di motocicli e di velocipedi, nonchè degli acidi cresilico e fenico, della carta da parati e dei bottoni di madreperla. (*Stampato* n. 508-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2024, che modifica il regime doganale dei motocicli, delle parti staccate di motocicli e di velocipedi, nonchè degli acidi cresilico e fenico, della carta da parati e dei bottoni di madreperla ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante disposizioni riguardanti l'Istituto Nazionale di credito edilizio e la conversione al 4 per cento delle cartelle edilizie 6 per cento da esso emesse.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante disposizioni riguardanti l'Istituto Nazionale di credito edilizio e la conversione al 4 per cento delle cartelle edilizie 6 per cento da esso emesse. (*Stampato* n. 510-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante disposizioni riguardanti l'Istituto nazionale di credito edilizio e la conversione al 4 per cento delle cartelle edilizie 6 per cento da esso emesse ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 29, sui provvedimenti in materia di estimi e di imponibili catastali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 29, sui provvedimenti in materia di estimi e di imponibili catastali (*Stampato* n. 522-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura:

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 29, sui provvedimenti in materia di estimi e di imponibili catastali ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 114, relativo all'aumento del contributo finanziario da parte dei mutilati ed invalidi di guerra pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 114, relativo all'aumento del contributo finanziario da parte dei mutilati ed invalidi di guerra pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi (*Stampato* n. 525-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 114, che autorizza l'aumento del contributo finanziario da parte dei mutilati ed invalidi di guerra, pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 116, inteso a precisare la portata della locuzione « ricompense al valor militare » usata in leggi e decreti concernenti la valutazione di benemerenze di guerra.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 116, inteso a precisare la portata della locuzione « ricompense al valor militare » usata in leggi e decreti concernenti la valutazione di benemerenze di guerra. (*Stampato n. 526-A*).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 116, che precisa la portata della locuzione « ricompense al valor militare » usata in leggi e decreti concernenti la valutazione di benemerenze di guerra ».

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

Per il XVI Annuale della fondazione dei Fasci di Combattimento.

PRESIDENTE. (*Sorge in piedi — Il Capo del Governo, i Ministri e i Deputati si alzano — Segni di viva attenzione*).

Camerati, l'incalzare del tempo segna domani sedici anni da quando Benito Mussolini, reduce della guerra vittoriosa e vilipesa, riuniva intorno a sè, in un palazzo di Piazza S. Sepolcro in Milano, un manipolo di audaci, decretando la costituzione dei Fasci Italiani di Combattimento. (*Vivissimi generali prolungati applausi — Grida di: Duce! Duce!*).

La fiaccola accesa in Piazza S. Sepolcro è oggi fiamma immensa, che avvampa il popolo italiano e specialmente i cuori di milioni di giovani, che, alzando in alto i moschetti,

cantano in salda letizia l'inno della passione e della vita. (*Vivissimi generali applausi*).

La Camera fascista riattesta la sua profonda riconoscenza a Colui, che per genio, potere e bontà (*Grande prolungata acclamazione al Duce, che risponde salutandolo romanamente*) il popolo volle suo « Duce », ed al Suo cospetto, nella Sacra memoria dei Morti per la grandezza della Patria, grida la sua immutata ed immutabile fedeltà! (*Entusiastiche acclamazioni — Grida reiterate di: Viva il Duce! — Nuove vibranti acclamazioni cui si unisce il pubblico delle tribune*).

PRESIDENTE. Camerati, saluto al Duce!

(*L'Assemblea risponde: A noi! ed intona l'inno « Giovinezza »*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario del 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri è stata chiusa la discussione generale, riservando la parola all'onorevole relatore ed al Governo.

Onorevole relatore, intende parlare?

NEGROTTO CAMBIASO, *Relatore*. Rinuncio.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina.

CAVAGNARI, *Sottosegretario di Stato per la marina*. (*Vivissimi generali applausi — Grida reiterate di: Viva la Marina! — Il Capo del Governo, il Presidente, i Ministri e i Deputati sorgono in piedi e acclamano alla Marina — Si grida: Duce! Duce! — Nuovi prolungati generali applausi, cui si associano le tribune*). Camerati! In una notte del passato agosto, quando le esercitazioni navali nel mare di Gaeta volgevano al termine, il Duce ha voluto chiamare e riunire intorno a sè, su uno dei nostri grandi incrociatori, i comandanti delle 50 e più unità costituenti le nostre squadre.

Sotto il cielo stellato, sul ponte nudo del *Pola* oscurato ed in assetto di combattimento, apprestantesi a seguire al largo un esercizio

di tiro notturno di un gruppo sottile, facemmo cerchio al CAPO.

Egli parlò ad ammiragli e comandanti.

E giudicando l'opera compiuta dalle squadre in quei giorni, in efficace sintesi precisò il suo pensiero navale, guardando, come è suo costume, all'avvenire più che al passato.

Debbo dirvi che gli anziani ed i giovani trassero più che mai da quell'ora suggestiva il profondo entusiastico convincimento che la nostra politica navale è seguita e regolata dal CAPO con precisa conoscenza dei nostri maggiori e minori problemi, discendente dalle direttive generali, alle più importanti questioni tecniche.

Interprete fedele e convinto di tali direttive, io ho oggi l'onore di illustrarvi, entro i limiti consentiti dalla tribuna parlamentare, l'opera che l'Amministrazione della marina ha compiuta nell'anno decorso e intende sviluppare in quello che volge.

Un fatto, sopra tutti saliente, ha caratterizzato l'azione del Governo nel campo della marina militare nell'anno XII dell'Era Fascista: la deliberazione, lungamente meditata, di costruire due corazzate di grande tonnellaggio e la conseguente loro immediata impostazione sugli scali dei nostri cantieri navali,

In altri tempi, io ritengo, questo evento sarebbe passato pressochè inosservato dal grande pubblico.

Avviene invece — ed è comprensibile — che esso ha dato origine ad appassionate discussioni, non soltanto nell'ambito tecnico nazionale, ma altresì nella stampa a larga diffusione, dentro e fuori le frontiere.

In casa nostra, competenti generici e disinvolti orecchianti si sono accalorati nella valutazione polemica della opportunità di costruire, o non costruire, queste navi massimaliste.

Fuori di casa, la stampa ha fatto eco alla notizia con un certo rumore, poi — e almeno per ora — attenuato, per la lampante constatazione che noi siamo inconfutabilmente nei precisi limiti del nostro buon diritto. E non sono mancate discrete garbate insinuazioni di organi esteri, che riflettono larghi interessi marittimi.

Alle obiezioni di vario genere dei pochi residuati dissidenti — e vi dico che non ne conosco alcuno fra i nostri uomini di mare — ritengo di poter rispondere globalmente in questi termini:

La marina da guerra costituisce ancora oggi preminente strumento di difesa di tutti gli Stati che si affacciano al mare; è suprema

questione vitale per quei popoli che hanno il territorio nazionale a grande sviluppo di coste e traggono d'oltre mare quanto loro occorre; è, al presente, insostituibile mezzo per assicurare l'effettivo e tanto contrastato uso del mare e per esercitare oltre i mari la propria potenza.

Ammessa, dunque, e non più discussa la necessità di una marina da guerra, occorre proporzione ai suoi scopi e alle risorse finanziarie del Paese. Spesso accade che i due termini del problema siano decisamente in contrasto.

Tuttavia, è d'uopo riconoscere che una marina militare, la quale disponga di mezzi inadeguati ai suoi compiti, è un elemento di debolezza, non di forza, per uno Stato; certo, rappresenta una poca saggia utilizzazione del denaro.

Della scelta e della proporzione di tali mezzi debbono giudicare e decidere i competenti responsabili.

Questi vi dicono che una flotta costituita da navi leggere, per quanto moderne, veloci e potenti, non è in grado di esplicare integralmente il suo compito, perchè non è opponibile in tutte le emergenze di una guerra ad un avversario che disponga di reparti pesanti.

Per chi predilige il conforto dei pareri di importazione straniera, citerò, ad esempio, l'opinione dell'ammiraglio Standley, Capo di Stato Maggiore della marina degli Stati Uniti d'America, di una nazione che è all'avanguardia del progresso sperimentale ed applicativo. Egli, nel commentare le ultime grandiose esercitazioni compiute di recente dalla Flotta, dopo aver riconosciuto l'importanza del fattore aereo messo al servizio di una Capo di forze navali, conclude che la nave da battaglia resta sempre l'arbitra finale, come le fanterie negli eserciti.

Ci si può domandare: perchè, dunque, si è trascurata finora questa palmare evidenza? Perchè ci siamo finora limitati alla costruzione di incrociatori, di naviglio sottile e di sommerbigili?

Vi rispondo: questa stessa obiezione ci è gradita, perchè testimonia della prudenza e della maturità della nostra decisione.

Mentre si sostituiva lo scarso e invecchiato naviglio, che il Fascismo ha trovato nei nostri porti al suo avvento, con gruppi omogenei di navi i cui tipi erano stati definiti e non limitati dalle note convenzioni internazionali, altre marine, che potevamo immaginare antagoniste o fiancheggiatrici, seguivano un indirizzo parallelo al nostro.

Frattanto non era esclusa l'utilizzazione di quel numero di corazzate pre-belliche che oggi, ormai, in mare aperto e guerreggiato, potrebbe solo rappresentare effimero sostegno, se non sgradito impedimento, per un ammiagliamento.

Poi v'era anche l'utopia disarmistica per gli uomini di buona fede, e non è necessario ch'io vi ricordi che l'Italia Fascista ha lealmente e fervidamente secondato ogni sforzo tendente alla riduzione degli armamenti.

Durante il troppo lungo dibattito, abbiamo ben dimostrato la sincerità dei nostri intenti, rinunciando — sino a maggior chiarificazione delle reali intenzioni altrui — a quel chiaro indiscutibile diritto accordatoci dalla Conferenza di Washington, riguardante la sostituzione di un determinato numero di corazzate.

La Conferenza del Disarmo ha languito, agonizzato, si è spenta e fu sepolta. Ma, prima ancora di questa fine modesta, altri Stati impugnarono i diritti ereditati dai trattati vigenti.

Apparvero, prima, corazzate cosiddette tascabili armate di un calibro dimenticato dalla diplomazia; poi altre di gran lunga più poderose e fu affermato che erano una risposta alle prime — aggiungerei: con un notevole margine di «sicurezza». Altri, ancora, non ebbero l'imbarazzo della decisione, perchè avevano già da tempo largamente provveduto alle proprie necessità.

Più volte, esperti navali sono venuti a contatto per saggiarsi a vicenda e per ricercare una formula d'intesa sulla quale regolare i rispettivi programmi navali.

Furono elaborati, in più occasioni, compromessi sui quali sembrava pacifico e spontaneo l'accordo.

Ci illudemmo: la ratifica del potere centrale è sempre mancata all'ultima ora.

Noi abbiamo la coscienza netta anche a tale riguardo, perchè sapevamo dall'inizio quel che potevamo offrire e quel che chiedevamo in cambio, nè mai ci colse resipiscenza od incertezza alcuna.

Giungemmo, così, all'anno XII della nostra Era.

Chi potrebbe accusare il Fascismo di impazienza? Erano trascorsi dodici anni da quella conferenza di oltre oceano, che aveva autorizzato l'Italia ad impostare 70.000 tonnellate di navi di linea. Nulla più poteva trattenerci dal fare uso della nostra legittima facoltà.

Conosciamo ormai come scaturiscono dalla mente del DUCE le deliberazioni, anche le più

importanti che impegnano l'avvenire: una raccolta preparazione del pensiero, il vaglio prudente ed accurato di tutti gli elementi di giudizio, una sintesi rapidissima, quindi immediata la decisione. (*Approvazioni*).

La questione delle grandi navi divenne matura dopo un esame di parecchi giorni a Palazzo Venezia e ne seguì, immediato, l'ordine di impostare sugli scali le prime lamiere.

È necessario, dopo quanto ho esposto, ch'io ripeta su quali cardini si impernia questo atto?

Le argomentazioni di carattere squisitamente militare — e non voglio parlarvi di tattica e strategia — di cui ho appena fatto cenno in principio e che potrebbero anche bastare, da esse sole, a definirlo perfetto e inderogabile, sono fiancheggiate da considerazioni di altra natura, ma di innegabile valore.

Porgo alla vostra meditazione questo aforisma mussoliniano: « *Finchè non si sarà trovato qualche altro strumento, e ciò non appare prossimo, la nave da guerra costituirà il miglior mezzo per affermare nel mondo il prestigio della Nazione* ». (*Applausi*).

Aggiungo che è nostra precisa convinzione che la rinuncia definitiva a possedere corazzate di linea e quindi una marina di prim'ordine farebbe fatalmente decadere l'Italia al rango delle Potenze minori; il che è in opposizione, è inutile rilevarlo, alla nostra volontà ed al cammino decisamente ascendente del Regime Fascista. (*Approvazioni*).

D'altra parte, non può e non deve essere trascurata la circostanza che nel 1936 avrà termine la convenzione di Washington e che nel presente 1935 dovrebbe riunirsi una nuova conferenza navale, allo scopo di rivedere gli accordi decadenti e decaduti e pattuirne dei nuovi per l'avvenire.

L'Italia non avrà da modificare molto le proprie richieste, costantemente proclamate quali minime ed indispensabili per la sua difesa, per il suo prestigio, per la sua sicurezza. La geografia fisica, politica ed economica parla eloquentemente in appoggio alle nostre esigenze di grande potenza marittima e coloniale.

Abbiamo perciò giudicato e stimiamo di somma importanza che nelle prossime trattative ci sia il peso delle nostre corazzate, per due distinti « consideranda »:

1^o) L'esperienza ormai acquisita in tali contenziosi internazionali ci suggerisce che è ben raro venga scalfito lo statu-quo e il livello di potenza venga abbassato al meno

abbiente. I meno provvisti hanno quasi sempre la peggio.

2º) Occorre prevenire che la persistente rinuncia alle navi di linea, quindi ad una flotta di ordine superiore, possa impugnarci, da chi vi ha interesse, come la miglior prova che noi in realtà non ne sentiamo la necessità, nè possediamo i mezzi per mantenerla.

Un ulteriore ritardo, adunque, nella decisione sarebbe duramente scontato.

In quale misura abbiamo utilizzato il tonnello riconosciuto a noi legittimo per la costruzione delle nuove navi da battaglia?

La massima.

Ne risulteranno due corazzate a grande raggio di autonomia, con la maggior velocità conseguibile e notevolmente superiore a quella delle navi da battaglia delle altre Nazioni, protette in modo da poter galleggiare ad oltranza ad onta delle offese provenienti dalle tre dimensioni dello spazio, armate in modo da poter proiettare sul nemico un volume di fuoco, quale riteniamo veramente efficace.

Oggi — e per non breve tempo — rappresenteranno singolarmente quanto di più potente galleggi sul mare. (*Vivi applausi*).

Come le impiegheremo? Occorre naturalmente esser cauti nel formulare risposte. Per certo, si può serenamente affermare che esse scenderanno in mare per far sentire il loro peso nei teatri che interessano la nostra politica e che il criterio di impiego non si identificherà, sicuramente, con la stasi presso le basi, in attesa di occasioni favorevoli, bensì in un ragionato dinamismo rivolto a ricercare e battere l'avversario.

A questo punto, conviene ch'io dica che il Capo ha avuto quest'anno frequenti occasioni di incontro con numerosi gruppi di ufficiali della nostra marina, di ogni grado e di ogni età. Egli ebbe a manifestarmi il suo compiacimento nel constatare che unanime e senza riserve è il plauso per la decisione adottata.

Littorio e *Vittorio Veneto* sono i nomi che fregeranno queste due navi da battaglia la cui impostazione è avvenuta il 28 ottobre 1934.

Da quel giorno si è regolarmente lavorato, ma siamo in grado — se necessita — di accelerare i tempi.

L'entrata in servizio delle due nuove corazzate dovrà seguire a non lungo intervallo il ritorno all'attività del *Cavour* e del *Giulio Cesare*, dopo le grandi riparazioni e i

lavori di modifica che sono in corso, per cui la loro efficienza risulterà assai accresciuta.

La flotta comincerà così a disporre finalmente di quel robusto nucleo di cui ebbi a parlarvi, come di inderogabile necessità, nella mia prima esposizione al Parlamento e la sua consistenza diverrà vieppiù tale da non potere essere trascurata da alcuno, nella valutazione delle proprie possibilità e dei propri rischi.

Procede, frattanto, con ritmo soddisfacente lo svolgimento del programma di costruzioni minori.

Nell'anno amministrativo che sta per chiudersi furono varati gli incrociatori di medio tonnello *Duca d'Aosta*, *Montecuccoli*, *Attendolo*, *Eugenio di Savoia*, quattro grandi cacciatorpediniere della classe *Scirocco*, le due prime torpediniere della classe *Spica*, l'*Albatros* primo dei nostri cacciatorpediniere e un notevole nucleo di navi onerarie e sussidiarie per un dislocamento globale di oltre 36.000 tonnellate ad allestimento compiuto.

Alcune di queste navi sono già entrate a far parte delle nostre squadre; altre hanno già iniziato le prove in mare e saranno completate al più presto.

Durante il volgente anno scenderanno in mare a La Spezia e a Trieste il *Duca degli Abruzzi* e il *Garibaldi*, undecimo e dodicesimo dei nostri moderni incrociatori di medio dislocamento, concepiti con notevoli perfezionamenti sui precedenti.

Infine, sono attualmente in corso di costruzione le torpediniere *Climene*, *Centauro*, *Perseo*, *Sirio*, gli avvisi scorta *Orsa*, *Orione*, *Procione* e *Pegaso*, la mototorpediniera *Generale Stefano Turr*, la nave coloniale *Eritrea*, nove sommergibili di grande e media crociera e posamine, nonchè cinque grossi rimorchiatori. (*Vivissimi generali applausi*).

Se è lecito voltarsi indietro anche un solo istante, per un verso, la visione modesta delle condizioni della marina militare al tempo della Marcia su Roma ci rammenta il punto di partenza; per l'altro, i problemi coraggiosamente e metodicamente affrontati dall'Amministrazione, nonchè l'attuale consistenza della nostra flotta e la certezza di un progressivo incremento, come quello che si rileva dal mio esposto, debbono costituire motivo di legittima soddisfazione e conforto. (*Vive approvazioni*).

Ma l'opera nostra sarebbe relativamente semplice e piana, se la potenza della marina

da guerra riposasse soltanto sul numero e sulla mole delle navi.

Tra le esigenze che maggiormente premono sull'efficienza di una flotta è da considerarsi — voi lo sapete — l'attrezzamento delle sue Basi.

Questo è un problema che comporta, similmente al precedente, una notevole entità dello sforzo finanziario, il quale aumenta in proporzione con l'importanza delle Squadre che debbono ricevere appoggio, per cui la scelta e la costituzione delle basi navali hanno la fisionomia e la importanza medesima di un programma navale.

È stata nostra cura diligente nell'anno decorso di assegnare agli apprestamenti difensivi e logistici delle basi navali il massimo delle disponibilità finanziarie, ma non esito a dichiarare che molto, molto, deve essere tuttora attuato in questo campo, prima di poterci giudicare sufficientemente attrezzati.

Opere portuarie, che possiamo definire imponenti, installazioni delle difese del fronte a mare con artiglierie, artifici subacquei e mezzi contraerei; depositi colossali di combustibili possibilmente protetti, scorte di munizionamento balistico e di siluri, materie prime grezze e semilavorate, armi, macchinari, pezzi di ricambio, dotazioni di ogni genere; mezzi di trasporto e di lavoro, come rimorchiatori e natanti attrezzati; tutto ciò vi può dare un'idea delle costose complesse provvidenze cui è indispensabile far fronte nelle Basi navali.

Noi, che vogliamo e dobbiamo spendere il nostro denaro con somma oculatezza, cerchiamo di limitare allo stretto necessario anche ciò che saggezza previgente consiglierebbe di accantonare e preparare con minor rigore di economia.

Non ci nascondiamo, tuttavia, che al presente e soprattutto con lo sviluppo della flotta nei prossimi anni, non potremmo rimanere al disotto di quel livello minimo di approvvigionamenti, che solo può garantire l'efficienza delle navi nella loro vita ordinaria, ma più ancora al manifestarsi improvviso di una crisi, dovendosi tener conto della prevedibile impressionante rapidità dei consumi e della indispensabile velocità, con la quale le navi stesse debbono essere rifornite.

Ne deriva la necessità impellente di erogare speciali fondi da impegnarsi per questa vitale esigenza, che in avvenire dovrà essere più che mai presente alla nostra mente.

Il mio assunto mi porta ora a intrattenervi sui provvedimenti elaborati di recente

dall'Amministrazione della marina nei riguardi dell'organica dei comandi e del personale.

La composizione delle nostre Squadre navali ha subito qualche variante, ma non ancora quella trasformazione cui noi tendiamo e di cui feci parola nelle precedenti comunicazioni al Parlamento. Ciò è in dipendenza degli ottimi risultati realizzati, innestando le navi di primo e nuovo armamento nei gruppi omogenei delle similari già addestrate.

Già dal febbraio dell'anno passato, tutti i grandi incrociatori sono riuniti nella prima squadra e la seconda inquadra quelli di medio tonnellaggio pronti e che saranno successivamente completati dalle 6 unità in corso di preparazione.

L'approssimarsi del loro approntamento e il non lontano ritorno in servizio delle corazzate *Cavour* e *Cesare*, le quali annunzieranno il successivo giungere del *Littorio* e *Vittorio Veneto*, ci consentiranno di applicare quei criteri sulla costituzione delle forze navali, sotto un unico superiore comando, più confacenti al loro efficace addestramento ed al loro razionale impiego.

Frattanto, la necessaria unità di indirizzo viene ottenuta con la esistenza di fatto dell'alto comando presso l'autorità centrale.

Nell'assegnazione dei comandi e dei posti direttivi ci è stata norma, precisa e rigorosa, la scelta dei più idonei.

In special modo nell'attribuire il comando navale ai capitani di vascello, si è cominciato a distinguerlo in due periodi, al fine di vagliare i più giovani in un primo esperimento e di prolungarlo poi, a suo tempo, anche oltre i limiti segnati dalle ricette per l'avanzamento, per coloro che emergono e meritano di progredire.

Il loro vantaggio professionale s'identifica così con l'interesse generale della marina, che deve tendere a disporre di uomini lungamente sperimentati in così complesse e delicate funzioni di altissima responsabilità.

Questo concetto, fondamentale e discriminante, che già ebbi occasione di esporre alla Camera, è divenuto base e troverà vasta armonica continuata applicazione nella nuova legge di avanzamento per i Corpi degli ufficiali.

Avrò modo di illustrarla in estenso in sede opportuna: tuttavia, vorrei anticipare qualche considerazione per tranquillare coloro i quali avrebbero osservato che la marina non ha necessità alcuna di una legge di avanzamento elaborata con termini più precisi e più automatici di quella ora esistente, la quale — essi affermano — nei suoi articoli conterreb-

be tutte le possibilità discrezionali per qualsiasi provvedimento di scelta positiva e negativa.

Non contesto che la nostra attuale legge di avanzamento offra tutte le risorse occorrenti ad uno spirito o ad un consenso avvertito per preparare « quadri ».

A mio avviso, essa non ha che un difetto, ma è fondamentale: tutti gli articoli, nel loro esecutivo, sono temperati da troppi « si può » e da eccessivi « è in facoltà.... ». (*Approvazioni*).

Ora, una legge, per quanto ottima, se lascia la facoltà a chi deve applicarla di mantenerla anche « congelata », dimenticandone l'essenza e non diventa imperativa nella applicazione, produce inevitabilmente risultati con fisionomia personale e circoscritta. (*Vivissimi applausi*).

La nuova legge d'avanzamento non è stata studiata unicamente e semplicemente per seguire le orme di quella del Regio Esercito, perchè diverse sono le situazioni contingenti e appropriati debbono essere i provvedimenti per fronteggiarle.

Tuttavia, come l'Esercito aveva urgenza di risolvere uno stato di fatto preoccupante, quale lo sbloccamento di notevole numero di ufficiali inferiori e la crisi in atto per l'esistente procedura di avanzamento, la marina ha necessità di provvidenze analoghe per prevenire una crisi non meno grave, che si delinea imminente nella carriera dei propri ufficiali.

In breve, se il camerata Baistrocchi ha dovuto elaborare la nota chiara ferrea legge per sanare una dannosa anormale situazione esistente — e tutti ne costatano gli effetti benefici — io mi sono proposto di compiere una ragionata prudente cura preventiva ad una crisi altrettanto preoccupante che sin d'ora si annuncia prossima (*Approvazioni*).

Per ordine del Capo del Governo Ministro della Marina, lo studio di questo provvedimento legislativo è stato compiuto parallelamente a quello dei nuovi quadri organici per alcuni Corpi della Regia Marina, allo scopo di adeguarli alle necessità imposte dal progressivo sviluppo della flotta. Il progetto di legge relativo sarà presentato prossimamente al vostro esame, ed è preceduto dall'altra disposizione legislativa che istituisce un ruolo collaterale di ufficiali di complemento da trattenersi in servizio fino al 42° anno di età.

In connessione con i suddetti progetti di legge, è pure allo studio o già in graduale applicazione una modificazione dell'attuale ordinamento dei corsi, che gli ufficiali del Corpo di Stato Maggiore generale sono chia-

mati a seguire in determinati periodi della carriera e nei differenti gradi.

La Scuola di comando navale e l'Istituto di guerra marittima hanno fin qui egregiamente adempiuto agli importantissimi compiti di preparare gli ufficiali più giovani all'esercizio del comando navale e quelli di più matura esperienza alle funzioni dei superiori e più elevati comandi complessi.

Particolarmente l'Istituto di guerra marittima, in 13 anni di vita, con la sua caratteristica forma di attività, ha collaborato in modo efficacissimo agli studi sin qui svolti dall'ufficio del Capo di Stato Maggiore per la marina, al fine di concretare quella dottrina della guerra sul mare, fondamento delle norme per l'impiego dei mezzi.

Al presente, la elaborazione di questa dottrina, svolta e suddivisa in vari titoli, può considerarsi sufficientemente maturata e può e deve essere trasfusa nel campo didattico in veste di disciplina ben definita.

Questa constatazione aveva anche indotto, di recente, ad inserire nella Scuola pratica di comando navale qualche materia di insegnamento teorico, indubbiamente utile per ufficiali giovani che possono essere destinati ad incarichi subalterni di Stato Maggiore; ma, data la ristrettezza del tempo disponibile, dall'insegnamento derivavano nozioni vaghe ed incomplete, quali possono essere impartite a mezzo di poche conferenze.

Si è, dunque, riconosciuto meglio rispondente agli scopi molteplici, ma chiaramente precisati, che si vogliono raggiungere, un ordinamento basato su questi concetti:

I tenenti di vascello, dopo aver disimpegnato l'incarico di ufficiale in seconda delle navi minori, seguiranno una sessione della Scuola di comando navale, la quale riprenderà il suo carattere essenzialmente applicativo e sempre più dinamico.

I capitani di corvetta, dopo aver esercitato il comando di cacciatorpediniere e sommergibili, parteciperanno ai corsi di una scuola di guerra istituita per impartire loro le cognizioni indispensabili a chi è destinato ad assumere, a suo tempo, destinazioni di comando più importanti, funzioni maggiormente complesse ed incarichi presso gli Stati Maggiori.

Presso l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della marina sarà, infine, creato un centro di alti studi, cui saranno chiamati, periodicamente, non soltanto a compiere studi di preparazione, ma a collaborare nel modo più ampio, ammiragli e capitani di

vascello, in limitato numero, che abbiano dato prova sicura di possedere spiccata inclinazione in materia.

Vi intratterò, ora, brevemente su quanto è stato di recente realizzato per il Corpo Reale Equipaggi.

Nel gennaio di quest'anno ha avuto inizio la procedura della chiamata della leva di mare in dodicesimi, cioè la ripartizione dell'afflusso del contingente annuo della leva marittima in dodici mesi.

Riassumo i benefici che attendiamo dalla riforma studiata ed attualmente in piena applicazione, come ebbi ad annunciare nelle dichiarazioni della tornata parlamentare del 5 gennaio 1934.

Le operazioni di leva presso i depositi saranno più speditamente e proficuamente compiute da un'organizzazione stabilmente costituita, ma assai modesta, che attenderà con personale fisso, quindi pratico, alla vestizione, classifica, istruzione preliminare del contingente ed alla sua suddivisione tra le destinazioni di servizio, a terra e a bordo.

Lo studio organico relativo si è approfondito, quanto più possibile, nei particolari ed attualmente non v'è comando a terra, non nave grande o minore, che non sia a conoscenza, in ogni momento, di quanti uomini, di quale grado, di quale specialità, dovrà effettuare il movimento mensile. Io spero che, perfezionando ed affinando ulteriormente questa organizzazione, si possa giungere, in breve, alle designazioni nominali degli uomini da assegnarsi alle varie destinazioni, anziché a gruppi, come ora avviene.

Abbiamo così ottenuto anche migliori possibilità di alloggio delle reclute presso le caserme delle sedi di concentrazione; il che ci solleva dalle preoccupazioni sanitarie anche nei mesi più rigidi, mentre potremo con visite mediche più accurate, con rilievi più precisi e scientifici, effettuare accertamenti di malattie costituzionali che, latenti in precedenza, si rivelano all'improvviso, dopo qualche mese di servizio, risvegliate dal tenore di vita, più vivace del normale, seguito dal personale in ispecie a bordo.

Sulle navi e nelle altre sedi di servizio affluiranno, dunque, periodicamente, piccoli nuclei di giovani, il cui assorbimento sarà enormemente facilitato e non porterà apprezzabile disturbo organico.

La preparazione morale e la istruzione premilitare, che viene oggi impartita a tutta la gioventù italiana, consente di ridurre a pochi giorni il periodo di permanenza dei giovani ai Depositi per l'addestramento col-

lettivo; a bordo essi, in così modesto numero, si impratichiranno, in brevissimo tempo ed a sufficienza, dei loro compiti alle armi ed ai macchinari.

Col sistema ora escogitato, scompare definitivamente — e questo è senza dubbio il maggior vantaggio realizzato — la grave dannosa crisi di agosto, settembre e ottobre, che era profondamente sentita presso l'Armata e non verranno più distolti dalle navi gli ufficiali di ogni grado, ma specialmente inferiori e subalterni, e i numerosi graduati specialisti, che eravamo finora costretti a destinare a terra per il non breve periodo di reclutamento e non subirà interruzione alcuna l'addestramento delle forze navali per buona parte dell'estate e dell'autunno, nei mesi, cioè, assai indicati per esercitazioni e crociere.

Al congedamento avvenuto nell'agosto u. s. della classe 1912, si sono istituite riafferme annuali per il personale di leva, limitandone per questo primo anno, il contingente, che dovrà gradualmente ampliarsi negli anni venturi.

Il provvedimento, la cui attuazione era già stata tentata con modesto successo nel passato, trova invece ora un clima economico perfettamente propizio.

È nostra convinzione, derivata dalla conoscenza della mentalità del marinaio, che i primi aderenti alla riafferma troveranno numerosi imitatori in breve prosieguo di tempo.

Siamo stati indotti ad istituire tali riafferme nell'intento di conservare al servizio dell'Armata elementi provati ed esperti nelle loro mansioni, senza notevole aggravio finanziario, senza la ingente spesa per i corsi, come nel caso di volontari, e senza necessità — questo è importante — di conferire a questi riaffermati avanzamenti di grado e galloni sul braccio, che talvolta frustrano lo scopo perseguito, perchè la compagine e la costituzione degli equipaggi delle navi da guerra non sopporta, senza che il servizio ne soffra, troppo numerosi graduati.

E per altro verso, ciò contribuisce ad alleviare la disoccupazione.

Quando il regime delle brevi riafferme del personale di leva avrà raggiunto sufficiente sviluppo, anche il problema dei volontari ordinari potrà essere esaminato sotto luce alquanto diversa e più aderente alle necessità. Frattanto, ci proponiamo di porre subito allo studio, con conseguente sollecita applicazione, qualche riforma al sistema ora vigente per il reclutamento dei volontari a cosiddetta lunga ferma, poichè siamo persuasi

che i quattro anni d'obbligo sono di troppo modesto rendimento, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico.

Non v'ha dubbio: una marina militare moderna vive ed è efficiente, nei suoi quadri della bassa forza, quasi esclusivamente in virtù dei volontari specialisti, i quali, una volta formati con ragguardevole spesa, debbono essere conservati in servizio il più a lungo possibile, evitando le inutili promozioni maturate soltanto dagli scatti di tempo previsti dai manifesti d'arruolamento, ma che gli incarichi e le responsabilità non richiedono, mentre rendono pletorici i ruoli dei graduati.

Marine militari estere, che posseggono le migliori tradizioni organiche e forma di indiscussa efficienza, sono ormai appoggiate, nei loro servizi, ad una percentuale di volontari a lunga ferma del 90-95 per cento ed anche totale dei loro equipaggi.

Camerati, l'attività intensa e complessa della marina militare appare e si rivela alla osservazione superficiale del pubblico soltanto o soprattutto per gli spostamenti del naviglio da un porto all'altro, le crociere, i vari delle nuove unità, le funzioni tradizionali, le esercitazioni di fine anno addestrativo, fatti che entrano come modesti episodi nella vita del Paese e hanno rilievo nella stampa.

Se ci riferissimo ad una flotta di 30 anni or sono, per non prendere le mosse da più lontano, tutto ciò sarebbe specchio abbastanza fedele della sua attività.

Ma per potenziare e perfezionare oggi uno strumento di guerra così poderoso e complesso, occorrono tale vastità di mezzi e tale tenace formidabile lavoro di capi e di gregari, per saldare gli uomini alla materia e dare anima a quest'ultima, che il tutto non può avere giusto rilievo in isolate e ristrette visioni delle sue estrinsecazioni.

Se vogliamo adottare un termine di confronto accettabile, seppure non ancora appropriato, occorre pensare all'organizzazione di una delle più grandi industrie del mondo, nella quale si sia costretti, spinti dall'emulazione e dalla concorrenza, ad adeguare continuamente, febbrilmente i risultati delle ricerche scientifiche ed il prodotto tangibile al progresso che incalza velocemente.

Ma a ciò si aggiunga la complicazione — sconosciuta dall'industria, che è particolarmente statica e conservatrice nei riguardi delle maestranze e dei dirigenti — ma facilmente apprezzabile, derivante dalla necessità di rinnovare di continuo notevole parte dei gregari, formando i nuovi nel minimo tempo

e di avvicinare gli uomini nei posti di comando.

Perciò, quando si parla di un anno di addestramento occorre pensare al funzionamento di una gigantesca macchina militare, che ha vita per effetto di una sua propria organizzazione industriale ed eclettica e per influsso di un potente fascio di energie intellettuali e spirituali. (*Approvazioni*).

In tempo di pace, la marina ha un valore potenziale, che consente largo respiro politico, peso diplomatico e vasti orizzonti di attività esterna; in tempo di guerra, acquista e palesa ad un tratto tutto il suo pregio immediato e compensa dei gravami subiti in precedenza a titolo assicurativo.

Non impossibile, quindi, ma difficile è per il profano rendersi esatto conto di quanto si compie in una marina durante un anno.

Il camerata Negrotto Cambiaso, nella sua acuta efficace disamina del bilancio preventivo della marina per il prossimo esercizio finanziario, ha voluto e saputo mettere in buona evidenza l'opera amministrativa del Governo Fascista nella ripartizione dei fondi richiesti dal Ministro per continuare l'opera di ricostruzione della flotta e sopperire alle molteplici esigenze che alla sua vita si connettono.

Poco v'è da aggiungere alla sua gradita esauriente esposizione, che ha toccato con felice intuito e con giusta misura le questioni salienti che attraggono al presente l'attenzione del Ministro; e pochissimo a commento del riparto degli stanziamenti.

Ringrazio cordialmente gli onorevoli Camerati che hanno preso la parola in questa occasione.

Il loro folto gruppo e la loro competenza, mentre danno a me motivo di vivo compiacimento e premio all'opera sin qui svolta, attestano della ridestata comprensione del Paese dinanzi all'eminente problema militare marittimo.

Nella voce di gran parte dei miei interlocutori, io ho udito il ricordo nostalgico del tempo da loro trascorso nell'Armata navale, che essi — son certo — tornerebbero a servire col fervido amore e l'appassionato entusiasmo dei loro verdi anni. (*Approvazioni*).

È non è senza un alto significato che questo sereno proficuo dibattito si è svolto sotto la Presidenza di un insigne Ammiraglio (*Il Capo del Governo, i Ministri e i Deputati sorgono in piedi acclamando lungamente al Presidente*) che alla marina dedicò, un tempo, tutte le sue eccezionali vigorose energie e che

sul mare ha scritto pagine di fulgido eroismo. (*Vivissimi generali applausi*).

Nella gestione amministrativa trascorsa io ritengo, dunque, che quanto è stato compiuto debba soddisfarci.

Nuove e non poche unità di superficie e subacquee sono scese in mare; altre hanno rapidamente ed egregiamente superato il primo allenamento e sono entrate a far parte delle squadre, partecipando a tutte le esercitazioni; l'addestramento della Flotta è stato intenso e seriamente controllato.

I risultati ci confermano nella convinzione che possediamo ottimo materiale affidato a personale eccellente, di cui non sarà mai abbastanza esaltata l'abnegazione ed il forte sano entusiasmo. (*Applausi*).

Nelle officine e negli uffici si lavora con volontà con metodo con intelligenza e con passione, per far vivere e prosperare il possente organismo che ci è affidato, mentre nuove disposizioni legislative e provvidenze di natura organica ed etica sono state emanate, oppure sono allo studio, per consolidarlo e perfezionarlo.

I Marinai d'Italia, i Marinai nostri, pervasi di purissima fede fascista e in perfetta fusione di spiriti con le altre Forze armate, marciano al passo della Nazione tutta che è in cammino sotto il simbolo del Littorio. (*Vivissimi generali prolungati applausi — Grida reiterate di: Viva la Marina! Viva il Duce! — L'Assemblea scatta in piedi — Nuove generali acclamazioni al Duce e alla Marina — Alle acclamazioni si associa il pubblico delle tribune*).

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

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge.

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. Spese generali — Capitolo 1. Ministero — Personale — Stipendi, ed assegni vari continuativi (Spese fisse), lire 3,550,000.

Capitolo 2 — Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni d'acqua, lire 135,000.

Capitolo 3. Servizio delle autovetture per l'Amministrazione centrale, lire 70,000.

Capitolo 4. Biblioteche della Regia marina, lire 40,000.

Capitolo 5. Spese per telegrammi per l'Amministrazione centrale (*Spesa obbligatoria*), lire 25,000.

Capitolo 6. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria, per memoria*).

Capitolo 7. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 31,500.

Capitolo 8. Spese per indennità di infortuni e risarcimento di danni (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

Capitolo 9. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai gabinetti, lire 71,000.

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

Capitolo 11. Sussidi ad impiegati, insegnanti, militari, operai ed agenti di basso servizio già appartenenti all'Amministrazione della marina e loro famiglie, lire 78,000.

Capitolo 12. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti, al personale tecnico, ai militari destinati a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il Comando superiore del Corpo Reale equipaggi marittimi ed al personale di altre Amministrazioni dello Stato, lire 484,000.

Capitolo 13. Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici, lire 73,000.

Capitolo 14. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie — Premi e contributi per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 386,000.

Capitolo 15. Spese per acquisto di medaglie al valor militare ed al valore di marina; acquisto di decorazioni, lire 8,000.

Capitolo 16. Spese casuali, lire 12,000.

Capitolo 17. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Amministrazione della Regia marina (articolo 3 del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), *per memoria*.

Debito vitalizio. — Capitolo 18. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili (Spese fisse), lire 63,000,000.

Capitolo 19. Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (*Spese fisse*), lire 35,000,000.

Capitolo 20. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 70,000.

Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo. — Capitolo 21. Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo — Stipendi, paghe ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 3,693,000.

Capitolo 22. Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e del segnalamento marittimo — Materiale e mano d'opera — Rinnovazione degli apparecchi — Pigioni pel servizio dei fari e del segnalamento, lire 1,802,000.

Capitolo 23. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste — Indennità di responsabilità ai comandanti di zone, lire 94,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 24. Ufficiali della Regia marina — Stipendi, ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 47 milioni 500,000.

Capitolo 25. Ufficiali in posizione ausiliaria — Indennità annua (*Spese fisse*), lire 1 milione 500,000.

Capitolo 26. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina, lire 188,000.

Capitolo 27. Corpo Reale equipaggi marittimi — Stipendi, ed assegni vari continuativi, paghe e rafferme, lire 90,000,000.

Capitolo 28. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sottufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi, lire 23,500,000.

Capitolo 29. Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario, lire 15,000,000.

Capitolo 30. Corpo Reale equipaggi marittimi — Viveri, lire 68,000,000.

Capitolo 31. Corpo Reale equipaggi marittimi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti — Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali — Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni — Contribuzione alla Cassa invalidi della marina mercantile — Gratificazioni ai riformati, alte paghe ai musicanti e strumenti musicali — Spese delle scuole a terra — Distinzioni onorifiche — Spese per giochi sportivi e ricreatori — Biblioteche dei marinai — Trasporti di materiali — Rette ad Istituti per ricovero di figli di militari, lire 10 milioni.

Capitolo 32. Difese costiere — Soprassoldi al personale, lire 400,000.

Capitolo 33. Servizio semaforico e radiotelegrafico — Soprassoldi al personale militare — Spese per fattorini e cantonieri — Contributo al Comitato interministeriale per i servizi elettrici, lire 700,000.

Capitolo 34. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, assegni vari continuativi, paghe, indennità e soprassoldi, lire 2,600,000.

Capitolo 35. Retribuzioni alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento, lire 580,000.

Capitolo 36. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, soprassoldi ed assegni speciali a terra (Regio decreto 2 giugno 1924, n. 931) (*Spese fisse*), lire 600,000.

Capitolo 37. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, per i funzionari di altre Amministrazioni dello Stato e per gli estranei, lire 5,225,000.

Capitolo 38. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi marittimi, lire 5,600,000.

Capitolo 39. Premi per invenzioni, lavori e studi recanti un utile contributo nei riguardi scientifici, tecnici od economici, ai servizi della Regia marina, *per memoria*.

Capitolo 40. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 3,000,000.

Capitolo 41. Armamenti navali (competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore, lire 46,000,000.

Capitolo 42. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia Accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti — Comando delle scuole del Corpo Reale equipaggi marittimi) — Spese di funzionamento e di mense — Soprassoldi d'insegnamento ai professori militari, lire 3,690,000.

Capitolo 43. Istituti di marina — Stipendi ed assegni vari continuativi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 430,000.

Capitolo 44. Spese di giustizia — Spese inerenti ai reati di renitenza e diserzione — Spese per le carceri militari marittime — Soprassoldi ai giudici istruttori — Contributo per il funzionamento del tribunale supremo militare (*Spesa obbligatoria*), lire 60,000.

Capitolo 45. Servizio idrografico — Stipendi ed assegni vari continuativi al personale

civile dell'Istituto idrografico di Genova (*Spese fisse*), lire 480,000.

Capitolo 46. Servizio idrografico — Materiale — Contributo all'Istituto internazionale idrografico di Monaco, lire 400,000.

Capitolo 47. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi marittimi (giornate di cura e materiali d'ospedale), lire 2,400,000.

Capitolo 48. Personale per il servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*), lire 1,160,000.

Capitolo 49. Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare e nuove costruzioni ordinarie per i servizi militari marittimi — Spese di materiali, mercedi ed assegni vari al personale lavorante — Indennità di missione al personale militare e civile di ruolo dell'Amministrazione della guerra, lire 10,000,000.

Capitolo 50. Fitto di locali e canoni di acqua per la marina militare, lire 2,600,000.

Capitolo 51. Personali civili dipartimentali (di ragioneria, d'ordine, chimici, tecnici, e disegnatori tecnici dei Regi arsenali marittimi) — Stipendi ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 11,620,000.

Capitolo 52. Indennità di gestione e di responsabilità, lire 95,000.

Capitolo 53. Servizio semaforico e radio-telegrafico e delle comunicazioni in genere — Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento — Linee telegrafiche e telefoniche e indennità di missione al personale dei Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche per sopraluoghi, per studi e collaudi interessanti le linee della Regia marina, lire 1,500,000.

Capitolo 54. Difese marittime e costiere — Armi e materiale da guerra per il miglioramento e la conservazione della efficienza bellica — Materiale di uso specifico delle difese stesse, compresa la spesa per energia elettrica non inerente al servizio del casermaggio e degli arsenali — Linee telegrafiche e telefoniche e indennità di missione al personale dei Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche per sopraluoghi, per studi e collaudi interessanti le linee della Regia marina, lire 30,000,000.

Capitolo 55. Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi, lire 600,000.

Capitolo 56. Combustibili liquidi e solidi per la navigazione, per i servizi di bordo e per quelli a terra in genere della Regia marina — Spese relative — Ricostituzione delle scorte nei depositi combustibili — Costruzione ed impianti di serbatoi di combustibili liquidi — Fornitura d'energia per l'esercizio

degli apparati motori per i servizi a terra e per le Regie navi in disarmo e in riparazione — Materiali occorrenti per la produzione, trasformazione e utilizzazione della energia elettrica nei Regi arsenali militari marittimi, basi navali, officine, lire 62,000,000.

Capitolo 57. Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi, per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per le ferrovie locali — Ricostituzione delle scorte nei depositi — Materiali di consumo per le Regie navi, lire 15,700,000.

Capitolo 58. Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 3,800,000.

Capitolo 59. Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi — Spese di collaudo dei materiali — Spese per il movimento e trasporto dei materiali — Spese per i musei navali — Spese per l'intensificazione della vendita del materiale esuberante ai bisogni della Regia marina e pel funzionamento della relativa Commissione superiore, lire 7,000,000.

Capitolo 60. Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata — Sistemazione di cannoni sulle navi mercantili a scafo metallico — Acquisto di navi già costruite, lire 432,000,000.

Capitolo 61. Materiale e lavori di manutenzione e di riparazione nei Regi arsenali o presso l'industria privata alle unità iscritte nel quadro del Regio naviglio ed ai galleggianti, bacini, imbarcazioni, contraddistinti da caratteristiche della Regia marina — Ricambio delle dotazioni per dette unità, galleggianti, bacini, imbarcazioni, da effettuarsi con i mezzi dei Regi arsenali o dall'industria privata, lire 52,000,000.

Capitolo 62. Rinnovamento munizionamento e torpedini — Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo — Materiali per la costruzione di bersagli — Premi di tiro, lire 15,200,000.

Capitolo 63. Mercedi giornaliere, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese d'assicurazione — Acquisto di mute speciali da lavoro e di oggetti di medicazione per personale lavorante della Regia marina, lire 77,500,000.

Capitolo 64. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263), *per memoria*.

Capitolo 65. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 4,000,000.

Capitolo 66. Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali ed analoghe spese degli enti sprovvisti di assegni, lire 200,000.

Capitolo 67. Spese postali, telegrafiche e telefoniche dipartimentali, lire 340,000.

Capitolo 68. Spese per rilegature, macchine da scrivere, calcolatrici e materiali speciali — Acquisto di pubblicazioni tecniche per uso degli uffici dipartimentali, lire 350,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 69. Personale transitorio in via di eliminazione, lire 220,000.

Capitolo 70. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 460,000.

Capitolo 71. Indennità temporanea mensile al personale militare della Regia marina non provvisto di aggiunta di famiglia, lire 855,000.

Capitolo 72. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima, lire 11,885,000.

Capitolo 73. Indennità di licenziamento al personale lavorante della Regia marina (Regi decreti 19 aprile 1923, n. 945 e 7 giugno 1928, n. 1536), lire 200,000.

Capitolo 74. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri — Assegni ed indennità militare (*Spese fisse*), lire 1 milione 700,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 75. Fondo complementare per le nuove costruzioni navali, lire 50,000,000.

Capitolo 76. Acquisti di scorte intangibili di materiali metallici, lire 5,000,000.

Capitolo 77. Miglioramento dell'efficienza bellica delle Piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi — Spese di materiali; mercedi ed assegni vari al personale lavorante — Indennità di missione al personale militare e civile di ruolo dell'Amministrazione della guerra, lire 17,500,000.

Capitolo 78. Lavori portuali per il miglioramento delle Piazze marittime e delle basi navali — Spese di materiali; mercedi ed assegni vari al personale lavorante, lire 12,500,000.

Capitolo 79. Contributo per la costruzione dell'acquedotto di La Maddalena, lire 360,500.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — *Partite che si compensano nell'entrata*. — Capitolo 80. Fondo scorta per le Regie navi e per i corpi e gli enti a terra della Regia marina (Regio decreto-legge 5 dicembre 1928, n. 2638, convertito nella legge 31 dicembre 1928, numero 3049), lire 40,000,000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 5,023,500.

Debito vitalizio, lire 98,070,000.

Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo, lire 5,589,000.

Spese per la marina militare, lire 1 miliardo 055,518,000.

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 1,164,200,500

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. Spese generali, lire 15,320,000.

Spese per la marina militare, lire 85 milioni 360,500.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 100,680,500.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — *Partite che si compensano nell'entrata*, lire 40 milioni.

Totale del Titolo II. Spesa straordinaria, lire 140,680,500.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 1,304,881,000.

PRESIDENTE. Riassunto per categorie. Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria), lire 1,264,881,000.

Categoria II. — Movimento di capitali, lire 40,000,000.

Totale generale, lire 1,304,881,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura dell'elenco annesso.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1935-36, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 65 (articoli 20 e 44 del Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263).

Capitolo 24. Ufficiali della Regia marina — Stipendi ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*).

Capitolo 25. Ufficiali in posizione ausiliaria — Indennità annua (*Spese fisse*).

Capitolo 26. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina.

Capitolo 27. Corpo Reale equipaggi marittimi - Stipendi ed assegni vari continuativi, paghe e rafferme.

Capitolo 28. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina, ecc.

Capitolo 29. Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario.

Capitolo 30. Corpo Reale equipaggi marittimi — Viveri.

Capitolo 31. Corpo Reale equipaggi marittimi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti, ecc.

Capitolo 32. Difese costiere — Soprassoldi al personale.

Capitolo 33. Servizio semaforico e radiotelegrafico — Soprassoldi al personale militare — Spese per fattorini e cantonieri, ecc.

Capitolo 34. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, assegni vari continuativi, paghe, indennità e soprassoldi.

Capitolo 35. Retribuzioni alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento.

Capitolo 36. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, ecc. (*Spese fisse*).

Capitolo 37. Indennità di missione e di trattamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, ecc.

Capitolo 38. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi marittimi.

Capitolo 40. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.

Capitolo 41. Armamenti navali (competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore.

Capitolo 42. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia Accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti, ecc.).

Capitolo 47. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi marittimi (giornate di cura e materiali d'ospedale).

Capitolo 48. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*).

Capitolo 61. Materiali e lavori di manutenzione e di riparazione nei Regi arsenali o presso l'industria privata alle unità iscritte nel

quadro del Regio naviglio ed ai galleggianti, bacini, imbarcazioni, contraddistinti da caratteristiche della Regia marina — Ricambio delle dotazioni per dette unità, galleggianti, bacini, imbarcazioni, da effettuarsi con i mezzi dei Regi arsenali o dall'industria privata.

Capitolo 63. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese di assicurazione — Acquisto di mute speciali da lavoro e di oggetti di medicazione pel personale lavorante della Regia marina.

Capitolo 64. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263).

Capitolo 70. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*).

Capitolo 71. Indennità temporanea mensile al personale militare della Regia marina non provvisto di aggiunta di famiglia.

Capitolo 72. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima.

Capitolo 74. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri — Assegni ed indennità militare (*Spese fisse*).

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge.

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 2.

Le assegnazioni autorizzate con l'articolo 2 della legge 8 giugno 1933, n. 622, e col Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1223, per l'esercizio 1935-36, saranno iscritte per lire 432 milioni nella parte ordinaria, e per lire 5,000,000 in quella straordinaria, per acquisti di scorte intangibili di materiali metallici.

(*È approvato*).

ART. 3.

La quota annua autorizzata con l'articolo 3 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per le spese di miglioramento dell'efficienza

bellica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, è stabilita per l'esercizio finanziario 1935-36, in lire 17,500,000.

(È approvato).

ART. 4.

La quota annua autorizzata con l'articolo 4 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per lavori portuali interessanti il miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1935-36, in lire 12,500,000.

(È approvato).

ART. 5.

Le disposizioni dell'articolo 20 del testo unico concernente l'amministrazione e la contabilità dei Corpi, Istituti e Stabilimenti militari, approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, sono estese, in relazione al disposto del successivo articolo 44, ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi Arsenali militari marittimi; i relativi prelevamenti per questo titolo non potranno eccedere durante l'esercizio 1935-36 complessivamente la somma di lire 3,000,000.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio 1935-36, potranno operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui ai succitati articoli, sono descritti nell'elenco annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 6.

È prorogata a tutto l'esercizio finanziario 1935-36 la facoltà concessa al Ministero della marina dal decreto luogotenenziale 11 febbraio 1917, n. 189, di imputare i pagamenti ivi contemplati sul fondo dei residui fino a totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza della parte ordinaria del bilancio sia che si riferiscano a spese dell'esercizio stesso, sia che riguardino spese relative agli esercizi precedenti, limitatamente ai capitoli di cui appresso:

Corpo Reale equipaggi marittimi - Vestiario.

Corpo Reale equipaggi marittimi - Viveri.

Servizio semaforico e radio telegrafico e delle comunicazioni in genere - Materiale per l'esercizio, ecc.

Difese marittime e costiere, ecc.

Combustibili liquidi e solidi, ecc.

Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori, ecc.

Materiali per lavori di nuove costruzioni, ecc.

Materiali e lavori di manutenzione, ecc. del Regio naviglio, ecc.

Rinnovamento, munizionamento e torpedini, ecc.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (*Stampato* n. 449-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

KLINGER. Onorevoli Camerati, quando all'indomani della Marcia su Roma fu costituito il Commissariato per l'Aeronautica, pur nel numero e nell'intensità dei problemi che si presentavano all'esame, allo studio e alla soluzione dell'Ente nuovamente costituito, pur nell'interessante nuovo momento della vita del nostro paese, pur nel groviglio e nel complesso delle attività militari che si ponevano allo studio e la cui soluzione non poneva tregua, non poneva termine e aveva assoluta urgenza, non è stata dimenticata, pure in quel primo momento, l'aviazione civile.

La legge, che è il primo presupposto e il primo pilone delle attività aeree civili e commerciali del nostro paese, porta infatti la data del 20 agosto 1923. È di pochi mesi dopo, il regolamento susseguente alla legge che disciplina i rapporti fra la aviazione civile e lo Stato e regola le attività che doversero sorgere.

Nel corso di breve periodo, nel corso di pochi anni, era prima a Trieste la Società italiana dei servizi aerei che lanciava le prime linee sul nostro paese; son venute poi l'aerospesso italiano, la Società di navigazione

aerea, la Transadriatica, le Aviolinee, la Società Aerea Mediterranea, la Nord africana.

E così da un capo all'altro della Penisola ed oltre i nostri mari, oltre i confini della patria venivano lanciati i velivoli apportatori di comunicazioni, di traffici, di passeggeri, di progresso.

Dal 1924 al 1934 trascorre così un decennio che si può dire sperimentale.

E difatti di esperimenti si trattava, in quanto nel 1923 e 1924 scarsa era ancora la fiducia nel nuovo mezzo; ancora opposti i pareri, le idee, le opinioni se il nuovo mezzo di comunicazione potesse essere soltanto un tentativo, un esperimento o potesse veramente diventare un mezzo comune di trasporto e di comunicazione. Problemi vari di materiale, di apparecchi idrovolanti o terrestri, in legno o metallo, plurimotori o monomotori; ma tutti questi problemi sono, poi, stati gradualmente profilati, chiariti, precisati.

Noi dobbiamo ricordare quanti hanno dato la loro attività a questi inizi, quanti hanno svolto la loro opera in queste compagnie oggi cessate, la cui attività può essere forse oggi, per quanto ad anni di distanza e con maggiore esperienza, oggetto di appunti e di critiche. Però dobbiamo ricordare il beneficio, il vantaggio, l'aiuto, l'ausilio che queste attività hanno portato all'affermazione dell'aviazione civile, alla soluzione del problema.

Soprattutto dobbiamo ricordare, pensando al trascorso decennio fra il 1924 e il 1934, come già, all'inizio della sua attività, il Governo fascista abbia per primo fra i governi di Europa avuto fiducia in questo nuovo mezzo e sin dal '24 lanciato le basi di quella che doveva diventare l'aviazione civile italiana. (*Applausi*).

Sono troppo direttamente e personalmente interessato per parlarvi delle ragioni che hanno motivato la fusione delle compagnie di navigazione aerea, e soprattutto spinto il Ministero dell'Aeronautica a far sì che la compagnia parastatale Società Aerea Mediterranea diventasse il perno, il fulcro della nuova compagnia, cui il Capo del Governo ha indicato e designato il nome in «Ala Littoria».

Il nuovo indirizzo, sorto dall'esperienza e dagli esperimenti del primo decennio, ha consigliato il nostro, come altri paesi, a commettere, ad affidare l'esercizio delle linee ad un unico ente. Ragioni di economia, riduzione dei quadri negli alti comandi, riduzione delle spese generali, maggiore omogeneità di indirizzo, facilità di rifornimento del materiale, standardizzazione di tipi, di apparecchi

e di motori, soprattutto maggiore coesione e facilità di organizzazione, aumento della possibilità di accordi, coincidono col miglioramento del materiale offerto al pubblico, ai traffici, ai passeggeri.

Una tradizione era particolare della Società Aerea Mediterranea, della compagnia parastatale, la tradizione di regolarità e di sicurezza; in sette anni un solo incidente si è dovuto lamentare, e non per difetto di materiale. Questa organizzazione, questa tradizione è e sarà continuata nella nuova organizzazione che ha un vanto e un pregio — (è questo un terreno nel quale non è facile fare confronti e rapporti e nel quale piloti ed aviatori che sono piuttosto superstiziosi non amano indugiarsi) — quello della regolarità.

Noi dobbiamo per lo meno ricordare che la Compagnia italiana è quella che ha il vanto del minor numero, se non nessuno, di incidenti tra le compagnie europee e forse delle compagnie del mondo. (*Applausi*).

La fusione tra le compagnie ha portato anche al miglioramento del materiale, al miglioramento degli aeromobili, al miglioramento dei motori e dei mezzi messi a disposizione per l'esercizio delle linee.

Questo è vanto e merito soprattutto dell'industria nazionale. Oggi l'industria nazionale aeronautica ci dà modo di rispondere a tutte le esigenze del traffico, a tutte le esigenze dell'esercizio delle linee, sia che l'indirizzo di oggi o di domani voglia rivolgersi ai bimotori o ai plurimotori, o voglia dirigersi verso il metallo o verso il legno a seconda che, da tempo a tempo, verrà in preponderanza il diverso materiale.

L'industria italiana, ripeto, può oggi rispondere a tutte le esigenze, a tutte le richieste, a tutte le necessità.

È di questi giorni che un bimotore metallico ha fatto le sue prove; e proprio oggi ha ultimato le prove di collaudo, un quadrimotore, che sarà posto a disposizione dell'*Ala Littoria*, e senz'altro sarà messo in esercizio.

Questo quadrimotore noi non sappiamo chiamarlo oltre che col suo nominativo, perché se, in America, quella sua macchina che pur va molto bene, è buona ed efficiente, il Douglas l'ha chiamato l'«Albergo Volante» — che però nella sua prima comparsa in Europa non è stata fortunata, perché nel suo primo volo di linea l'apparecchio è tragicamente finito presso Bagdad, nel deserto della Siria, provocando la catastrofe dei componenti l'equipaggio e passeggeri — se quella macchina, dicevo, è stata chiamata l'«Albergo Volante», come chiameremo noi il nostro quadrimotore, in-

teramente italiano nella cellula, nei motori e negli accessori, il quale invece di dodici posti ha trenta posti, con il bar e con tutte quelle che sono le migliori attrezzature moderne?

Onorevoli Camerati! Mi consenta Sua Eccellenza il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica di fare alcune raccomandazioni modeste, data la persona da cui provengono.

Tutti i paesi più importanti e più interessati nell'Aviazione civile stanno oggi, anzi stanno da anni, volgendo le loro cure ai voli transcontinentali e transoceanici. L'indirizzo del Ministero dell'Aeronautica italiano è stato quello di studiare prima, di approntare prima, e di mettere a punto innanzi tutto il mezzo tecnico.

Il problema delle linee transcontinentali e transoceaniche è un problema a carattere essenzialmente, squisitamente, soprattutto, innanzitutto tecnico.

Approntare l'apparecchio che possa superare, fare il salto dell'Oceano del Nord Atlantico, e prima di tutto dell'Oceano del Sud Atlantico, è risolvere il problema delle linee transoceaniche.

All'industria nazionale è stato commesso il problema, che è in corso di soluzione.

Mi permetto di segnalare l'opportunità di affrettare il più possibile, per non arrivare quando gli altri da anni esercitano queste linee. Arrivare sicuri, pronti, e con tutti i mezzi necessari a disposizione, ma arrivare al più presto possibile.

Là dove le navi della nostra marina mercantile, verso Occidente e verso Oriente, portano la bandiera della nostra Patria, là devono arrivare i velivoli dell'aviazione civile! (*Approvazioni*).

Mi permetto però, contemporaneamente, di ricordare che troppe Commissioni, troppe leggi, regolamentazioni e disposizioni, sono state fatte. Erano indispensabili certamente...

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Sono Commissioni a carattere internazionale!

KLINGER. Giustamente osserva l'on. Sottosegretario di Stato che sono Commissioni a carattere internazionale; ed il nostro Paese, un grande Paese aeronautico non poteva mancare: gli assenti hanno sempre torto. E giustamente ricordo che i rappresentanti dell'Italia, in seno a queste Commissioni internazionali, hanno sempre cercato di arginare molte e molte proposte che venivano fatte.

Soltanto mi permetto segnalare l'opportunità di arginare ancora di più tutte queste proposte, se non vogliamo soffocare questi

giovani apparecchi dell'aviazione civile sotto una valanga di disposizioni e di regolamenti che indubbiamente hanno la loro giustificazione, sono quanto mai giusti e fondati, ma finirebbero qualche volta non ad aiutare ma ad arrestare il cammino veloce dell'aviazione civile.

Un'altra raccomandazione ancora: alcuni Ministeri non annoverano il mezzo aereo tra i mezzi comuni di trasporto. Noi chiediamo che il mezzo aereo sia valutato come mezzo comune di trasporto, dappoichè noi non facciamo correre nessun rischio di più di quello che i comuni mezzi di trasporto facciano correre ad ogni persona che se ne serva. Indipendentemente questo dalle diverse condizioni di tariffe e di prezzi.... (*Commenti*). Vuol dire che cercheranno i dirigenti delle Compagnie di navigazione aerea di rendersi conto delle necessità di coloro che si devono servire di questo mezzo messo a loro disposizione.

Onorevoli Camerati, trenta apparecchi ogni giorno solcano i cieli della Patria e vanno oltre i confini! Dovunque arrivino gli apparecchi dell'Aviazione civile italiana, segnati dal Fascio Littorio, essi sono salutati dalla ammirazione dei tecnici dalla fiducia dei passeggeri e delle persone che se ne servono.

Questo è merito dell'organizzazione dei tecnici dei dirigenti, ma soprattutto del personale navigante che con passione fa il proprio dovere e serve, al servizio dell'aeronautica italiana, l'Italia Fascista.

Onorevoli Camerati! Vi è una lunga e gloriosa tradizione che fa sì che la Marina militare abbia nella Marina mercantile la sua grande riserva.

Noi non possiamo essere nella stessa situazione, data la eseguità del numero e la diversità dei rapporti, ma ci auguriamo che quando ve ne fosse necessità, speriamo che il giorno in cui ce ne fosse bisogno invece di essere alla riserva, dato che siamo continuamente mobilitati (i nostri apparecchi partono, arrivano e tornano; e girano i nostri motori e le nostre eliche) speriamo di poter essere all'avanguardia alata dell'Aeronautica italiana.

Oggi ci accontentiamo di essere pronti, quando il DUCE lo voglia e il DUCE lo comandi e di portare frattanto i segni del Littorio sulle ali Fasciste per le vie e per i cieli del mondo, messaggi dell'Italia e del DUCE. (*Vivissimi applausi*).

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

FERRETTI LANDO. Onorevoli Camerati; in questa magnifica unità delle Forze Armate realizzata dal comando unico ed effettivo di un solo grande Capo, non parrà sconveniente che un fante dell'ultima guerra parli, per esaltarla, dell'Ala Fascista. So anche, per essere uno di questa Assemblea, che questa Assemblea Fascista al cento per cento preferisce i dati alle parole; ma so ancora che questa Assemblea tiene in sommo grado i valori ideali; perciò, prima di esaltare le conquiste dell'Ala Fascista e di accennare ai loro artefici, sento di interpretare un po' il sentimento di tutti noi, se levo l'animo verso coloro che ogni giorno combattendo per le vie dell'aria (perchè l'aviazione militare è un perenne combattimento per perfezionarsi al servizio della Patria) talvolta trovano morte gloriosa sui loro velivoli; e specialmente sintetizzo questi eroi dell'aria nel nome di Angelo Guidoni, che spartanamente seppe morire, ed a cui il 27 aprile si intitolerà la città di Guidonia che perpetuerà la gloria dell'aviazione italiana. (*Vivissimi applausi*).

E se dobbiamo parlare di conquiste, cominciamo da quelle spirituali, che sono più durevoli nel tempo e superano il tormento dei mezzi mutevoli.

Il Fascismo, anche sul settore aeronautico, ha saputo portare la Nazione alla più alta tensione ideale, creando una coscienza aeronautica. Non avrebbe potuto essere diversamente, perchè anche nell'aeronautica c'è un Capo che comanda col genio ma comanda soprattutto con l'esempio; perchè noi, fanti di tutti i gradi, ci siamo abituati a riconoscere il Capo in colui che sa di più, ma anche in colui che precede con l'esempio. Mussolini è un volatore di guerra.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. No, non ho volato in guerra.

FERRETTI LANDO. Alla Mostra dell'Aeronautica c'è che il Duce ha fatto due voli di guerra....

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. No, è un errore.

FERRETTI LANDO. E poi è andato a Fiume!

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. A Fiume sì, in guerra no.

(*S. E. il Capo del Governo lascia l'Aula salutato dal vibrante applauso dell'Assemblea*).

FERRETTI LANDO. Nell'immediato dopo guerra si fa il raid Roma-Tokio, che come sapete, fu una grande affermazione di volontà

in momenti in cui la volontà non era moneta corrente. Il Duce chiede ed insiste di partecipare al raid Roma-Tokio. Successivamente abbiamo Fiume assediata. Bisogna andare a Fiume di urgenza; non si può passare attraverso lo sbarramento delle truppe assediati; ed allora il Duce si reca a Fiume in aeroplano.

Si fonda la Federazione aeronautica italiana; viene richiesto agli iscritti di indicare dove hanno volato. Il Duce riempie così la scheda: « Io sottoscritto Benito Mussolini che ho volato, volo e volerò dove capiterà ».

Andiamo avanti. Il 2 marzo 1920, al Campo di Arcore, un atto di sabotaggio viene compiuto sull'apparecchio del Duce; l'apparecchio così sabotato, capotta fuori campo ed il Duce rimane ferito. Evidentemente, quel delinquente sabotatore, riteneva di poter arrestare il corso di Benito Mussolini; ma non solo non ci riuscì per i grandi destini cui il Duce era chiamato, ma nemmeno il suo atto delittuoso valse a togliere al Duce la passione del volo, se ancora oggi egli è un fervente e praticante soldato dell'aria.

Questa coscienza aeronautica dovuta anche e soprattutto alla volontà ed all'esempio del Capo, questa coscienza aeronautica ha dunque portato ad un grande sviluppo della nostra aviazione.

La nostra aviazione è stata, poi, molto sostenuta, agli effetti specialmente della creazione di una coscienza aviatoria, dall'opera del Partito, che si è estrinsecata con l'inclusione nei Littoriali delle prove di volo a vela. Ma non basta. Sarebbe desiderabile che anche nei corsi di preparazione politica, che si iniziano domani, accanto al libro ci fosse un po' di esercizi di volo. Gli uomini non sono dotti, e i dotti non sono uomini, secondo un detto inglese. Quando c'è dottrina non c'è virilità e viceversa. Non così da noi, dove la conciliazione è ottenuta con la formula « libro e moschetto ».

Queste scuole di volo a vela, come sapete, culminano nelle scuole di Pavullo; si continuano, poi, nelle scuole premilitari, nell'Accademia di Caserta, nella scuola di guerra aerea; ed è tutta una catena di istituti che ci assicurano di ottenere presto quei 10.000 piloti che sono nella volontà del Regime. Ciò serve per realizzare gli scopi dell'aviazione nei suoi vari aspetti di aviazione civile e come mezzo di propaganda al di là degli Oceani e dei mari; e voi sapete quale propaganda sia stata fatta dalla Crociera del

Decennale capitanata dal Quadrumviro Italo Balbo. Ma anche e soprattutto deve servire a dare una flotta aerea all'Italia, e una effettiva potenza militare, quella potenza militare che si sta creando e di cui si è avuta una prova durante l'esperimento sul campo di Furbara, dove fu colpito al 100 per cento il bersaglio da parte di quelle squadriglie militari, che si stringono agli ordini del Capo.

Proprio in questi giorni il generale Valle, soldato valoroso e atlantico (*Vivissimi applausi*) con un volo fulmineo volava dai colli di Roma alle lontane ambe etiopiche, a dimostrazione dell'efficienza dell'aviazione fascista.

Vibra ancora in quest'aula la voce di Carlo Del Croix che invocava che si dessero maggiori mezzi all'aviazione.

Qualche mezzo di più è stato dato, purtroppo non nella misura delle altre Potenze; eppure, per quanto il bilancio dell'aeronautica italiana sia il più piccolo in confronto di quello delle altre grandi Nazioni, noi possiamo asserire che i nostri aviatori sono fra i più insigni del mondo intero. La lotta in tempo di pace, per stabilire i primati dell'aviazione, non può che portarsi sul terreno delle conquiste tecniche e dello sport.

Ci sono delle distanze, ci sono delle misure che graduano i rispettivi valori. I primati più ambiti sono quelli del più alto, del più veloce e del più lontano. Alla ricerca del più alto e del più veloce presiedono due scuole: quella dell'alta velocità e quella dell'alta quota.

Nel campo del più veloce, voi sapete che cosa ha fatto l'Italia con il *record* di Agello, che ha raggiunto 709,202 chilometri all'ora e ha dato alla nostra Nazione il privilegio di aver l'uomo più veloce del mondo. Per avere l'idea di questa velocità, basti pensare che sulla tabella di questo primato, il primo posto spetta a Santos Dumont con chilometri 41,242 all'ora.

Nel campo dell'altezza, il nostro Donati, si sollevò a 14.443 metri, mentre questo primato, nelle tabelle di *record*, spettò per primo a Latham con 453 metri.

Il problema specialmente della conquista del primato di altezza, è un problema difficilissimo, anzi risultante di un insieme di problemi meccanici e fisiologici, perchè si tratta di arrivare a raggiungere condizioni innaturali, così per il cuore meccanico come per il cuore umano.

Tutto questo complesso di problemi fu risolto; e, che si dovesse risolvere per arrivare a queste altezze, l'ha provato l'espe-

rienza del passato, perchè nel 1875, il pallone « Zenith » si era sollevato a 8540 metri, ma il suo equipaggio era in parte perito; e anche recentemente, come sapete, per la conquista della cima dell'Everest, intrepidi pionieri lasciarono la loro eroica esistenza.

Per quanto riguarda questo primato sono da rilevare quelli che possono essere i suoi sviluppi, non solo ai fini pratici di avvicinarsi alla stratosfera con le possibilità di altissime velocità, il che permette di annullare praticamente le distanze fra i continenti, ma anche e soprattutto per conquiste di carattere scientifico, come la ricerca di quei raggi cosmici, che, se ben conosciuti, rappresenterebbero veramente la violazione dei grandi segreti che si annidano fra gli spazi interplanetari.

Un solo primato, quello del più lontano, non è nostro in senso assoluto. Stoppani e Corradi stabilirono il primato mondiale della distanza soltanto per gli idrovolanti. Io penso, onorevoli Camerati, che forse avremmo avuto anche questo primato assoluto della distanza se, in un atto ancora misterioso e sul quale non è stata ancora detta l'ultima parola, non avesse trovato la morte Francesco De Pinedo, che noi veneriamo non soltanto per la sua fine eroica e per la medaglia d'oro assegnata alla sua memoria, ma anche perchè egli fu per vari anni il protagonista sui cieli di tutto il mondo di questa gioiosa e vittoriosa giovinezza italiana, e anche perchè — non dimentichiamolo — quando i così detti intellettuali antifascisti vollero attaccare il Regime, attaccarono le « prodezze aereoplanistiche » del transvolatore dei cieli Francesco De Pinedo. (*Applausi*).

Camerati, un valoroso generale cinese, veterano di molte guerre e buon soldato, durante una di quelle avanzate dell'esercito giapponese che non costituirono atti di guerra, ma che consistevano in combattimenti, i quali portavano a conquista di territori (*Ilarità*), interrogato dopo uno di questi combattimenti da un giornalista disse: « Noi si combatte in terra; ma quando arriva questo castigo del cielo non c'è più che fare ».

Quel valoroso generale ed altri generali e ufficiali cinesi ora non farebbero più questo discorso, perchè là, come sapete, vi è una missione di aviatori italiani, i quali fanno compiere rapidi progressi agli aviatori della Cina.

Tutto il mondo, Camerati, è ormai convinto della necessità di armarsi per aria, di avere una potenza aerea; ma altro è affer-

marlo con discorsi, altro è attuarlo con i fatti. Vi sono ancora due pregiudizi contro la flotta dell'aria e in generale contro l'arma dell'aria, ci sono preconcetti di carattere pratico e preconcetti di carattere che vorrò dire morale o pseudo morale.

Quello di carattere pratico è dato dalla tendenza che hanno, per una innata inimicizia del nuovo, gli uomini a tentare di adattare, ai nuovi mezzi, i vecchi mezzi e la vecchia mentalità. Bisogna invece che ci persuadiamo che di fronte a un mezzo nuovo come il velivolo, dobbiamo adattare all'impiego e alle possibilità di esso i metodi, i mezzi e la mentalità del passato.

Questa stessa tragedia di incomprendimento si ebbe quando fu scoperta la polvere. Chi non ricorda le ottave ariostee contro Cimisco che usò l'arma da fuoco contro i cavalieri? Il poeta pianse per la morte di questi cavalieri; ma nonostante il suo pianto, le lance furono relegate dalle armi da fuoco nei musei. E verrà un giorno in cui le nostre armi saranno relegate nei musei da altre armi. È sempre il diritto di chi viene dopo con mezzi e possibilità maggiori.

Del resto anche un grande uomo del nostro secolo, un autentico precursore del Fascismo, Alfredo Oriani, di fronte all'impiego dei primi siluri, disse che questa sarebbe stata una cosa inumana; ma in questa inumanità prevista o almeno presentita dall'Oriani, c'era l'oblio di una legge eterna, che ad ogni offesa immediatamente si oppone una difesa, e quindi il rischio dell'attaccante è sempre, in ultima analisi, pari a quello dell'attaccato.

Anche nell'ultima guerra abbiamo avuto l'impiego dei sottomarini; ma abbiamo anche avuto dei piccoli scafi che smascheratisi all'ultimo momento, hanno colato nel mare i sottomarini, sicché questi corsari veramente eroici hanno trovato nel fondo del mare la loro gloriosa fine dentro la nave, sotto i colpi del fuoco avversario, o catturati da reti invisibili.

La moralità della guerra, nel caso della aviazione, è data da questa verità, la quale è molto semplice e smentisce una leggenda: si crede da alcuni che la guerra di domani sarà una guerra di corsa, fatta da velivoli contro gente inerme. No; invece la verità è questa; che alla forza si opporrà la forza, al velivolo il velivolo, alla flotta aerea una altra flotta, e così sorgerà una nuova forma di guerra, dove il rischio dei combattenti sarà pari fra i due partiti, e prevarrà quello che risulterà più forte e più preparato.

Camerati, anche su quelle decisioni ginevrine circa le limitazioni delle armi aeree in guerra, noi sappiamo già per esperienza che non c'è da fare nessun assegnamento. Quando l'uomo ha una arma l'adopera; questo è tutto, e voi sapete quello che possono valere i trattati quando scoppia un conflitto. E questo, del resto è l'insegnamento stesso della natura; non solo della natura dell'uomo, ma della natura in genere, la quale non è la natura idilliaca di cui parla Rousseau, ma è feroce: esse insegna che chi vince è il più forte, che il dominio spetta al più forte, ed è una falsa educazione quella che insegna il contrario! Perciò, anche in questo campo, il Fascismo, che è verità e forza, se plaude ai soldati dell'aria e indirizza verso le ali azzurre i suoi giovani figli, questo fa dicendo loro: Siate forti, siate degni dei primati pacifici di oggi, e delle vittorie cruenti di domani! (*Vivissimi applausi*).

Presentazione di disegni di legge.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*.

Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Per incarico di S. E. il Capo del Governo, Ministro degli Esteri e delle Colonie, ho l'onore di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Approvazione dell'Accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia ed il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934-XII, con effetto dallo stesso giorno. (543)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione, di questo disegno di legge. Sarà inviato agli Uffici.

RAZZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAZZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Attribuzione al Ministero dei lavori pubblici dei servizi dipendenti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e successivi fino al 1920. (544)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Giunta generale del Bilancio.

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sul bilancio del Ministero dell'Aeronautica.

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

TARABINI. Onorevoli Camerati. Non è certo possibile parlare del bilancio dell'aeronautica italiana senza rivolgere un pensiero pieno di ammirata devota riconoscenza a quanti, con un eroismo che spesso arriva al sacrificio della vita, hanno contribuito alle affermazioni grandiose della nostra aviazione.

Dalle imponenti transvolate ai recenti primati, di velocità, di altezza, di durata, è tutto un succedersi di conquiste ottenute con duro sacrificio, con tenace volontà, con profonda consapevolezza.

Se noi pensiamo alla disastrosa situazione della nostra aeronautica di prima della Marcia su Roma, se ricordiamo la prima grande manifestazione voluta nel 1933 dal nostro grande Capo, ad affermare che il Fascismo intendeva far risorgere e potenziare al massimo grado l'Armata aerea, se pensiamo ai 122 milioni che in quel primo anno di Regime fascista furono messi a disposizione del Commissariato dell'Aeronautica, si può ben dire che l'affermarsi dell'Ala Italiana ha proceduto di pari passo con l'affermarsi della Rivoluzione Fascista, così come il clima creato dal Duce ha permeato della passione per il volo tutta la Nazione, tanto che vediamo accomunati in questa grande aspirazione di potersi librare nel volo, migliaia di giovani e non pochi di noi anziani.

Di fronte a questa innegabile realtà è bene che il camerata Riccardi nella sua relazione abbia rilevato come giustamente taluni ritengono si debba deeroizzare l'aviazione, ma ciò non toglie nulla alla sublime aspirazione dell'uomo di sentirsi padrone del cielo, lanciato a velocità ognor crescente, attraverso le vie del mondo, in una affermazione di ardimento nel nome dell'Italia Fascista; ed il volo umano rappresenterà pur sempre una delle affermazioni più luminose, più vicina e più aderente allo spirito e alle opere perfette del creato.

Il breve esame che io farò, e di una parte sola, del bilancio, quella di carattere più particolarmente militare, tende unicamente a riaffermare la assoluta indispensabile necessità nella quale ci troviamo di assegnare a questa branca della nostra attrezzatura difensiva, i maggiori mezzi consentiti dalle nostre

possibilità finanziarie. Pur non volendo entrare nella vessata questione, lungamente dibattutasi da noi e all'estero, sulle caratteristiche di una possibile guerra, e quindi sulla preponderanza che potrà avere l'intervento aereo in confronto degli altri mezzi, noi non possiamo dimenticare che la nostra penisola, è senza meno, la Nazione più esposta alle offese aeree nemiche.

Pertanto lo stanziamento fissato nel bilancio che è sottoposto alla nostra approvazione in 849.605,000 con un aumento sull'esercizio in corso di lire 129,605,000, se pur rappresenta uno sforzo considerevole e dimostri come sia tenuta presente l'importanza militare dell'aeronautica, non è certo ancora tale da consentire una definitiva completa attrezzatura.

Tuttavia io penso che, compatibilmente con le esigenze finanziarie del Paese, i fondi concessi per lo svolgimento dell'attività aeronautica, potranno essere aumentati da ulteriori assegnazioni perchè, pur prescindendo da qualsiasi programma di guerra, in quanto è ormai troppo chiaramente documentata la inequivocabile direttiva di pace che informa la politica Mussoliniana, dobbiamo preoccuparci di garantire nel modo più perfetto possibile, anche nel cielo, la sicurezza della Patria.

Uno dei problemi fondamentali per la efficienza aeronautica è quella del personale. Ho già accennato alla coscienza aviatoria ormai creata dall'esempio e dalla volontà del Duce, e una dimostrazione l'abbiamo dai risultati ottenuti nelle scuole di pilotaggio aereo. Al secondo corso del 1934 ben 2414 furono le domande presentate, e sui 438 allievi ammessi, ben 384 furono brevettati, con una percentuale quindi dell'87,67 per cento.

Se si pensa alle enormi difficoltà che presenta una simile preparazione, sia per l'insufficiente numero di apparecchi a disposizione, sia per l'attrezzatura talvolta improvvisata e installata su campi di fortuna, dobbiamo rilevare che le scuole preliminari hanno assolto egregiamente il delicato compito loro affidato e dobbiamo rivolgere un plauso ai comandanti di reparto di Turismo Aereo che hanno dimostrato di essere ben consapevoli della responsabilità loro derivante dall'essere preposti alla preparazione delle giovanissime Ali d'Italia.

E tanta è stata questa consapevolezza e la capacità degli istruttori che, su un complesso di 10557 ore di volo e circa 400 allievi brevettati, gli incidenti di volo verificatisi furono soli 27, dei quali uno solo, dovuto a collisione, mortale.

Questi giovani, arrivati ai reparti di impiego e compiuta la istruzione di specializzazione, passano alle vere e proprie attività di reparto dove affinano non solo la preparazione e l'addestramento al volo, ma tutti gli studi inerenti al volo stesso.

E possiamo per davvero essere orgogliosi dei nostri ufficiali dell'arma aeronautica, i quali per la preparazione tecnica che acquisiscono nelle scuole di Reclutamento ed in quelle successive di perfezionamento, possono essere considerati fra gli Ufficiali intellettualmente più completi, di cui possono disporre le Forze Armate.

Il Reparto di « Alta Quota » a Montecelio, quello di Alta « Velocità » a Desenzano, sono le espressioni più significative della ricerca continua, incessante di ulteriori perfezionamenti dell'uomo, e del materiale che consentiranno al genio Aeronautico Italiano ulteriori ancor più grandi conquiste.

E a proposito del personale non si può non ricordare le meravigliose prove fornite dalle nostre squadriglie di alta acrobazia, che hanno destato l'ammirazione di quanti hanno avuto la fortuna di vederle alla prova.

E così tutti gli altri nostri camerati che militano nell'arma Azzurra hanno dimostrato di svolgere una attività eccezionale, con raro esempio di disciplina ed entusiasmo. Nel 1934 si è avuto un complesso di 185.176 ore di volo con un percorso totale di circa 32.405.800 chilometri, alla media oraria di 175 chilometri.

Mirabili risultati che denotano un perfetta attrezzatura fisica e spirituale degli uomini, e che sono ottenuti in quanto l'aviazione italiana ha ben dimostrato di sapere e di voler pagare di persona, dal più elevato in grado al più umile aviare.

Così è bene ricordare con il Relatore che nel decorso anno il nostro personale aeronautico ha saputo così altamente rafforzare le sue eroiche tradizioni da meritare:

- 4 medaglie d'oro al valore aeronautico;
- 1 medaglia d'argento al valore militare;
- 2 medaglie di bronzo al valore militare;
- 2 medaglie di argento al valore marina;
- 3 medaglie di bronzo al valore marina;
- 13 medaglie d'argento al valore aeronautico;
- 2 medaglie di bronzo al valore aeronautici;
- 14 croci al merito di guerra.

Altro problema fondamentale per la efficienza aeronautica è quella del materiale. Nel maggio del 1934 il DUCE ammoniva: « Abbiamo una flotta efficiente, ma gli aereo-

plani invecchiano presto; un aeroplano quando ha sei anni è già decrepito ». E quando un CAPO è così esplicito nell'impedire facili illusioni, non può mancare la certezza che nulla sarà trascurato anche in questo campo. Quand'anche fossero già stati consolidati gli ordinamenti e fosse terminato il periodo della ricostruzione, cui Sua Eccellenza Valle accennava nel suo discorso sul bilancio in corso, non bisogna dimenticare che la rinnovazione del materiale ha valore di necessità costante ed improrogabile, che equivale, anche a consolidamento avvenuto, ad un aumento continuo di spesa.

Lo sforzo che sta compiendo il Ministero in questo campo, è d'altronde veramente considerevole; e possiamo con orgoglio affermare che i tipi che hanno consentiti i recenti primati si sono imposti all'attenzione di tutti i tecnici e di tutti i competenti del mondo. Anche per quanto riguarda il perfezionamento e le innovazioni negli strumenti di bordo, ingentissimi sono i progressi compiuti, e appassionato lo studio che vi è dedicato. Così per quanto si riferisce alle segnalazioni ed alle comunicazioni elettriche e radio elettriche.

Nel campo dell'armamento, e qui entra in gioco la eventualità dell'impiego delle armi chimiche, gli studi sono pure proceduti con cura ed intensità. Specie di fronte alla conferma che ogni giorno abbiamo sullo scarso valore delle convenzioni fra i popoli, non possiamo illuderci e adagiarci nelle considerazioni umanitarie di una esclusione di così terribile mezzo di offesa.

D'altra parte troveremo sempre chi giustificherà la brutalità del mezzo con il rapido raggiungimento del fine e quindi con l'abbreviazione del conflitto a proprio vantaggio.

Uguale, pressante problema che il Ministero si è certamente posto e cui siamo certi dedicherà ogni sforzo, è quello di tendere alla indipendenza, e cioè alla nazionalizzazione dei carburanti.

Una viva raccomandazione mi sia consentita di fare in riguardo alla efficienza degli areo-clubs provinciali. Le attività di taluni è basata quasi esclusivamente sulla iniziativa e sull'amorevole prestazione di qualche appassionato, ma i mezzi sono costosi, e il Ministero deve trovare la possibilità di un maggiore aiuto.

Abbiamo una dimostrazione di quello che possono valere questi piccoli cenacoli del volo: quello di Genova ad esempio, ha consentito ad una appassionata quale si è rivelata la Marchesa Negrone, di conquistare un *record* di altezza.

Così raccomando di esaminare la necessità di andare incontro ai bisogni delle scuole di volo a vela.

I Comandi federali dei Fasci Giovanili di Combattimento hanno creato 56 scuole funzionanti con circa 4500 giovani iscritti. Ma perchè possano realmente procedere alla preparazione dei piloti per il volo a motore, e cioè perchè possano essere poste in condizione di far conseguire il così chiamato *attestato B*, occorre dotare le scuole stesse di un verricello che consenta di far raggiungere all'aliante la quota necessaria per un volo planato sufficientemente ampio alle evoluzioni richieste.

Ed infine mi permetta Sua Eccellenza Valle di formulare il voto che per noi anziani sia consentito qualche ritocco alle norme che regolano le visite di controllo, sempre naturalmente restando nel campo delle più complete garanzie di efficienza fisica agli effetti del volo sicuro.

Ed ho finito. Ho di proposito sorvolato sulle considerazioni dettagliate delle varie voci contenute nel bilancio, in quanto è certo ed indiscutibile che la più oculata economia non è andata disgiunta dall'ardente desiderio di raggiungere nel più breve tempo, il più grande risultato; e sono altrettanto certo di essere nel vero, affermando con voi che, pur nella scarsa disponibilità di mezzi, uomini e materiali della nostra aeronautica son forgiati con buona tempra Fascista e che la Fede che anima e sospinge verso l'azzurro cielo d'Italia e nel mondo l'Ala Fascista, ha un nome che è la promessa, anzi la certezza delle più sublimi conquiste! MUSSOLINI. (*Vivi applausi*).

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

Il seguito di questa discussione è rinviato a mercoledì.

Presentazione di disegni di legge.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. Per incarico di Sua Eccellenza il Capo del Governo, Ministro degli affari esteri e delle colonie, mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Approvazione del Trattato fra l'Italia e la Francia relativo al regolamento dei loro interessi in Africa, firmato in Roma il 7 gennaio 1935-XIII; (545)

Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia italiana ed il Kenya, firmato a Fi-

renze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo, stipulato in Londra il 22 novembre 1933-XII, mediante scambio di note; (546)

Approvazione dei seguenti atti stipulati in Roma fra l'Italia ed altri Stati il 23 novembre 1933-XII: Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli; Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia delle merci; Atto finale relativo alle Convenzioni suddette. (547)

PRESIDENTE. Do atto all'Onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati i primi due agli Uffici e l'altro alla Giunta per le tariffe doganali.

Votazione segreta.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (448)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 2053, concernente le modificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il subalterno) (477)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano. (485)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 58, relativo alla classificazione dei Regi Istituti e delle Regie Scuole d'arte. (506)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2024, che modifica il regime doganale dei « motocicli », delle « parti staccate di motocicli e dei velocipedi » nonchè degli acidi « cresilico » e « fenico », della « carta da parati » e dei « bottoni di madreperla » (508)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante disposizioni riguardanti l'Istituto Nazionale di Credito edilizio e la conversione al 4 per cento delle cartelle edilizie 6 per cento da esso emesse. (510)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 29, sui provvedimenti in materia di estimi e di imponibili catastali. (522)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 114, relativo

all'aumento del contributo finanziario da parte dei mutilati ed invalidi di guerra pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi. (525)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 116, inteso a precisare la portata della locuzione « ricompense al valor militare » usata in leggi e decreti concernenti la valutazione di benemerenze di guerra. (526)

Dichiaro aperta la votazione segreta.
(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).

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico che gli Uffici sono convocati alle ore 11 di mercoledì 27 marzo, col seguente ordine del giorno:

Esame dei disegni di legge:

Approvazione dell'Accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia e il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934, con effetto dallo stesso giorno;

Approvazione del Trattato fra l'Italia e la Francia relativo al regolamento dei loro interessi in Africa, firmato in Roma il 7 gennaio 1935;

Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia italiana ed il Kenya, firmato a Firenze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo, stipulato in Londra il 22 novembre 1933, mediante scambio di Note.

Mi riservo di aggiungere altri disegni di legge che pervenissero alla Presidenza.

Risultato della votazione segreta.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (448):

Presenti e votanti.	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	287
Voti contrari	0

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII n. 2053, concernente le modificazioni all'ordinamento gerarchico ed alle piante del personale degli uffici delle Ferrovie dello Stato (escluso il subalterno). (477)

Presenti e votanti.	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	286
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1935-XIII, n. 40, concernente la corresponsione del contributo statale sugli interessi dei mutui per il bonificamento dell'Agro Romano. (485)

Presenti e votanti.	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	286
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 58, relativo alla classificazione dei Regi Istituti e delle Regie scuole d'arte. (506)

Presenti e votanti.	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	285
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2024, che modifica il regime doganale dei « motocicli » delle « parti staccate di motocicli e di velocipedi » nonché degli acidi « cresilico » e « fenico » della « carta da parati » e dei « bottoni di madreperla ». (508)

Presenti e votanti.	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	286
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante disposizioni riguardanti l'Istituto Nazionale di Credito edilizio e la conversione al 4 per cento delle cartelle edilizie 6 per cento da esso emesse. (510)

Presenti e votanti.	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	286
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 29, sui provvedimenti in materia di estimi e di imponibili catastali: (522)

Presenti e votanti	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	285
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 114, relativo all'aumento del contributo finanziario da parte dei mutilati ed invalidi di guerra pel funzionamento degli uffici di assistenza dell'Associazione nazionale fra i mutilati ed invalidi medesimi: (525)

Presenti e votanti	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	286
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 116, inteso a precisare la portata della locuzione « ricompense al valor militare » usata in leggi e decreti concernenti la valutazione di benemerenze di guerra: (526)

Presenti e votanti	287
Maggioranza	144
Voti favorevoli	286
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Aghemo — Agodi — Alberici — Alessandrini — Alfieri — Allegreni — Amato — Amicucci — Andreoli — Angelini — Anitori — Aprilis — Arcangeli — Arcidiacono — Ardissona — Arias — Arlotti — Arnoni — Ascenzi — Ascione — Asinari di San Marzano — Asquini.

Baccarini — Baistrocchi — Baldi Giovanni — Baragiola — Baraldi — Barbaro — Barbiellini-Amidei — Bardanzellu — Barenghi — Barni — Belevi — Benni — Bergamaschi — Bernocco — Bertagna — Besozzi di Carnisio — Biagi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Biffis — Biggini — Bleiner — Boidi — Bolzon — Bonaccini — Bonardi — Bono — Bonomi — Borghese — Bottai Giuseppe — Botteri Tommaso — Bresciani — Bruchi — Brunni — Buffarini Guidi — Buttafochi.

Caffarelli — Calvetti — Calza-Bini — Cannelli — Capoferri — Capri-Cruciani — Caradonna — Carapelle — Carlini — Carretto — Casalini — Casilli — Castellino — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Cianetti — Ciardi — Cilento — Cobolli Gigli — Cocca — Coceani — Corni — Coselschi — Costamagna — Crollalanza — Cucini — Cupello.

Da Empoli — Dalla Bona — D'Annunzio — De Carli Felice — De Collibus — Del Bufalo — Del Croix — Del Giudice — De Marsanich — Dentice Di Frasso — De Regibus — Diaz — Di Giacomo — Dolfin — Donella — Durini.

Ercole.

Fabbrici — Fani — Fassini — Felicella — Felicioni — Fera — Feroldi Antonisi De Rosa — Ferragatta Gariboldi — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferroni — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Folliero — Fossa Davide — Fossi Mario — Fregonara — Frignani.

Gaetani Dell'Aquila D'Aragona — Gangitano — Garbaccio — Garibaldi — Gastaldi — Gennaioli — Genovesi — Gervasio — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Gibertini — Giglioli — Giordani — Giovannini — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Griffey — Guglielmotti — Gusatti Bonsembiante — Guzzeloni.

Host Venturi.

Igliori.

Jannelli — Jung.

Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — Lantini — La Rocca — Lessona — Livoti — Lojacono — Lucchini — Lucentini — Lunelli — Luzzati.

Macarini-Carmignani — Madia — Maffezzoli — Magini — Magnini — Malusardi — Manaresi — Maracchi — Maraviglia — Marchini — Marcucci — Maresca di Serracapriola — Marinelli — Marini — Martignoni — Masetti Enrico — Mazzetti Mario — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Mezzetti Nazzeno — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Moncada Di Paternò — Morelli Eugenio — Moretti — Mori Nino — Morigi — Morselli — Motolese — Muzzarini.

Negrotto Cambiaso — Nicolato.

Oggianu — Orlandi — Orsi — Orsolini Cencelli.

Pace Nicola Tommaso — Pagliani — Palermo — Panepinto — Paolini — Paoloni — Parisio Pietro — Parolari — Pavolini — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Pentimalli — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierazzi — Pileri — Pinchetti — Po-

cherra — Polverelli — Postiglione — Preti — Puppini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Razza — Redaelli — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ricci Giorgio — Ricci Renato — Rocca — Roncoroni — Rossi Amilcare — Rossi Ottorino — Rossoni — Rotigliano.

Sacco — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Sciarra — Scorza — Scotti — Serena — Serpieri — Sertoli — Silva — Solmi — Spinelli Domenico — Spizzi — Starace — Steiner — Suppiej.

Tallarico — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Tommaselli — Trapani-Lombardo — Tredici — Trigona — Tringali Casanuova — Tullio — Tumedei.

Usai.

Valery — Varzi — Vecchini Aldo — Vecchini Rodolfo — Vecchioni — Viale — Vidau — Vinci — Volpe.

Zingali.

Sono in congedo:

Bacci — Bisi.

Capialbi.

Fantucci — Ferretti Di Castelferretto.

Lualdi.

Marchi — Menegozzi.

Natoli.

Parodi — Piccinato — Pierantoni — Proserpio.

Serono.

Tanzini.

Urso.

Sono ammalati:

Catalano — Colombati.

Di Marzo.

Formenton — Foschini.

Guidi.

Leoni — Locurcio.

Mantovani — Mazzini.

Panunzio — Paolucci — Pottino Di Capuano.

Rabotti.

Velo — Verdi.

Assenti per ufficio pubblico:

Antonelli.

Basile — Benini — Borriello.

Ceci — Clavenzani — Cro.

De Francisci — Di Belsito Parodi Giusino — Donegani.

Fancello.

Lanfranconi.

Maggi — Mancini — Marquet — Moro Aurelio.

Nannini.

Olivetti — Olmo.

Pasini.

Schiassi — Spinelli Francesco.

Tarchi — Toselli.

Verga — Vezzani — Vignati.

Richiamati alle armi per mobilitazione:

Oddo Vincenzo.

Pettini.

Interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione presentata dal camerata Genovesi, il quale ha chiesto risposta scritta.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se, in attesa dell'esame da parte del Senato del testo concordato fra la Commissione e il Governo, di modificazione del primo comma dell'articolo 32 del Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del Tribunale per i minorenni, non ritenga opportuno di dare disposizioni affinché i provvedimenti previsti dall'articolo 225 del Codice civile, già sottratti alla competenza dello stesso Tribunale dei minorenni — siano dai pretori consentiti con una maggiore larghezza di apprezzamento e fuori di ogni inopportuno rigorismo interpretativo — e se, in ispecie, non ravvisi debbano essere sempre concessi dal pretore i provvedimenti di autorizzazione a riscuotere le indennità per sinistri da incendio, con reimpiego nella ricostruzione dei fabbricati. (*L'interrogante chiede risposta scritta*). (*Annunziata il 22 marzo 1935-XIII*).

« GENOVESI ».

PRESIDENTE. Questa interrogazione sarà trasmessa al Ministro competente.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ricordo che per mercoledì alle ore 11 sono convocati gli Uffici.

La prossima seduta avrà pure luogo mercoledì alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. — *Discussione dei disegni di legge:*

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 5, contenente norme in materia di scoperture dei dan-

neggiati di guerra verso gli Istituti anticipatori. (453)

2 — Norme pel conseguimento dei gradi di macchinista navale, macchinista per motonavi, motorista navale ed elettricista e delle autorizzazioni a condurre motori di limitata potenza. (455)

3 — Benefici di anzianità, nel grado di ufficiale di complemento, agli ex-volontari ciclisti ed automobilisti dei reparti disciolti nel 1915. (478)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 4, concernente l'autorizzazione all'Istituto Nazionale « Luce » ad assumere e rilevare partecipazioni azionarie in aziende aventi per scopo l'esercizio cinematografico. (495)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 106, per la proroga del sussidio straordinario di esercizio accordato alla Società Anonima per la ferrovia dell'Appennino Centrale (Arezzo-Fossato). (505)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1935-XIII, n. 36, recante modificazioni al testo unico delle disposizioni sul reclutamento degli ufficiali del Regio esercito, approvato con Regio decreto 21 marzo 1929, n. 629. (517)

7 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1935-XIII, n. 110, re-

lativo al prolungamento dell'autostrada Napoli-Pompei verso l'interno di Napoli. (518)

8 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 gennaio 1935-XIII, n. 113, col quale si autorizza la spesa di lire 100,000, quale contributo dello Stato per la costruzione della Chiesa di Santa Maria della Vittoria sul Montello. (519)

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (449)

III. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (451)

La seduta termina alle 18.30.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI