

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^a LEGISLATURA - I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ASSEMBLEA PLENARIA

VI.

RESOCONTO STENOGRAFICO

DELLA RIUNIONE DI VENERDÌ 5 MAGGIO 1939-XVII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **COSTANZO CIANO**

INDICE

| | <i>Pag.</i> |
|--|-------------|
| Congedi | 113 |
| Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>): | |
| Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII | 113 |
| LANTINI, <i>Ministro</i> | 114 |
| Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>): | |
| Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII | 120 |
| MOLFINO, <i>Relatore</i> | 120 |
| FERRETTI DI CASTELFERRETTO | 124 |
| VALLE, <i>Sottosegretario di Stato</i> | 125 |
| Disegno di legge (<i>Discussione</i>): | |
| Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII | 130 |
| PAROLARI, <i>Relatore</i> | 130 |
| RICCI GIORGIO | 131 |
| CHIOZZI MILLELIRE | 133 |
| BORGHESE | 134 |
| NEGROTTO CAMBIASO | 136 |
| Per il terzo anniversario della conquista di Addis Abeba: | |
| PRESIDENTE | 138 |

La riunione comincia alle 16.

GAETANI, *Segretario*, legge il verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che ho concesso congedi ai Consiglieri nazionali: Battifoglia, Cassini, Di Stefano Gioacchino, Ferreri, Frattarelli, Gennaioli, Ghigi, Guidi Giovanni, Magini, Maracchi, Maraini, Marasini, Merselli, Mugnozza, Orlando Giuseppe, Pace Nicola Tommaso, Pasti, Sessa, Scotti, Tredici, Vannelli, Veronese, Vitali Vittorio Carlo.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

Come la Camera ricorda, ieri è stata chiusa la discussione di questo disegno di legge, riservando la facoltà di parlare al Ministro.

Il Ministro delle corporazioni ha facoltà di parlare.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

LANTINI, *Ministro delle corporazioni*. (*Vivissimi prolungati applausi*). Camerati. I problemi trattati dai relatori e dai numerosi oratori, dimostrano, invero, che, a coloro i quali desiderano considerare l'attività del Ministero delle corporazioni, non si opponga che l'imbarazzo della scelta con una serie lunga e varia di problemi del lavoro, di assistenza e previdenza sociale, di produzione industriale e di organizzazione commerciale; di problemi autarchici e corporativi.

Da parte mia sono grato a tutti i camerati che hanno preso la parola, a coloro stessi che ne avevano il proposito; e particolarmente lo sono verso i relatori che hanno compiuto la cameratesca fatica di raccogliere, in una stringata relazione, efficacemente illustrativa, anche per lo sforzo di sintetizzare argomenti e situazioni complesse, il quadro di tutta quanta l'azione ministeriale. Ma soprattutto lo sono per la franchezza con la quale i vari problemi sono stati trattati, per la concretezza delle argomentazioni.

È questa una prova, un affidamento sul lavoro che potrà compiere la Camera dei Fasci e delle Corporazioni, lavoro utile e fecondo, appunto perchè aperto e ispirato al sano realismo di chi vive la vita vera, reale, di ogni giorno e di tutti i giorni; degli individui, delle categorie, delle collettività, dello Stato.

Sano realismo, ispirato alla dottrina ed all'azione mussoliniana che, fondandosi sulla fede certissima nell'avvenire del popolo italiano, trae dalle esperienze e dalle difficoltà stesse ragione per respingere così l'ottimismo puerile di chi vive beato e si compiace della propria fantasia, vedendo o illudendosi di vedere tutto facile, tutto piano, tutto roseo, come il pessimismo a tutto spiano della varia vagante congregazione dei critici flagellanti.

È il metodo, è l'azione corporativa che sta rettificando la cosiddetta eloquenza politica e ripudia l'oratoria rotonda e vana che passa sotto la qualifica di parlamentare. I problemi e le situazioni economiche e sociali, da cui pur trae quotidiana ispirazione, movimento e nobiltà di azione la politica, sono essenza di vita e di umanità, di aspra vita vissuta.

Problemi e situazioni, perciò, sdegnano le inutili parole, che non fanno loro compiere nessun passo avanti verso la soluzione, e richiedono invece considerazione ponderata, osservazione diligente, vivo interesse, franchezza di giudizio, senza rigidità preconcepite di critica e senza iridescenze laudatorie.

Così oggi io non farò il « discorso » per quanto la tentazione di ordinare la materia

in una esposizione elaborata abbia il suo fascino, specie quando essa potrebbe anche per quest'anno dar conto di un altro ciclo particolarmente produttivo di progressi realizzatori. (*Approvazioni*).

È l'anno che si è concluso col Ventennale dei Fasci di Combattimento. È il 17° anno dell'avvento fascista, fervido di eventi esterni ed interni, vivo e appassionante per l'Italia mussoliniana in cammino. È un altro della serie degli anni che il Duce sembra tenere nel suo pugno, per guidarne i destini verso nuove mete, verso nuovi approdi, verso nuove e più alte quote di giustizia sociale. Noi ricordiamo gli eventi felici che si sono maturati intorno alla ricorrenza del Ventennale, e ne abbiamo segnata la scadenza nel nostro spirito, con un fervido atto di fede e di auspicio per l'avvenire.

Seguirò invece il corso stesso della discussione, il richiamo dei camerati che hanno interloquito, e del relatore camerata Landi che ieri, si è assunta anche la parte del camerata Scotti indisposto, con un succoso discorso che la Camera ha seguito con interesse e vivamente applaudito.

In primo luogo eccomi all'accenno del relatore circa il Fondo speciale delle corporazioni, alimentato, come ognuno sa, con una percentuale del 10 per cento sui contributi sindacali.

Questo Fondo speciale, di cui tutti conoscono l'esistenza quando sembra opportuno ricorrervi, e che tuttavia appare misterioso e miracoloso come il pozzo di San Patrizio, è un accantonamento modesto che serve appunto a servizi interni ed esterni del Ministero (spese per gli organi corporativi centrali, per la propaganda e la cultura corporativa, per l'assistenza economica e sociale, per l'assistenza ai lavoratori, per il progresso scientifico in materia industriale e mineraria, per la vigilanza sulle associazioni professionali, per concorso nelle spese di funzionamento degli Uffici di collocamento, dell'Ispettorato corporativo, della Magistratura del lavoro, dei Servizi del commercio estero, ecc.). Esso perciò concorre ad alleviare gli stanziamenti del bilancio a carico dello Stato, quando qualche volta non li evita addirittura.

Concordo con l'opinione espressa dal camerata Landi, che il Fondo speciale non debba essere distratto in erogazioni che non interessino le categorie che lo alimentano con i contributi loro.

Così è del resto sostanzialmente.

Il camerata Landi ha fatto parte del Consiglio di amministrazione, al quale parteci-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

pano, fra le altre, la rappresentanza delle Associazioni professionali, il Ministero delle finanze (Ragioneria generale dello Stato, severa tutrice di ogni economia), il Consiglio di Stato, la Magistratura. Egli ha dato la sua collaborazione alla gestione del Fondo, che bene conosce; è mio intendimento continuarla, secondo gli scopi che egli stesso ha indicato in particolare a favore dell'Autarchia, in genere, e delle Stazioni sperimentali, in particolare.

Questo delle stazioni sperimentali è un argomento che si presta a considerazioni particolari e generali.

In linea particolare, le stazioni sperimentali sono attualmente sette:

Milano: stazione sperimentale per la seta; stazione sperimentale per le fibre tessili (carta e cellulosa); stazione sperimentale olii e grassi; sezione sperimentale combustibili liquidi (presso l'Istituto chimico del Politecnico, in corso di trasformazione per farne una stazione sperimentale vera e propria);

Parma: stazione sperimentale per le conserve alimentari;

Napoli: stazione sperimentale cuoi e pelli;

Reggio Calabria: stazione sperimentale essenze.

Per l'esercizio 1939-40 lo stanziamento nel bilancio è stato aumentato di lire 100,000 e portato perciò a lire 1,060,000, tenendo presente che tale fondo viene normalmente integrato dal Fondo speciale per le Corporazioni, dal quale vengono spesso erogati sussidi per ragioni varie.

Vi sono da aggiungere però gabinetti sperimentali per i cereali, i vini, gli olii, ecc. presso taluni Consigli provinciali delle Corporazioni, e quello presso la Camera agrumaria di Messina per le essenze e l'acido citrico.

Non è molto, anzi è poco. In questo momento per l'attività autarchica ne occorrerebbero altre.

Ne occorrerebbero ad esempio una per i principali prodotti tessili e forse una per il vestiario; una per gli olii commestibili e per i vini; una per il latte, i derivati fino alla caseina; e così via.

Ma, enumerando le utili e desiderabili stazioni sperimentali, son venuto al problema generale della sperimentazione cui si è richiamato il camerata Menegozzi, con opportune considerazioni che pienamente condivido.

È certo che un progresso sensibile si è realizzato in questi ultimi anni, in fatto di sperimentazione; ossia in linea di intesa e di collaborazione fra scienza e industria.

Giustamente Menegozzi ha citato Guidonia, la cittadella fervida di studi e di esperienze della gloriosa Aviazione nazionale.

Lo Stato, posto di fronte ai grandi problemi dell'aeronautica, ha chiesto di essere servito dalla sperimentazione scientifica. Il Duce, per dare alla scienza il modo di servire lo Stato, ha servito la scienza aeronautica creando Guidonia.

L'esempio è altamente dimostrativo.

Ma può lo Stato far tutto e far da solo, per ogni ramo di produzione, per ogni settore dell'azione autarchica?

I convegni fra dirigenti industriali e scienziati di Bolzano e di Venezia hanno impostato i problemi della sperimentazione. Occorre continuare, martellare il ferro fin che è caldo.

Per me, le conclusioni pratiche sono ancora queste: operare il collegamento di tutte le iniziative. Vi devono contribuire lo Stato, le associazioni economiche e produttive, i privati: in altre parole, gli organi amministrativi e tecnici del Regime, i produttori.

Gli obbiettivi possono essere così riassunti:

1°) azione coordinata fra i laboratori sperimentali pubblici, universitari e scientifici (di singoli, e di industrie);

2°) predisporre e concorrere alla loro adeguata dotazione.

Le organizzazioni sindacali interessate, le Corporazioni, il Consiglio nazionale delle ricerche devono proporsi queste soluzioni, saggiarle, formularle per i provvedimenti da adottare. Il Governo non sarà tardo nel seguire la via pratica che gli sarà indicata. La sede e la data propizia per risolvere questo urgente, assillante problema, camerata Menegozzi, potrebbe essere la Commissione suprema per l'autarchia, nella sua prossima riunione del mese di ottobre.

E bene, dunque, prepararsi fin d'ora.

Ed eccoci così all'autarchia, alla quale la sperimentazione scientifica può dare, deve dare un apporto decisivo.

L'azione autarchica, attraverso il lavoro delle Corporazioni e dei loro Comitati tecnici, della Commissione suprema per l'autarchia è ben nota ed è inutile indugiare qui, ripetendo dati già illustrati, e concetti già espressi dalla relazione.

Dico solo che l'azione coordinatrice, invocata da tutti coloro che dei problemi autarchici si occupano, ha trovato l'organo realizzatore nel Comitato interministeriale per l'autarchia, creato col Regio decreto-legge del 9 gennaio.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Esso riassume nella sua struttura e nel suo spirito informatore tutta la dinamica del Regime, in quanto è destinato ad assicurare, con la maggiore continuità e regolarità, il più efficace e diretto coordinamento, nell'esame dei problemi attinenti all'autarchia, fra i vari organi chiamati ad attuare in questa materia le supreme direttive.

La composizione del Comitato interministeriale rispecchia il particolare rilievo che viene dato all'aspetto politico, economico, militare, che presenta l'autarchia.

Oltre i Ministri interessati per la loro normale competenza (Ministri delle corporazioni, delle finanze, dell'agricoltura e foreste, delle comunicazioni e degli scambi e valute) fanno parte del Comitato, come membri permanenti, insieme al Ministro Segretario del Partito, il Capo di Stato Maggiore Generale, il Commissario per le fabbricazioni di guerra, il Segretario della Commissione Suprema di Difesa, il Presidente del Consiglio Nazionale delle ricerche, il Governatore della Banca d'Italia.

Per la prima volta appare nella nostra legislazione, mediante le disposizioni del decreto-legge che istituisce il Comitato, l'indicazione precisa ed esplicita che la politica economica del Regime è in funzione dell'autarchia della Nazione, collegando intimamente, — com'è naturale — gli aspetti dell'economia civile con quelli della difesa militare del Paese.

In esecuzione dei deliberati del Comitato Interministeriale, il Ministero delle corporazioni è autorizzato, anche in deroga alle disposizioni vigenti, a permettere nuovi impianti industriali, a fissare i prezzi di prodotti autarchici, a prescrivere alle imprese industriali di adottare determinati processi produttivi, anche stabilendone le modalità.

La costituzione del Comitato interministeriale, non soltanto ha inteso di ribadire che la politica autarchica deve avere la sua ineluttabile realizzazione, ma ha soprattutto inteso di mettere sotto la disciplina di una volontà fermissima tutte le attività, le forze, le iniziative, gli studi, che nella fase di preparazione, di controllo ed esecuzione assumono particolare importanza ed urgenza per quella azione che per vastità, complessità ed importanza, si può ben definire la strategia dell'autarchia, al modo istesso con il quale le Nazioni plutocratiche definiscono la loro posizione di privilegio: nella strategia delle materie prime.

Il Comitato ha iniziata la sua attività subito dopo la sua costituzione, tenendo una

serie di riunioni nei mesi di febbraio, marzo e aprile, nel corso delle quali ha affrontato importanti problemi in numerosi settori dell'attività produttiva, che richiedevano una rapida soluzione.

Esso si è particolarmente occupato dei carburanti liquidi, dei combustibili fossili, dei minerali ferrosi, dei metalli leggeri (alluminio e magnesio), della gomma e delle resine sintetiche, delle miscele di fibre tessili con fibre di produzione nazionale, e del vetro d'ottica fine, dando, per tutti questi problemi, direttive e disposizioni, che avranno per effetto di segnare un deciso impulso verso la soluzione autarchica dei problemi stessi, fondamentali per l'economia del Paese.

Il camerata Capoferri ha svolto alcune considerazioni degne di rilievo sulla concessione dei nuovi impianti, riconoscendo che il Ministero corregge, quand'è il caso, qualche atteggiamento restrittivo e qualche tendenza esclusivista.

È nella natura delle cose che così avvenga. La disciplina dei nuovi impianti è invocata da tutti ed è — nei casi particolari, in cui è in gioco l'interesse singolo — intesa o in senso restrittivo contro i nuovi imprenditori richiedenti, o in senso larghissimo, (secondo cui l'eccezione diventa la regola), per chi invece ha interesse ad aprire nuovi impianti.

La giusta misura deve essere trovata dalla Corporazione, la quale per la sua stessa composizione corporativa e per la presidenza tenuta dal Partito, ha in sé i mezzi e l'autorità per frenare le manifestazioni degli interessati, che sono dentro la corporazione o trovano modo di giungervi.

Per quanto riguarda l'artigianato vero e proprio, si può dire che in base alla prassi finora seguita è escluso dalla disciplina dei nuovi impianti. Non lo possono essere invece le piccole industrie.

In taluni casi sono opportune l'indulgenza e la larghezza. In taluni ciò significherebbe voler contraddire al principio ammesso, e alla opportunità riconosciuta.

Una regola assoluta non serve mai. L'equità, la imparzialità devono essere i criteri cui ispirare l'azione egregia delle Corporazioni, le quali nell'autorizzare nuovi impianti, si mantengono a criteri generali contrari all'esclusività, accordando su 100 domande oltre il 70 per cento dei permessi.

Parecchi Camerati, a cominciare dal Relatore, hanno accennato alle «zone industriali», e alla necessità di evitare gli accentramenti urbani che ne derivano.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Il Consiglio dei Ministri del 29 aprile ha approvato, d'iniziativa del Ministero dell'interno di concerto con questo delle corporazioni, un provvedimento che tende a controllare ed a frenare l'afflusso di popolazioni rurali verso l'industria, valendosi anche del funzionamento degli uffici di collocamento.

Ma è certo che, necessità autarchiche e convenienze dell'organizzazione della difesa della Nazione in guerra, prospettano la politica delle zone industriali con orientamenti e direttive favorevoli al decentramento.

Anche qui qualche correttivo al criterio puramente economico sulla ubicazione degli impianti si viene prospettando, e indurrà a diradare i nuovi impianti, nelle migliori condizioni possibili, dal Settentrione, ove i centri abbondano, all'Italia Centrale e Meridionale.

Il camerata Capoferri ha trattato del prezzo dell'alluminio.

Il camerata Baraldi del prezzo dell'energia elettrica e dei concimi.

Considerazioni, le loro, non lontane dalle mie.

Ma bisogna tener presente che ci troviamo in un periodo di impianti crescenti, a marce forzate, così per l'alluminio, come per l'energia elettrica; in queste circostanze non è facile regolare e soprattutto uniformare i prezzi di beni strumentali come quelli citati.

Le Corporazioni competenti devono e possono approfondire e acuire l'indagine ed intensificare la vigilanza.

Esse possono meglio, e più imparzialmente che ogni altro organo, dare direttive pratiche all'azione diurna che in materia di prezzi, svolge il Ministero delle corporazioni, anche per mezzo dei Consigli provinciali delle corporazioni.

Azione diurna, faticosa, e veramente, non facile. Il camerata Ricci, (*Vivissimi applausi*), che vi si dedica con dedizione e con studio, sperimenta con me le difficoltà di questa azione.

Chi è compratore si lamenta del prezzo che deve pagare: anche se si tratta di un compratore-produttore, e non soltanto del puro e schietto consumatore.

Per contro, chi è venditore non è, diciamo pure — anche quando il prezzo è ottimo — mai contento del prezzo che tocca e favorisce ogni tendenza al rialzo.

Eppure la politica dei prezzi è stata questa: orientare la situazione verso la stabilità, non sulle quote più basse (pur evitando le quote più alte) ma su quote medie che potessero ritenersi remunerative. Ed è bene ricordare che questa tendenza è stata favorita, dopo l'azione iniziata

dal Partito subito dopo i provvedimenti dell'adeguamento monetario, poichè il Partito ha potuto con la sua azione infrangere le onde rialziste mosse dalla speculazione, come del resto sempre avviene.

E così un rialzo dall'ingrosso al minuto è stato permesso sino ad una misura che non rendesse antieconomica la situazione generale con un gonfiamento eccessivo, inflazionistico dei prezzi contro i quali il consumo avrebbe aspramente reagito. Era questa una direttiva di massima, superiormente autorizzata, poichè tutti ricordavano la dura crisi del 1929-1930 e anni successivi, stagnante sul crollo dei prezzi!

Ma chi conosce il segreto del prezzo remunerativo? Chi pensa si possa giungere mai all'accordo unanime, volontario sul prezzo remunerativo? La misura della remunerazione è negata perfino agli Dei, salvo forse alla dea dell'abbondanza, che non ha seggio permanente sull'Olimpo, seppure essa esista mai, e non sia invece immaginaria.

Gli è che, diciamo ancora una volta, l'*homo economicus* non esiste. Esiste l'uomo; che — per usare immagini agresti — coltiva sempre con cura speciale l'orticello, o il giardino, o il parco, o il latifondo del proprio interesse, e pone raramente occhio all'interesse altrui, all'interesse generale.

Così si dimentica che se c'è crisi di prezzi bassi, v'è anche, con altrettanti danni, crisi di prezzi alti.

V'è chi si dimentica che il rapporto prezzo — capacità d'acquisto — possibilità di esportazione è incontrovertibile; variarne un termine vuol dire alterare il rapporto a danno degli altri due, che reagiscono sovente con rapidità estrema contro il primo, rendendo illusorio e dannoso il ghermito aumento.

Occorre avere la nozione della misura dei margini e quella dell'equilibrio dei valori, e contentarsi, in tempi duri, nei quali il commercio mondiale è ancora ridotto all'incirca del 20 per cento e per taluni prodotti del 50 per cento, di utili minori; riportandoci almeno col pensiero a quelli assai più logici e veramente economici dei tempi lontani, quando l'equilibrio era basato non sui milioni, ma sulle mille lire, sulla liretta, magari sui centesimi.

Io ritengo — ed ho finito su questo argomento — che un aumento di prezzi, oggi, avrebbe conseguenze perniciose sulla circolazione monetaria, sulle capacità del mercato, sulle possibilità di lavorare per l'esportazione, che ci è necessaria, anzi indispensabile per l'equilibrio della nostra economia e per le possibilità del nostro lavoro.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Ed intendo aumento generale dei prezzi, perchè è evidente che situazioni particolari derivanti dall'importazione dalla produzione, da variazioni stagionali impongono una certa dinamica al movimento dei prezzi; ma è importante che questa dinamica sia contenuta nel quadro generale, e che la situazione generale rimanga fissata sull'equilibrio e sulla stabilità. (*Applausi*).

E qui mi accorgo di una lacuna nelle note che ho predisposte.

Il camerata Landi ed altri oratori hanno accennato al costo di produzione. Il costo di produzione così come sovente è osservato, studiato, dibattuto con intonazione prevalentemente polemica, è un po' il peccato originale della produzione. Qualunque regime tende a determinare, per ridurlo al minimo, il costo di produzione. Anche la Russia ricerca il costo di produzione. Il liberismo ha sempre ricercato il costo di produzione ed ha creduto di scoprirlo nella risultante della concorrenza e nell'incontro fra la domanda e l'offerta. Il costo di produzione si dice, è un mistero. Il camerata De Stefani, in un recente articolo pubblicato sulla *Stampa*, dava un'idea della complessità del costo di produzione, e finiva tuttavia ammettendo che esso fosse un problema di carattere politico. Sempre un problema è di carattere politico quando è urgente e quando ha dimensioni e riflessi che si ripercuotono sulla collettività. Ma il problema, politico o no, non può essere risolto che con un'indagine tecnica, con severa conoscenza tecnica.

È probabile che « il costo di produzione », come tale, non esista: esistono « i costi di produzione ».

Allora quale è il costo più conveniente per la collettività; quale « il migliore » che la politica deve tener presente per orientarvi l'azione economica pubblica e privata, l'azione doganale, protettiva, fiscale, ecc.?

Evidentemente quando ci si trova in congiunture anormali provocate da crisi che persistono da decenni, ovvero quando si è incitati a nuove produzioni ed a trasformazioni di impianti, il costo di produzione diventa una risultante complessa e dipende da fattori diversi e da equilibri delicati e instabili.

È certo che allorquando le Corporazioni, con azione di lunga lena, non facile, anzi difficile per molti e vari aspetti, avranno potuto approfondire e sviscerare il problema dei costi di produzione, poichè ad esse soprattutto il problema può essere ed è infatti affidato, avranno compiuto l'azione più rivo-

luzionaria e nel tempo stesso più saggiamente revisionatrice che al regime corporativo, come a qualsiasi regime, possa essere assegnato.

A proposito di rapporti economici e di azione corporativa fra le categorie, i camerati Agnino e Chiozzi hanno parlato degli accordi collettivi e delle clausole dei contratti tipo.

Io riconfermo che ritengo accordi collettivi e contratti tipo strumenti ottimi di intese fra le categorie e di disciplina e perfezionamento della circolazione e distribuzione delle merci.

Dirò loro, brevemente, senza entrare nelle sottigliezze delle questioni giuridiche che un passo decisivo sta per compiersi, essendosi, per l'appunto, in questi giorni realizzata l'intesa fra il Ministero della giustizia e quello delle corporazioni, che si era fatto interprete di una direttiva di massima pronunciata dal Comitato corporativo centrale.

L'accordo ha permesso di trovare la formula per la quale — senza offendere il principio giusto e necessario della unità della giurisdizione — le clausole compromissorie contenute negli accordi economici e nei contratti tipo, saranno, entro opportuni limiti, riconosciute valide, e sarà per esse possibile stabilire una procedura arbitrale affidata ad un Collegio di arbitri, composto di due rappresentanti delle Associazioni stipulanti e di un terzo scelto dal Presidente del tribunale nella persona di un magistrato.

Ciò renderà praticamente efficaci accordi economici e contratti tipo, e io confido che ne verrà incremento fecondo ai lavori corporativi, ossia alle intese leali fra le categorie economiche.

E veniamo alla parte sociale, sulla quale hanno interloquito i camerati Aimi, Ferrario, Clavenzani, Grana, aderendo sostanzialmente ai criteri informativi della relazione e del discorso Landi.

Vorrei poter dare affidamenti circa l'Ispettorato corporativo. L'insistenza unanime con la quale si è chiesto che questo corpo sociale del Ministero delle corporazioni sia rafforzato, testimonia del suo lodevolissimo servizio, della sua utilità crescente; costituisce lode ambita, cui pienamente mi associo, io stesso lieto e confortato per quei benemeriti funzionari, come per tutti quelli del Ministero, del Vostro plauso. (*Applausi*).

Passare come vuole il camerata Aimi, ad un Ispettorato provinciale non è possibile, almeno per ora. È in corso di attuazione un provvedimento deliberato, due anni or sono, per espressa volontà del Duce, che aumentava

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

le sedi dell'Ispettorato corporativo da 15 a 30.

È stato appena possibile e con fatica, portarle a 18, per insufficienza numerica del personale attualmente in servizio, da me più volte rilevata.

Si stanno espletando, nell'anno corrente, dei concorsi, per cui l'organico sarà quasi completato.

Ma anche quando questo sarà avvenuto, non potrà certo dirsi che il numero totale dei funzionari dell'Ispettorato corporativo sia pari alla molteplicità ed alla delicatezza sempre maggiore dei compiti ad esso affidati.

E due soprattutto voglio menzionarne: quello per cui all'Ispettorato corporativo è dato di presenziare, di presiedere anzi le Commissioni per l'esame delle vertenze sui cottimi, in modo che le vertenze stesse abbiano il corso più rapido possibile e la soluzione più pronta e più equa; e l'altro, quello dell'accertamento dei nuovi impianti e di ogni altro accertamento industriale che le necessità autarchiche vanno sviluppando ed aumentando ogni giorno più.

Sto quindi predisponendo uno schema di provvedimento che porta un minimo indispensabile di aumento nel personale, sempre restando, per ora, sulla base delle sedi interprovinciali.

Mi auguro, che, convinto della Vostra discussione incitatrice, o camerati, il Ministro delle finanze vorrà dare il suo beneplacito al progetto, tanto più che il maggiore fabbisogno finanziario sarà fronteggiato dai maggiori contributi derivanti dall'aumentato gettito dei proventi delle assicurazioni sociali, senza perciò apportare alcun nuovo onere al bilancio dello Stato, nè imporre alcun aumento alle aliquote dei contributi stessi. (*Approvazioni*).

Una parola per l'assicurazione contro le malattie, che si è venuta estendendo e trasformando in una vera e propria assistenza della malattia, con indennità, pari sovente al salario, prestazioni mediche, farmaceutiche, ospitaliere, e con tendenza ad estendersi alle famiglie.

Iniziativa, vasta e salutare, per i singoli e per la razza, se si pensa che gran parte degli assistiti ricorreva al medico nei casi più disperati, spesso tardivamente, e comunque non sempre aveva modo di procurarsi le medicine o di poter pagare le rette ospitaliere.

Ma il posto d'onore, in una discussione come l'attuale, spetta alla recente grandiosa avanzata nella previdenza e assistenza ai lavora-

tori. Con le revisioni apportate alla legislazione sociale, secondo l'indirizzo del Duce, si è infatti operata nel mese di marzo la riforma:

delle pensioni per l'invalidità e la vecchiaia, riducendone l'età di godimento da 65 a 60 anni per gli uomini e 55 per le donne, e statuendo la riversibilità a favore del coniuge e dei figli;

della assicurazione per la maternità, trasformata nei premi per la nuzialità e la natalità;

della assicurazione contro la tubercolosi, convenientemente aumentata e migliorata;

della assicurazione contro la disoccupazione, aggiornata con l'aumento dell'indennità ed il prolungamento della corresponsione di essa da tre a quattro mesi;

degli assegni familiari, sistemati per l'agricoltura che aveva una gestione fortemente passiva, ed aumentati per i dipendenti delle industrie e del commercio;

degli infortuni, le cui indennità sono state pure opportunamente migliorate.

È un grande passo in avanti.

Nessuna legislazione è complessivamente più completa della nostra: (quasi tutta hanno, ad esempio, il termine per la pensione a 65 anni per gli uomini: non poche a 60 anni per le donne).

Si può dire che tutti i lati e gli aspetti della vita dell'operaio, del lavoratore sono protetti dall'assistenza vigilante del Regime e dei suoi istituti assistenziali, previdenziali, sindacali: nascita, nuzialità, maternità, malattia, infortunio, disoccupazione, necessità e pesi della famiglia.

E tutto ciò è stato realizzato con mezzi e con spese minori in confronto di quelle di quasi tutti i principali paesi europei.

Ora è necessario che quest'opera sia divulgata, spiegata, segnalata da tutti i dirigenti sindacali anche da quelli operanti nei centri minori, nella periferia più lontana dai capoluoghi; e lo sia con adatta espressione, con diligente dimostrazione, ai milioni e milioni di interessati, lavoratori, operai, contadini, impiegati, dirigenti, datori di lavoro, perchè ogni cosa si adempia in ordine perfetto.

La discussione che la Camera farà sui progetti di legge relativi alle assicurazioni sociali, agli assegni familiari e agli infortuni sul lavoro potrà essere un potentissimo ed efficace mezzo di divulgazione e dimostrazione.

Perchè v'è pur qualcuno che si lamenta dei contributi che quest'opera sociale im-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

pone. A costoro conviene porre il dilemma: Se datore di lavoro si può chiedere: volete voi, avete interesse voi ad una maestranza inquieta del domani, non curata, nelle malattie, nella disoccupazione, nella vecchiaia, non tutelata sufficientemente sul suo lavoro?

Se operaio, impiegato, il dilemma si pone così: vuoi assistenza? E allora occorre che tu e con te il tuo datore di lavoro, e quindi la collettività stessa — in conseguenza dell'aggravio sui costi — facciate il sacrificio dei necessari contributi.

Poichè il dono gratuito non è in potere di nessuno ed è verità assoluta che ogni frutto della terra richieda un corrispettivo di sacrificio e di fatica. (*Applausi*).

Ma se non credi di pagare, se non vuoi contribuire, se non vuoi sopportare sacrificio, se ti preme il salario soltanto, o lo stipendio, e allora devi rinunciare alle assicurazioni che agiscono nei momenti difficili della tua vita. In tali frangenti sarà allora vano ricorrere all'aiuto dello Stato, cioè alla solidarietà di tutti che tu hai rifiutato.

Perchè — in argomento le concezioni che si contendono il campo sono due — o la società, per mezzo dello Stato, concorre ad assistere i lavoratori per render loro tranquillo l'avvenire, e ciò non è possibile senza costi, senza contributi da parte di tutti; oppure l'individuo afferma intera la propria responsabilità di fronte alla propria sorte e ai doveri della famiglia, e allora ne sopporti in pieno, in ogni momento, con la responsabilità, i rischi.

Le leggi sono state dunque dettate. Esse sono sagge, sollecite, umane. Gli istituti sono stati creati, e chiamati ad agire. Gli organi sono stati posti al servizio delle più alte e nobili funzioni sociali.

In taluni campi si è fatto molto, forse tutto; salvo l'inevitabile indefinibile perfezionamento, che è uno dei compiti insopprimibili degli umani consorzi.

A chi dunque l'onere e l'onore? Agli uomini, a noi tutti insieme, ed a ciascuno di noi. (*Vivissimi prolungati reiterati applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo 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 delle corporazioni, per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 2.

È approvato il bilancio del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, allegato al presente stato di previsione.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

Dichiaro approvato lo stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1939-1940.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

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 1939-XVII, al 30 giugno 1940-XVIII ». (*Stampato n. 11*).

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Invito il relatore Consigliere nazionale Molfino a riferire sul bilancio.

MOLFINO, *Relatore*. Camerati, la vostra Commissione del bilancio ha esaminato e discusso lo stato di previsione del Ministero dell'aeronautica che comporta una spesa di 2,190,000,000 con un aumento, in confronto dell'anno precedente, di 905 milioni, di cui 5 per investimento capitali. Questa maggiore spesa di 900 milioni è dovuta soprattutto alle necessità di aumento del materiale e dei servizi; e infatti la vostra Commissione, nel quadro riassuntivo delle spese, allegato alla relazione, ha esaminato la differente incidenza di quelle per il personale e per i servizi in confronto all'anno precedente. Questa percentuale dimostra una diminuzione nelle spese per il personale dal 25,29 per cento al 17 per cento, ed un aumento conseguente per il materiale ed i servizi dal 74 all' 82 per cento. L'ammontare di queste spese è soprattutto per gli apparecchi, strumenti, ed installazioni di bordo, carburante, armamenti, materiali radio, automezzi, sistemazione campi, immobili, impianti caserme,

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

uffici e magazzini. La vostra Commissione ha anche esaminato il bilancio del Ministero dell'aeronautica riferendolo a quello di due Nazioni: dell'Inghilterra e della Francia. La Francia da 7 miliardi di franchi dell'anno passato ha previsto nel bilancio quest'anno 23 miliardi di franchi, con un aumento del 52 per cento per le spese del personale, del 374 per cento per costruzioni aeronautiche, del 224 per cento per lavori e installazioni demaniali. L'Inghilterra ha anch'essa notevolmente aumentato il suo bilancio, portandolo a 240 milioni di sterline pari a oltre 20 miliardi di lire. La preoccupazione aeronautica in Inghilterra è logicamente notevole, ed è dovuta al fatto che l'Inghilterra, abituata a fare la guerra in casa d'altri, pensa che l'offesa aerea le porta invece la guerra nel cuore della propria Isola. L'importanza che l'Inghilterra attribuisce all'aeronautica è dimostrata anche da queste cifre, raffrontate con quelle degli altri bilanci militari: nel 1936-37 il bilancio dell'aeronautica comportava una spesa del 28 per cento sul totale delle forze armate: esercito il 29 per cento; marina il 42 per cento. Nel bilancio 1938-39, l'aeronautica è passata al 31 per cento, l'esercito al 32 per cento, la marina al 35 per cento. Nel bilancio di quest'anno l'aeronautica è passata al 41,20 per cento del totale delle spese militari inglesi; l'esercito al 30 per cento, la marina al 28 per cento.

Nel bilancio in esame si è portato anche un aumento di 11 milioni, in totale 100 milioni, per l'aviazione civile, determinato dalla necessità di sviluppare e potenziare sempre più i collegamenti aerei nelle reti europee, asiatiche ed africane.

Per la rete europea i collegamenti e le coincidenze di orario rendono possibile oggi di raggiungere in giornata da Roma tutte le capitali europee, ivi comprese Helsingfors e Stoccolma.

Vi è poi la rete locale di Spagna che oltre a collegare Cadice, Barcellona e Maiorca, con Roma e con l'Italia, collega anche Tetuan e Melilla nel Marocco, Malaga, Siviglia e Lisbona.

Anche la rete locale albanese è stata sviluppata.

Per la rete asiatica si è prolungata sino a Bagdad la linea di Haifa, e sino a Bassora quella di Bucarest, in modo che oggi è possibile recarsi dal Golfo Persico a Parigi e a Londra su linee italiane con aerei costruiti interamente in Italia.

La rete africana ha attuato un altro collegamento con la Tunisia, ha sviluppato i

traffici con la Libia ed ha migliorato le comunicazioni imperiali con l'Africa Orientale. Si va oggi, in due giorni e mezzo, da Roma ad Addis Abeba, in confronto dei tre giorni e mezzo dell'anno scorso, mentre sono stati anche curati i collegamenti con tutti i centri più importanti dell'ovest etiopico e particolarmente Lechemti, Dembi Dollo, Asosa, Soddu, ecc.

Si sono compiuti studi, si apprestano basi, si stanno facendo voli di prova per i collegamenti Italia America latina, per cui entro l'anno si spera di iniziare, in tre tappe, questa grande linea che indubbiamente sarà di grande propaganda per quei nostri numerosi italiani che vivono nell'America latina.

I risultati favorevoli del traffico hanno potuto determinare una economia nelle spese; vi sono stati 13 milioni di chilometri volati, 120.000 passeggeri trasportati, ed è stata possibile quindi una notevole riduzione nelle sovvenzioni chilometriche dello Stato.

Il progresso tecnico aeronautico determinato dalle esperienze e dagli studi per l'aviazione militare si riverbera naturalmente in quello civile, che ne usufruisce.

Vi è oggi per l'aviazione civile, date le notevoli velocità, un netto orientamento verso le grandi rotte. Per sfruttare al massimo la velocità degli apparecchi, si prevedono aerei a 4 motori ed anche più, che possano portare 25 e 30 passeggeri, con una velocità di oltre 400 chilometri orari, e già si pensa che si arriverà tra non molto ad oltre 500 chilometri orari sulle linee civili, ad altezze verso i 7000 metri, usufruendo quindi di aerei che abbiano cabine stagne con aria condizionata.

Ci si orienta sempre più per sfruttare le grandi distanze, verso le linee transatlantiche e transpacifiche.

Tra non molto è da prevedersi che si potrà attuare il collegamento Europa-America in meno di 12 ore.

La leva aeronautica, istituita lo scorso anno, andrà in esecuzione con la classe del 1921 attuando, con autonome operazioni di reclutamento aeronautico, questa importante istituzione.

La necessità di numeroso personale specializzato determinata dalla sempre maggiore meccanizzazione e dalla complessità degli strumenti e delle attrezzature a terra è vivamente sentita.

A questo viene magnificamente incontro la G. I. L. che con la premilitare ordinaria e quella specializzata, nelle classi 1919, 1920 e 1921 ha oggi inquadrati ben 115.000 gio-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

vani con oltre 30.000 specializzati, motoristi, montatori, aerologi, marconisti, autisti. Questo numero dimostra come le necessità dell'Arma abbiano trovato nella G. I. L. quello slancio e quella comprensione dovuta al clima guerriero in cui vive la giovinezza che il Comandante Generale, Segretario del Partito, ha saputo creare, attuando una fervida comunione di fede tra le giovani Camicie Nere e le nostre Forze armate. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Nonostante i pochi mezzi, ma grazie allo slancio appassionato dei dirigenti e degli appassionati la nostra Reale unione nazionale aeronautica ha notevolmente sviluppato la sua attività: la R. U. N. A. ha oggi 38 sedi provinciali e 61 sedi autonome, ha svolto raduni e gare, ha 39 scuole di pilotaggio e 2 di volo a vela. Sarà opportuno di sviluppare ancora di più nei nostri giovani il volo a vela. È intenzione del Ministero dell'aeronautica di potenziare la R. U. N. A.

La vostra Commissione ha prospettato la necessità di incrementare sempre di più il turismo aereo, sia per quanto riguarda il personale che gli aerei, in quanto numerosi apparecchi di proprietà privata possono essere utilizzati in caso di guerra, per i collegamenti.

Molte facilitazioni ed agevolazioni materiali e morali dà già oggi il Ministero dell'aeronautica alla R. U. N. A. ed al turismo aereo.

È da prevedersi che si possa incrementare anche il turismo aereo, soprattutto incitando l'industria aeronautica a costruire un tipo di apparecchio a basso costo e di qualità tali di autonomia sicurezza e buona velocità con ottimi motori che diano ogni maggiore conforto al nostro turismo aereo. (*Approvazioni*).

Le recenti guerre hanno presentato l'interrogativo a tecnici ed appassionati di aviazione quali debbano essere i nuovi orientamenti sia nella tecnica aeronautica che nell'impiego dei mezzi aerei, la guerra cino-giapponese ha riscontrato immediatamente una decisa supremazia dei giapponesi, che si sono subito resi padroni del cielo, che hanno distrutto città, apprestamenti e fortificazioni e che hanno svolto una decisa azione intimidatoria e preceduto l'avanzata delle truppe con la distruzione dall'alto.

In Spagna la guerra si è svolta nel territorio di una unica nazione ed aveva carattere di guerra civile, quindi obiettivi limitati; ma in tutte e due le guerre la forza che ha avuto il dominio dell'aria è stata la forza che ha vinto.

Niente di definitivo in aeronautica, dove il progresso si sviluppa ogni giorno, e sovverte ogni previsione, ma indubbiamente nuovi orientamenti si sono determinati ed il Ministero dell'aeronautica, come pure la nostra industria da tempo sono al lavoro su questi nuovi indirizzi.

Anzitutto apparecchi per la caccia in prevalenza metallici, motori potenti, di maggior peso, che si cerca di ridurre con l'impiego di leghe metalliche leggere, maggiore autonomia, portata, velocità, e conseguente necessità di portarsi a più alte quote, maggiore sicurezza e dispositivi nuovi, soprattutto contro la formazione di ghiacci, date le alte quote a cui si deve volare.

La nostra industria aeronautica ha magnificamente lavorato in questo senso: siamo oggi a 60 mila operai, cioè a 14 volte più del 1924. Si è attuata una completa autonomia nei metalli per motori di areoplano, ed inoltre l'A. N. I. C., attraverso la idrogenazione dei petroli albanesi del Devoli, produrrà benzina avio per la nostra aviazione. Il lavoro a ritmo normale, si è svolto con turni di 40 ore, senza bisogno di raddoppiare o di triplicare i turni di lavoro; e ciò nondimeno, oltre ad approvvigionare e provvedere alle necessità dell'aviazione metropolitana, di quella che combatteva in Spagna, dell'aviazione dell'Africa settentrionale ed orientale, la nostra industria aeronautica ha fatto una esportazione per parecchie centinaia di milioni.

Questo ha dimostrato che le leggende di oltre Alpe, che affermavano essere logoro il nostro materiale, sono false.

Non solo la nostra produzione è superiore al fabbisogno, ma il nostro materiale è talmente buono che trova collocamento sul mercato straniero. (*Applausi*).

I progressi tecnici sono stati consacrati anche da primati, e sono particolarmente da segnalarsi quello di altezza del colonnello Pezzi, che ha volato ad oltre 17 mila metri e quelli degli apparecchi *Piaggio* e *Savoia Marchetti*, con portata di 5 e 10 mila chilogrammi. (*Applausi*).

Per l'impiego del mezzo aereo, la guerra di Spagna ha dimostrato che la caccia nonostante la maggiore velocità che sembrava incidere sia sull'impossibilità di raggiungere o inseguire il bombardiere e sia sulla maggiore difficoltà della maneggevolezza, si è dimostrata la specialità con gli eroismi della quale si conquista il cielo, se ne ha la padronanza e si dà libera via al bombardiere. La caccia ha la specialità di intercettazione per cui

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

deve avere almeno 500 chilometri di velocità e rapidità di salita in 4 minuti per raggiungere 7000 metri, oltre alla maggiore autonomia, con la possibilità di portare un piccolo carico di spezzoni.

La ricognizione continua la sua azione utile ed efficace di aereo-cooperazione con la marina e l'esercito, mentre il bombardamento ha dimostrato che si difende sia con la sua notevole velocità che col suo numeroso armamento, (quattro e più mitragliatrici) e col formare una massa compatta che può degnamente ed efficacemente difendersi.

La difesa aerea ha dimostrato nella guerra di Spagna che può disturbare, ma non ha mai potuto impedire il bombardamento. L'aviazione da bombardamento legionaria è sempre passata, nonostante che in Spagna si impiegassero batterie inglesi, russe ed americane. (*Applausi*) Occorrono quindi nella difesa antiaerea molte batterie ed esse sono troppo costose. Occorrono batterie autocarrate con possibilità di spostamento, che si possano portare in questo o quell'altro settore, dove sia necessario difendersi dall'attacco aereo o coprire movimenti di truppe ed apprestamenti difensivi. La migliore difesa è quindi l'attacco aereo: il bombardamento che colpisce l'avversario ove questi vive, cresce e si alimenta nelle sue officine nelle industrie aeronautiche, nei suoi campi, nei suoi depositi. La forza che ha il dominio del cielo, vince. Ha vinto sempre finora ed è questa ancora una riconsacrazione della teoria di un precursore, del generale Douhet che già nel 1909 prevedeva le conseguenze e gli sviluppi della guerra aerea.

Il contributo determinante dato dall'aviazione legionaria in Spagna, per la quale sono caduti 174 eroici legionari aviatori, (*La Camera sorge in piedi — Vivissimi prolungati applausi*) ha dimostrato che in ogni battaglia era presente l'aviazione che ha legato il suo nome ad ogni vittoria.

L'aviazione legionaria è stata dominatrice contro il materiale da tutto il mondo convenuto contro piloti istrutissimi in Spagna. Su 86 apparecchi perduti stanno 903 apparecchi abbattuti dall'aviazione legionaria e 40 distrutti sui campi (*Applausi*). Di questi apparecchi ve ne erano di tutti i tipi: da quei famosi, soprattutto nelle oratorie conviviali e domenicali: *Curtiss* abbattuti in numero di 250, di *Rata*, russi, 277, dei francesi *Dewoitine*, *Loire*, *Blériot-Sport* e bombardieri *Martin Bomber* in numero di 57, dei francesi *Potez* in numero di 14.

Camerati, non è ancora passato un mese da quando la nostra Aviazione cooperava allo sbarco delle operazioni in Albania.

Con poche ore di preavviso si costituiva una squadra su 384 apparecchi, prelevati da reparti non facenti parte delle attuali due squadre; e il Sottosegretario Valle, come sempre primo in ogni ardimento aereo (*Vivissimi prolungati applausi*) scortato da una squadriglia da caccia, atterrava all'aeroporto di Tirana per ricevervi degnamente il Ministro agli Affari esteri pilota Galeazzo Ciano, il quale, più volte, in quei giorni, lasciando il suo Ministero, si è recato a sorvegliare lo sviluppo della situazione. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Il trasporto aereo di un reggimento di granatieri, con tutto il materiale, comprese le biciclette e mitragliatrici pesanti e leggere, in pieno assetto di guerra, ha dimostrato le formidabili possibilità dell'aviazione nazionale in questo campo, cioè la possibilità di portare rifornimenti, vettovagliamenti ed uomini al di là del mare, quando le comunicazioni marittime siano disturbate o impedito.

Il Duce è esempio costante per i giovani. Per allenamento, per ispezioni, per recarsi a visitare la base di Pantelleria il Duce pilota personalmente il suo aereo, e si reca nei vari aeroporti della Penisola e delle Isole (*La Camera scatta in piedi — Vivissimi e prolungate acclamazioni*).

PRESIDENTE. Camerati, saluto al Duce! (*Tutti i presenti rispondono con un formidabile: A Noi!*).

MOLFINO, *Relatore*. Il Duce, che nell'ottobre del 1919 scriveva:

« Ottobre 1919. Io sono un fanatico dell'aviazione ed ho, inoltre, anche l'orgoglio di dire che dall'agosto in poi, sono l'unico borghese, che si diletta a solcare, quando Cagoja lo permetta ed anche quando non lo permetta... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non lo conosciamo! (*Vive approvazioni*).

MOLFINO, *Relatore* ...le vie del magnifico cielo italiano».

Il Duce, che nel maggio del 1927, in questa aula, diceva parole, che oggi suonano più che mai profetiche:

« Bisogna che l'aviazione, nella quale credo sempre più, sia così numerosa e potente, che il rombo dei suoi motori copra qualunque altro rumore della penisola, e la superficie delle sue ali oscuri il sole sulla nostra terra. Noi potremo allora, quando tra il 1935 e il 1940 saremo ad un punto che

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

direi cruciale nella storia europea, potremo fare sentire la nostra voce e vedere finalmente riconosciuti i nostri diritti». (*Vivissimi prolungati applausi*).

Il timore e, quindi, il rispetto che incute la nostra aviazione, è stato dimostrato nel settembre scorso ed anche recentemente.

L'aviazione ha sperimentato uomini e materiale in due guerre. Nessuna nazione al mondo ha e può vantare una aeronautica addestrata come la nostra e nessuna nazione al mondo ha piloti come i nostri: i migliori (*Vivissimi applausi*).

In guerra, per la loro audacia, i nostri piloti sono i migliori, perchè il temperamento degli italiani e fascisti del tempo di Mussolini riassume in sé le doti necessarie ad un aviatore, determinate dal clima eroico, che è vita di ogni giorno nei nostri aeroporti.

La vostra Commissione vi propone pertanto, l'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, esprimendo la gratitudine della Patria al Duce, Fondatore dell'Impero creatore e Ministro dell'aeronautica (*Vivissimi applausi*) e la riconoscenza ai nostri eroici aviatori, con la certezza assoluta nelle ali della giovinezza fascista, che sono ali di vittoria. (*Vivissimi, prolungati applausi*).

PRESIDENTE. Procediamo all'esame dei capitoli. Si intenderanno approvati con la semplice lettura quelli per i quali non vi saranno osservazioni.

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 1 a 19*).

PRESIDENTE. Il camerata Ferretti ha chiesto di parlare sul capitolo 20, inerente alle spese per l'aeronautica militare.

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Ferretti di Castelferretto ha facoltà di parlare.

FERRETTI DI CASTELFERRETTO. Camerati, la relazione amplissima del camerata Molfino potrebbe esimermi dal fare altre osservazioni; difatti egli ha toccato, e molto felicemente, tutti i campi del bilancio della aeronautica. Senonchè credo utile e doveroso di fare alcune precisazioni sul capitolo 20 che tratta del personale militare.

Si è detto, si dice, e si scrive, soprattutto anche da critici militari italiani e stranieri, che la guerra d'Africa, la guerra di Spagna e la guerra di Cina, hanno dato un vero e proprio vaglio all'aviazione, ed hanno sta-

bilito e precisato il peso che l'aviazione può avere nella guerra moderna.

Questo è esatto e nello stesso tempo non lo è, ed è bene precisare.

Queste guerre, tutte, sono state delle guerre speciali; nessuna di esse ha potuto darci un complesso di forze in contrasto, tali da darci l'idea esatta di quello che sarà per essere vero e proprio cozzo tra popoli, quello che sarà l'immane conflitto tra egemonie che si scateneranno in guerra senza respiro e senza quartiere.

E sarà proprio in questa futura — speriamo lontana — esperienza che l'aeronautica dirà veramente la sua parola, quella tale parola che è stata preconizzata dal generale Douhet, che noi piloti consideriamo sempre come il precursore della nostra tecnica e della nostra pratica. (*Applausi*).

Se però queste guerre, per il loro carattere speciale, non hanno dato quel quadro completo di cui parlavo, hanno però messo in singolare rilievo alcuni fattori indiscutibili tali da permetterci di affermare che noi abbiamo, oggi, la prima Aeronautica del mondo. La prima nel suo complesso, anche per omogeneità di materiali e per qualità di essi, ma ciò che è indiscutibile, assolutamente sì è che noi abbiamo i migliori equipaggi, i quali si sono prodigati nei vari conflitti con uno spirito eroico che è assolutamente inarrivabile. Anche quando, come bene accennava il camerata Molfino, il mezzo è più esiguo, anche quando la velocità è minore, i nostri cacciatori hanno saputo superare se stessi e costringere il nemico alla loro volontà, trascinarlo cioè a quel combattimento che fosse adatto ai nostri apparecchi e soprattutto al nostro spirito di combattenti.

Attraverso queste dure lotte ed esperienze, gloriose, noi abbiamo saputo formare degli equipaggi che si equivalgono tra loro. Ed anche questo è un fattore importante. Non vi sono, cioè, alcuni assi nelle squadriglie che si differenziano dagli altri per superiore valore e perizia; ma, come è necessario per un Paese potente, per un'Italia imperiale, noi dovevamo ottenere ed abbiamo ottenuto una media altissima di valore e di perizia per tutti i piloti e per tutte le squadriglie.

E questo noi abbiamo ottenuto con un ritmo ed una misura che ad altri popoli non è consentita. Perché? La ragione va ricercata nelle origini della nostra aeronautica, che si innestano, si confondono e si identificano con le origini del Fascismo. E a me piace ricordare qui che l'aeronautica, la nuova arma, è nata in Italia, si può dire, sul piccolo

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

campo di Arcore, in cui si esercitava il Duce, ancora deputato e giornalista, per affermare non soltanto con la parola, ma anche con l'esempio, che volare si deve a qualunque costo, anche quando i mezzi sono scarsi e malfidi. E mi piace ricordare ancora che quasi tutti i primi ufficiali dell'arma, quelli che rivestono ora alti gradi, sono stati misti a noi nei giorni fortunosi della Rivoluzione Fascista, nelle nostre squadre di azione (*Vivi applausi*). Si può dire che appunto attraverso le squadre di azione si è formata l'aeronautica fascista.

Citerò, fra le tante, la squadra aviatori fascisti di Milano, la « Pensuti » che fu la prima a sorgere, seguita poi da tutte le altre della Penisola.

E non è senza significato che il camerata generale Valle, Sottosegretario di Stato per l'aeronautica, abbia voluto dare anche agli ufficiali in servizio attivo permanente dell'aeronautica il riconoscimento squadrista. (*Vivi applausi*). Egli cioè ha voluto consentire che sulla divisa militare si porti quel nuovo distintivo che il Duce ha voluto per dare onore alla vecchia guardia: vecchia guardia del Fascismo e della Rivoluzione e vecchia guardia dell'aeronautica si identificano in modo perfetto. (*Applausi*).

Ma non fermiamoci solamente al passato, anche se recentissimo. Occorre dare uno sguardo a quelle che sono le nuove reclute; osservare cioè se i nuovi aquilotti hanno o no ali robuste.

Or bene, uno sguardo anche rapidissimo a queste nuove reclute, ci rende pieni di orgoglio e di ammirazione. Vi dirò, se mi si permette il paragone, che come oggi i cavalli nascono non più ombrosi per le automobili, i nostri figli nascono con le ali che già spuntano. Infatti nelle nostre scuole, se prima vi era una percentuale altissima di allievi che arrivava fino ad un certo numero di ore di volo e poi per inettitudine doveva abbandonare il volo stesso, oggi questa percentuale è ridotta a zero. Questo perchè i muscoli vengono temprati attraverso la Gioventù Italiana del Littorio, ma soprattutto perchè gli animi sono temprati nel clima eroico in cui viviamo, ma soprattutto perchè le formazioni del Partito, mirabilmente ordinate in reparti preaeronautici, con perfetta unione con le esigenze tecniche dell'arma, danno alle leve una magnifica preparazione morale e militare ai compiti delle squadriglie.

Vi è già stato parlato del personale di volo, degli specializzati, dei piloti di volo a vela. Avete visto anche recentemente nel-

l'ultima festa dell'aeronautica sfilare 7000 di questi giovani davanti al Duce per la via dell'Impero. Orbene, noi che abbiamo l'orgoglio di essere stati fra i primi fortunati che hanno formato i ranghi della nuova arma azzurra, guardiamo a queste nostre reclute con un senso di grande affetto. Pensiamo che la nostra fatica non è stata consumata invano, che tanti nostri camerati non si sono sacrificati invano, pensiamo che tutto quanto si è fatto è duraturo, perchè il divenire della nazione, il divenire imperiale di una potenza quale è oggi l'Italia è affidato ad ali di giovani che hanno anche, oltre le ali, artigli e rostri di aquile guerriere. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 20 si intende approvato. Si prosegue la lettura.

GAETANI, Segretario, legge.

(*Si approvano i capitoli da 21 a 57 ed ultimo*).

PRESIDENTE. Essendo approvati tutti i capitoli del bilancio, dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per l'aeronautica.

VALLE, Sottosegretario di Stato per l'aeronautica. (*Vivissimi prolungati applausi*). Camerati, se, nell'attuale periodo di intensificata febbrile corsa agli armamenti, è particolarmente delicato parlare di preparazione militare al di fuori della chiusa cerchia degli Stati Maggiori, il tacere sul numero e la composizione dei reparti, sul programma di costruzioni in atto, sulle riserve di uomini e materiali esistenti, rappresenta un preciso dovere nei riguardi dell'Aviazione, la cui estrema mobilità, facilità di occultamento, istantaneità di azione, costituiscono altrettanti fattori di successo nel momento dell'impegno.

È per questo, fra l'altro, che il Duce, Ministro per l'aeronautica, ha da tempo ordinato che i bollettini settimanali relativi alle promozioni ed ai trasferimenti, i fogli d'ordini relativi alla dislocazione e alla formazione di nuovi Reparti, siano considerati documenti riservati da non divulgare, poichè da essi possono trarsi, da parte degli esperti, utilissime informazioni.

La consegna del silenzio produce spesso esagerazioni sia in senso ottimistico che allarmistico, in casa e fuori di casa.

Ad esempio: pochi giorni or sono un ebdomadario d'oltralpe, che si autobottezza « La grande tribuna delle ali francesi », sotto un

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

titolo a tre colonne pubblicava un articolo sensazionale nel quale un proprio autorevole redattore riferiva sopra un viaggio a scopo spionistico effettuato in Lombardia ed in Piemonte; viaggio durante il quale il fantasioso scrittore racconta di aver percorso ben 2500 chilometri attorno ai campi di volo delle due menzionate regioni, e di non aver visto che aviorimesse ben chiuse, senza alcuna attività aeronautica fuori che a Murafiore (!) ove ha contato soli 40 apparecchi da caccia di vecchio tipo (*Ilarità*). Ne deduce quindi che in Italia l'industria aviatoria è morta: che gli aeroplani italiani si fabbricano in Germania; che l'armata aerea italiana esiste, ma è custodita sotto chiave negli aeroporti tedeschi: che tale sistema assai ben congegnato mette in grado il Reich di fornirci le armi solo all'ultimo minuto (testuale!) e soltanto se ce ne mostreremo meritevoli. (*Vivissima ilarità*).

È probabile che i 2500 chilometri esistano ma ai soli effetti del conto spese personali; nè varrebbe la pena di rilevare tali stupide idiozie se non come indizio della sistematica campagna denigratrice *ad usum delphini* condotta da quella stessa stampa che sino a ieri negava i folgoranti successi della nostra aviazione legionaria; esponente della irriducibile incomprensione di quanto si riferisce allo spirito fascista ed alle sue realizzazioni.

Vero è che contemporaneamente a tali tranquillizzanti constatazioni viene pubblicato a cura dell'*Illustration* un terrificante studio di ben sei pagine sul metodo con cui l'aviazione italiana organizza il controllo del Mediterraneo, invaso in ogni sua sponda, da Gibilterra a Caifa, dalle ali fasciste che nascondono sotto le mentite spoglie della navigazione civile centinaia di aerei militari, su cui si addestrano migliaia di piloti pronti a bloccare ogni attività di superficie: e cita a tale scopo i 145 servizi aerei per settimana eserciti dalla nostra bandiera contro i 21 della Francia. Ne risulta il consiglio alle sfere dirigenti di violare gli accordi in vigore per limitare, ad esempio, ad una sola corsa il collegamento con Tunisi. Per intanto si negano i visti sui passaporti ai nostri aerei civili che si recano nel Sud-America come se l'autonomia dei nostri apparecchi e l'abilità dei nostri equipaggi non sapesse trovare altre vie per raggiungere l'America Latina senza sostare negli aeroporti dell'Africa Occidentale francese.

Falsità, esagerazioni, errori. Non importa: questo è danno assai lieve ma di cui ci ricor-

deremo tuttavia alla resa dei conti. (*Vivissimi prolungati applausi — La Camera sorge in piedi — Nuovi prolungati applausi*).

Importante è che in Patria ed oltre i confini dell'Impero si sappia che il Duce regola giorno per giorno, ora per ora, il silenzioso cammino di tutte le forze armate protese verso la mèta fissata: e per quanto riguarda l'aviazione, concedetemi l'orgoglio di affermare che a tale mèta ci avviciniamo senza soste: e che il quotidiano tributo di sangue versato e in guerra e in pace nell'adempimento della propria missione, dà il diritto ai nostri aviatori di voler essere all'avanguardia quando suonerà l'ora della prova suprema. (*La Camera sorge ancora in piedi — Vivissimi prolungati applausi*).

L'Armata aerea dell'Italia Fascista è una realtà in atto, che persegue con la più serena fermezza, nella piena coscienza della propria forza affermatasi in due guerre combattute e vinte, l'obbiettivo che forma l'essenza stessa della sua vita: difendere il nostro cielo fino all'estremo sacrificio.

Infatti: nello scorso mese di aprile una squadra aerea, forte di circa 350 apparecchi, sorvola il cielo di Albania, recando col rombo dei suoi mille motori la voce sonante di Roma, là ove durante la Grande Guerra, già i nostri aviatori avevano scritto pagine di gloria leggendaria.

Contemporaneamente, un'altra squadra aerea partecipa sui cieli della Libia ad una esercitazione a fuoco svoltasi alla presenza del Ministro tedesco dell'aria.

Contemporaneamente, altre due squadre aeree, dalla valle padana al Tirreno, alle isole di Sicilia e Sardegna, svolgono la normale attività addestrativa che al termine di ogni anno ascende ormai a parecchie centinaia di migliaia di ore di volo: e in terra di Spagna l'aviazione legionaria forbisce l'acciaio delle proprie armi vittoriose per la trionfale parata di Madrid: e sui cieli dell'Africa orientale la forza aerea dell'Impero vigila in armi a fine di permettere il pacifico svolgimento dei traffici e delle attività destinate a sempre maggiormente potenziare la nostra conquista.

Ciò mentre sui campi scuola in ogni regione d'Italia ferve l'addestramento della gioventù italiana assetata d'azzurro: all'ultimo bando per 500 piloti, 2,784 candidati; soli 299 non idonei alla severissima selezione delle visite mediche!

Documenti tangibili della coscienza delle masse e della sanità della razza: cifre che vanno dette e ripetute, per contrapporle alle

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

decine di miliardi di lire che l'opulenza di nazioni plutocratiche dedica a masse di aerei destinate fatalmente a dimostrare, ancora una volta, come la materia non avrà mai ragione dello spirito. (*Vivissimi applausi*).

La relazione del camerata pilota Molfino è completa ed esauriente, e mi dispensa dal dilungarmi nella esposizione delle attività svolte in relazione ai vari capitoli di bilancio. Gliene sono vivamente grato. Come pure son grato al camerata pilota Ferretti per le appassionate parole pronunciate ad esaltazione dello spirito squadrista di quell'arma della quale anch'egli fa parte.

Fermerò tuttavia la vostra attenzione su alcuni punti di particolare interesse che debbono essere posti in giusto rilievo.

Nel campo dell'autarchia, è noto come l'aviazione ne abbia fatto una questione di necessità e di amor proprio, e sia discesa a cifre ormai irrisorie, in confronto al 23 per cento di materiale importato dall'estero che ante sanzioni occorreva per la costruzione di un aeroplano. Persino nel campo dei legnami, il più irriducibile, siamo riusciti a divenire indipendenti costruendo, specie per le scuole, apparecchi di legno con materiale esclusivamente nazionale. Un decreto, stabilito d'accordo con il Ministero dell'agricoltura e foreste, dà all'aeronautica il diritto di prelazione nella scelta dei tronchi idonei esistenti in sufficiente quantità nel patrimonio arboreo dello Stato. Ma è interessante conoscere come, dopo una lunga serie di esperienze condotte a Guidonia in accordo con i tecnici delle Ditte produttrici, stimolata da uno... strano rifiuto opposto dall'America a rifornirci nel settembre scorso — ante Monaco — di benzina avio, l'industria italiana sia oggi in grado di fornirci il carburante ideale per l'esercizio normale del volo e ci permetta di accantonare convenienti scorte in caso di guerra. (*Vivi applausi*). Dal dicembre scorso l'aeronautica ha interrotto di propria iniziativa i contratti per rifornimento benzina dall'estero: (*Vivi applausi*) l'ultimo carico dall'America del Nord è giunto ai primi di gennaio.

Così pure è bene conoscere come in fatto di esplosivi l'aviazione abbia, dopo lunghe esperienze di laboratorio, risolto per prima la questione del tritolo composto in buona parte di materie prime provenienti dall'estero; oggi possiamo contare sopra un esplosivo di scoppio di pronto impiego al 100 per cento autarchico: le prove fatte in guerra hanno dimostrato che esso possiede un'efficacia maggiore del tritolo.

Nel campo dell'ordinamento, la scissione tra le grandi unità di impiego ed i comandi territoriali si è perfezionata e stabilizzata in base a numerosi esperimenti ed alla pratica di quasi un anno di esercizio. La squadra aerea composta di un certo numero di divisioni e brigate autonome si è rivelata nella sua nuova fisionomia come ente mobilissimo sciolto dai legami dei pesanti servizi di rifornimento e di manovra, pronto in poche ore a trasferirsi dai campi normali ai campi di mobilitazione: i Comandi territoriali ne assicurano l'assolvimento delle missioni pre-stabilite e garantiscono la continuità d'azione e l'efficienza della complessa infrastruttura a terra.

Nel campo dell'impiego, l'anno decorso ha fornito insegnamenti di altissimo valore; l'Arma aerea, sia impiegata per obiettivi indipendenti dalle azioni di superficie, sia con funzioni di cooperazione, ha dimostrato la sua importanza sempre maggiore. Non per nulla l'Inghilterra ha per il 1939 assegnato all'aeronautica un bilancio sette volte superiore a quello del 1935, e nella ripartizione delle spese militari, ha stanziato il 30 per cento per l'esercito, il 29 per cento per la marina il 41 per cento per l'aviazione: soltanto tre anni prima, fermo restando il per cento per l'esercito, i rapporti fra marina e aviazione erano esattamente il contrario. Oggi, in fatto di aerocooperazione, a prescindere dall'aviazione ausiliaria in dotazione all'esercito e alla marina, non è assolutamente concepibile un'azione di superficie, sia terrestre che marittima, senza il concorso dell'armata aerea, la cui presenza può essere fattore decisivo di vittoria.

Per citare soltanto un recente esempio, basti ricordare che la fulminea avanzata verso Barcellona dell'esercito di Franco, di cui i nostri legionari costituivano la divisione di punta, fu nella prima fase poderosamente appoggiata dalla massa dei nostri aviatori i quali, prodigandosi in un seguito ininterrotto di bombardamenti, spezzonamenti, mitragliamenti, permisero di sventare la minaccia delineatasi sul fianco sinistro delle truppe avanzanti, annientando lo sforzo del nemico inteso a tagliarne le vie di rifornimento.

Sempre nel campo dell'aerocooperazione è necessario rammentare il trasporto truppe, che in particolari contingenze e quando si possieda il dominio del cielo, può costituire un prezioso apporto nel quadro d'una determinata azione bellica. L'utilità di tali trasporti, sperimentati da noi in Libia su piccola scala fino dal 1920, condotti a fondo

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

nella manovra del maggio scorso nell'Africa settentrionale alla presenza del Re Imperatore, ebbe conferma pratica l'8 aprile scorso, quando 1102 granatieri, per un complesso di 157.000 chilogrammi fra uomini e materiale, furono trasportati in volo a Tirana da una divisione di aerei da bombardamento trasformati in aerei da carico con fascistica rapidità. Malgrado il percorso di circa 300 chilometri attraverso l'Adriatico, e l'atterraggio in un campo incognito dalle ristrette dimensioni, l'azione fu tempestivamente compiuta senza il minimo incidente.

La guerra di Spagna ha inoltre chiaramente affermata l'importanza dell'Armata aerea nella sua azione strategica indipendente. Chi di voi ha assistito alla proiezione del documentario « L'assedio aereo di Barcellona » ha potuto avere la precisa sensazione della sua efficacia.

Barcellona costituiva il polmone necessario alla vita dell'esercito, della popolazione di tutta la Catalogna: la sua attrezzatura portuale era tale da permettere in un sol giorno un traffico uguale al traffico globale che tutti gli altri porti uniti insieme potevano svolgere in una diecina di giorni. Sono stati sufficienti 30 apparecchi da bombardamento per provocarne la paralisi mediante una azione di offesa che in pochi mesi ha colpito 52 piroscafi di medio e grosso tonnellaggio, affondandone 31. Tali bombardamenti, condotti con modeste forze e con azione discontinua, sono stati un fattore che ha potentemente contribuito a rendere precaria la situazione dei rossi determinandone il collasso. Complessivamente lo stormo da bombardamento delle Baleari nei porti della costa orientale spagnola ha affondato o messo fuori uso o danneggiato 162 piroscafi di vario tonnellaggio, più cinque navi da guerra ed una nave portaerei. (*Vivissimi applausi*). Tali cifre risultano dalle fotografie effettuate e dai documenti rinvenuti presso i Comandi rossi al cessare delle ostilità; documenti di cui siamo in possesso.

Viene naturale il chiedersi quale fra le due forme d'impiego sia preferibile agli effetti della più rapida risoluzione di un conflitto, e se non sia forse un distogliere l'Armata aerea dai suoi compiti essenziali, impiegandola a trasportare truppe o a dare il proprio concorso nel campo tattico.

Tale quesito può turbare gli Stati Maggiori di altre Nazioni, non l'Italia Fascista che ha nel suo Duce il condottiero, in pace ed in guerra, delle tre Forze Armate. (*Vivissime prolungate acclamazioni*).

L'Aviazione sa, e questo le basta, che essa verrà impiegata ove e quando potrà meglio dimostrare la propria decisa volontà di offendere. (*Applausi*).

La guerra di Spagna è stata per l'aviazione legionaria, oltre che una manifestazione concreta di solidarietà per Franco, anche una messa a punto delle varie forme di combattimento contro un nemico cui la coalizione bolscevica inviava ininterrottamente, senza risparmio, risorse di materiali e di uomini. La istintiva attitudine al volo propria della razza italiana, accompagnata da quelle eccezionali doti di audacia individuale e di bene intesa iniziativa, che formano la prerogativa dei nostri piloti, ha portato, sotto il severo controllo e la guida dei capi, a risultati che possono sorprendere soltanto i profani.

Per quanto riguarda il bombardamento, l'elencazione delle navi colpite da quote superiori ai 5000 metri costituisce di per sé tangibile prova di perfezione.

Anche contro ristretti obiettivi terrestri, quali i serbatoi di benzina, i risultati sono stati tali da provocare talvolta l'interruzione o il rallentamento dell'azione avversaria per deficienza di carburante.

Ed ogni qualvolta occorre nel campo tattico massima precisione di tiro, l'aviazione legionaria era la prescelta. Ciò è derivato dal costante metodico allenamento: dalle forme d'impiego adottate: dalla qualità dei traguardi di puntamento e dalla sicurezza di funzionamento delle bombe; ma soprattutto dalla inflessibile volontà degli equipaggi che, una volta individuato il bersaglio, seguivano la rotta con implacabile precisione fino alla meta, senza tener conto della reazione anti-aerea o della caccia avversaria, come se fossero stati sul poligono di esercitazione. Onde va ripetuta l'affermazione già detta qualche anno fa in questa stessa aula: l'Aviazione fascista non misconosce la minaccia recata dall'artiglieria contraerea: ma non ne tiene conto. (*Vivi applausi*).

Accanto all'aviazione da bombardamento, accanto alla silenziosa quanto eroica aviazione da osservazione, accanto all'aviazione d'assalto coi leggendari mitragliamenti a catena condotti dai suoi animosi piloti votati al sacrificio, rifulge altissimo lo spirito dei nostri piloti da caccia. Ottantasei nostri abbattuti, come è stato già ricordato, ma sempre da forze soverchianti, contro 943 apparecchi nemici distrutti, dei quali 903 in combattimento e 40 al decollo! (*Vivissimi applausi*).

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Ogni combattimento ha sapore di leggenda, ha l'impronta della nostra razza, è la rivelazione di quelle doti di iniziativa individuale e di aggressività che costituiscono vanto della nostra aviazione.

Ma soprattutto emergono il senso del dovere, la volontà di combattere, la indefettibile fierezza dello spirito.

Camerati, due episodi, che si riferiscono a due medaglie d'oro sopravvissute alle gravi mutilazioni per rappresentare il vivente simbolo del più eroico ardimento, debbono qui essere ricordati.

Un capitano comandante di squadriglia da caccia, dopo aver dominato il cielo di Spagna, con i propri reparti, colpito in combattimento da pallottola esplosiva che gli frantumava un femore, riesce a riportare salvo il velivolo in campo, e soltanto dopo compiuto il rapporto sviene per dissanguamento. Rientrato in Italia, chiede al Duce per ricompensa di continuare a volare, come pilota da caccia, solo, con la sua gamba artificiale, su apparecchio monoposto. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Un sergente maggiore pilota, secondo a bordo di un apparecchio da bombardamento, visti morire il capo equipaggio e cadere feriti gli altri due camerati per un colpo di granata ricevuto in pieno, egli stesso con un piede stroncato, riesce a riportare al campo di partenza il prezioso carico di gloria e di morte: giunto sul cielo del campo, prossimo a perdere i sensi per il sangue perduto, si accorge che il carrello non è in posizione regolare: vince la tentazione di buttarsi a qualunque costo sul proprio campo, compie uno sforzo sovrumano, vola ancora sul terreno della salvezza, finché il carrello è a posto, e depona a terra intatto l'aereo. Soltanto allora si permette di cadere sfinito al proprio posto di combattimento. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Una voce. I nomi!

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Capitano pilota Botto, comandante di squadriglia da caccia; sergente maggiore Biondi di uno stormo da bombardamento (*Tutti i presenti, in piedi, acclamano*).

Accanto ai due viventi sono gli spiriti dell'eroica falange di tutti coloro che hanno dato in olocausto la vita per un supremo ideale. Due hanno preferito morire con le armi in pugno piuttosto che arrendersi: un altro ha voluto restare al proprio posto di comando e cadere in un rogo di gloria dopo aver obbligato i camerati a gettarsi col para-

cadute: ed altri ed altri ancora hanno spinto l'abnegazione sino al sacrificio pur di portare protezione al camerata e al comandante, pur di salvare l'apparecchio che sentivano costituire parte integrante di se stessi, prezioso più della propria vita. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Ogni caduto è un esempio di romana virtù.

L'esempio è una tradizione che si perpetua.

In tutti, dagli anziani ai novissimi, dai vecchi piloti ai giovani preavieri della Gioventù Italiana del Littorio, è la stessa volontà, lo stesso fervore.

L'aviazione fascista sente appieno l'orgoglio di costituire saldo presidio del cielo della Patria. (*Vivissimi prolungati ripetuti applausi — La Camera sorge in piedi — Grida reiterate di: « Viva l'Aeronautica! » — Nuovi prolungati applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo 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 per l'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 2.

I prelevamenti dal Fondo a disposizione inscritto al capitolo n. 15 del predetto stato di previsione, in base all'articolo 7 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958, possono effettuarsi a favore dei capitoli indicati nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 3.

Per i capitoli indicati nell'elenco n. 2, annesso alla presente legge è data facoltà al Ministro dell'aeronautica di inscrivere i fondi residui rimasti al 30 giugno 1939 in aumento agli stanziamenti di competenza per far fronte alle spese di cui ai capitoli medesimi.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 4.

Sono autorizzate per l'esercizio finanziario 1939-40 le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 40,000,000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, comprese quelle

riguardanti i campi di fortuna, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 67,085,500 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari;

lire 150,000,000 per spese relative ai servizi aeronautici nell'Africa Orientale Italiana.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Dichiaro approvato lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario 1939-40.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (Stampato n. 10).

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Invito il relatore, camerata Parolari, a riferire sul bilancio.

PAROLARI, *Relatore*. La Camera discute il bilancio preventivo della Marina a poche settimane di distanza dallo sbarco delle nostre truppe in Albania. In tale azione la Marina Italiana, oltre che offrire nuova prova del suo valore, ha dimostrato, ancora una volta, la sua perfetta efficienza. (*La Camera sorge in piedi — Vivissimi prolungati applausi*).

Perciò, mentre ci associamo, con profonda commozione e con fierezza, all'omaggio reso ai nostri marinai caduti a Santi Quaranta ed a Durazzo, eleviamo il nostro pensiero riconoscente al Duce che ha realizzato una forza navale degna del prestigio e degli interessi del Paese. (*La Camera sorge nuovamente in piedi tra entusiastiche acclamazioni al Duce*).

Il bilancio di questo anno, che ammonta complessivamente a due miliardi e 774 milioni, è illustrato nei vari capitoli dalle note della relazione ministeriale allegata al bilancio stesso, integrata dalle note e dalla relazione della Commissione generale del bilancio. Ma valgano a questo proposito le seguenti considerazioni di carattere generale:

1°) la vostra Commissione del bilancio ha esaminato analiticamente ciascun

capitolo ed ha riscontrato la perfetta regolarità delle impostazioni nonché l'assoluta aderenza con quelle che sono le esigenze del servizio e delle attuali necessità;

2°) i programmi navali, autorizzati dalle precedenti disposizioni di legge, seguono il loro normale svolgimento col ritmo previsto, ed in taluni casi con notevole anticipo. Gli stanziamenti corrispondenti sono contenuti nei limiti fissati dalle relative impostazioni;

3°) il periodo di eccezionale attività che sta attraversando la Marina giustifica ampiamente le proposte variazioni di spese, specialmente per quanto riguarda i capitoli che si riferiscono in genere alla vita sul mare, all'attrezzatura costiera, alla efficienza delle scorte, alla provvista di materiali;

4°) le spese per il personale sono adeguate alle necessità attuali. Ma è bene rilevare subito che la loro percentuale, in confronto alle spese per i servizi, segna un costante regresso. Per esempio, nell'esercizio 1935 la percentuale delle spese per il personale era del 32 per cento, attualmente la percentuale delle spese è appena del 24 per cento. Ciò costituisce una riprova della grande oculatezza con cui l'amministrazione della Marina impiega i fondi a sua disposizione, devolvendone la maggior quantità possibile a rendere sempre più efficienti i servizi.

Resta inteso, comunque, che negli stanziamenti attuali non sono comprese le maggiorazioni degli stipendi deliberate recentemente, per le quali saranno promosse ulteriori disposizioni di legge.

Ciò premesso, mi soffermerò soltanto su alcuni capitoli principali perchè sugli altri avranno possibilità di parlare i camerati che seguono, tutti valorosi ufficiali di marina, persone cioè del mestiere, che potranno illustrare, se credono, le particolarità di carattere tecnico.

Capitolo 41. — Riguarda gli armamenti navali e le spese sostenute per le unità in navigazione, che non hanno capienza in altri capitoli. In esso sono compresi anche i diritti di transito nei canali ed i pagamenti a mezzo cambiali emesse all'estero che è la forma di pagamento usata per le provviste all'estero. L'aumento di 24 milioni e 780 mila lire è dovuto alla maggiore quantità di naviglio in navigazione. Ma la segnalazione che faccio è un'altra. Allegata alla relazione della Commissione del Bilancio vi è una cartina sulla quale richiamo la vostra attenzione, perchè si riferisce alla campagna oceanica svolta nell'America latina dalla 7^a Divisione navale, Regie navi *Duca d'Aosta*

ed *Eugenio di Savoia*, tra il novembre 1938 e il marzo 1939, per visitare le principali colonie italiane in quei porti. Forma, questa, di altissima propaganda, perchè la visita delle nostre superbe unità ha dato a tutti gli italiani viventi all'estero la sensazione precisa della potenza navale dell'Italia, della sua forza e del suo prestigio. Qualche incidente, su cui la stampa antifascista si è sbizzarrita, non ha turbato menomamente lo svolgersi del programma, perchè è stato subito, istantaneamente, e violentemente stroncato con la solita, tradizionale energia del nostro marinaio. (*Vivissimi applausi*).

Del resto, la nostra bandiera è stata accolta dovunque con i dovuti onori e con il dovuto rispetto, con vibrante entusiasmo e con manifestazioni altissime di italianità.

Capitoli 60 e 75. Sono i capitoli uno di parte ordinaria, l'altro di parte straordinaria; ma nella pratica la distinzione tra spesa ordinaria e straordinaria non ha più ragione di essere perchè le contingenze richiedono altrimenti.

Questi due capitoli riguardano le spese per le nuove costruzioni e per le rimodernazioni di vecchie unità. Sono, quindi, capitoli assolutamente fondamentali per la efficienza della marina. Come sapete, alle costruzioni si provvede con stanziamenti di bilancio, oppure con assegnazioni particolari. Per l'esercizio in esame è previsto appunto una spesa complessiva per nuove costruzioni di 770 milioni; ma occorrono altri mezzi, altre navi, altri cannoni se vogliamo tenere la forza navale sul livello necessario per il dominio del mare (*Vivissimi applausi*), dominio assolutamente necessario e vitale per noi, che richiede una flotta adeguata. Oggi questa flotta esiste, e la sua potenza, data la sua omogeneità, la sua giovinezza e la sua efficienza, è veramente motivo di serenità e di fiducia per ogni eventualità futura, causa legittima di orgoglio e nuova ragione di infinita riconoscenza per il Duce che l'ha creata. (*Vivissimi applausi*).

Sul resto, non vi sono osservazioni di particolare rilievo. Comunque, la Commissione del bilancio che, ripeto, ha esaminato attentamente capitolo per capitolo, vi assicura che i mezzi finanziari messi a disposizione della Regia marina sono utilizzati molto saggiamente; e non potrebbe essere diversamente date le direttive del Duce in proposito e la loro diligente ed oculata applicazione da parte della amministrazione della marina, guidata dal camerata Cavagnari, il quale, da buon genovese, sa spaccare il centesimo. (*Vivissimi applausi*).

Cosicché, camerati Consiglieri, potete approvare lo stato di previsione associandovi a quanto dice la relazione nella sua fine, perchè veramente il potenziamento della flotta segue di pari passo l'ampliarsi della sfera di influenza degli interessi dell'Italia Fascista. (*Applausi*).

E concludo. L'altro giorno in un giornale di oltr'alpe (*Rumori*) un articolista, dopo avere sparso abbondanti ed amare lacrime su quella che, secondo lui, sarà in caso di guerra, la sorte dell'Italia esposta senz'altro alle offese del mare... (*Rumori — Commenti*) finiva il suo articolo dicendo che, poichè a questo mondo tutto si accomoda, anche con l'Italia, data la fratellanza latina, i vincoli del sangue, ecc. (*Rumori*), sarebbe stato possibile intendersi, purchè l'Italia desse delle assicurazioni, delle garanzie....

Camerati, vogliono delle garanzie, vogliono delle assicurazioni! Per intanto, diamone una, una sola, ma categorica, ma precisa, ma assoluta: che, cioè, quando verrà quel giorno, i nemici d'Italia anche sul mare troveranno pane per i loro denti. (*Vivissimi prolungati applausi — Il Presidente, i componenti del Governo, i Consiglieri nazionali si alzano in piedi e tributano una calorosa manifestazione di simpatia alla rappresentanza di ufficiali della Regia Marina che occupa al completo l'apposita tribuna*).

PRESIDENTE. Procediamo all'esame dei capitoli. Si intenderanno approvati con la semplice lettura quelli per i quali non vi saranno osservazioni.

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge:

(*Si approvano i capitoli da 1 a 30*).

PRESIDENTE. Il camerata Ricci Giorgio ha chiesto di parlare sul capitolo 31, relativo al Corpo Reale Equipaggi Marittimi.

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Ricci ha facoltà di parlare.

RICCI GIORGIO. Camerati, sulla chiara ed elaborata relazione del valoroso camerata Parolari (*Applausi*)....

PRESIDENTE. Il camerata Parolari ringrazia!

RICCI GIORGIO ...e specialmente sul capitolo 31 del bilancio, ritengo opportuno richiamare la vostra attenzione, in riferimento soprattutto alla preparazione premilitare. L'effettivo aumento di un milione e mezzo si riferisce infatti, oltre che alla maggiore forza bilanciata dal Corpo Reale Equi-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

paggi Marittimi, anche al ritmo sempre crescente delle spese relative alla preparazione marinara. Queste spese sono infatti previste (comprese la vestizione di due terzi del contingente annuo) in lire 7 milioni. Non vi è chi non veda che il maggiore stanziamento per questa nuova istituzione, che deriva direttamente da quella mirabile creazione del Regime che è la Gioventù Italiana del Littorio, (educazione fascista che si inizia dai bimbi e termina il ciclo preparatorio con i premilitari) fa sì che oggi i giovani si presentino sotto le armi preparati in modo perfetto, consci dei nuovi doveri e pieni di entusiasmo.

Non più le masse caotiche, informi, capricciose dei tempi passati, ma giovani legioni di innamorati del mare, superbi di servire la Patria in altre ardue prove, alle quali si sentono spiritualmente preparati, perchè nati, cresciuti ed educati al clima duro ed eroico della rivoluzione delle camicie nere. La premarinara è una diretta filiazione della Gioventù Italiana del Littorio e i brillanti risultati della Gioventù Italiana del Littorio premarinara sono già evidenti nel corso di questo anno XVII e nel successivo XVIII raggiungeranno la loro pienezza. La volontà del Duce ha trovato — anche in questo settore — interpreti fedeli ed appassionati nel Comando generale della Gioventù Italiana del Littorio (*Applausi*) e nel Ministero della marina e i risultati di questa perfetta fusione già si concretano in cifre crescenti ed oltremodo lusinghiere. Gli iscritti alla premarinara della classe del 1918 erano poche migliaia, quelli del 1919 trentamila, quelli del 1920, quarantasettemila. All'inizio dell'attuale ordinamento, ossia due anni or sono, i Comandi federali che avevano in mano questa organizzazione premarinara erano diciotto, l'anno scorso trentasei, quest'anno ottantasei. Le sedi di attività premarinara nel 1937 erano cento, oggi sono quattrocento sessanta. Gli istruttori erano sessanta nel 1937, oggi sono duecento; i sottoistruttori erano trecentosessanta; oggi superano il migliaio. Questi istruttori e sottoistruttori sono scelti fra gli ufficiali e sottufficiali (fascisti) in congedo che prestano la loro opera gratuita e volontaria e sono lieti e fieri di potere ancora servire la Patria in questo campo di attività militare marittima. Il compito principale della premarinara è quello di individuare, scegliere e inquadrare tutti coloro che, per la loro attività professionale devono servire il paese sul mare, e i giovani che vogliono servirlo volontariamente in questa specialissima, benemerita Arma. In passato, nella compila-

zione frettolosa delle liste sulla leva marinara, molti ottimi elementi sfuggivano alla leva di mare e la Marina perdeva tutti quei giovani specialisti di cui ha avuto e ha tuttora, urgente necessità. Sembrava allora che difficilmente si potessero raggiungere i contingenti di leva e che il nostro popolo, eccezione fatta per quello rivierasco, non fosse portato all'attività marinara.

Le cifre prima ricordate per gli iscritti alla premilitare dimostrano invece che con una efficiente razionale organizzazione e con una bene riuscita istituzione di propaganda quale è la Lega Navale Italiana, si è risvegliato il senso navalista del popolo italiano e specialmente dei giovani, ai quali è affidato l'avvenire della nostra Marina militare. Ogni anno viene così fornita alla nostra Armata navale una quantità raddoppiata del contingente di leva, del quale — ciò che più conta — la qualità è migliorata nel senso spirituale, professionale e tecnico.

Infatti, altro compito della Gioventù Italiana del Littorio premarinara è quello di dare agli iscritti una prima educazione militare navale in modo da renderli pronti ad incominciare, appena sotto le armi, un servizio di pieno rendimento. Viene così eliminato, per gli istruttori e le reclute, quel servizio di tirocinio che durava circa 3, 4 mesi.

Altro compito di somma importanza per il servizio navale è la classifica, ossia l'assegnazione alle varie numerose categorie del C. R. E. M.

Una volta questa assegnazione veniva eseguita dai Consigli di leva, in maniera quanto mai frettolosa e durante le stesse sedute.

Generalmente il candidato sceglieva a proprio capriccio la categoria alla quale desiderava essere assegnato e nei susseguenti impieghi si riscontravano deficienze e lacune che andavano a detrimento dell'andamento del servizio.

La Gioventù Italiana del Littorio premarinara segue invece i giovani due o tre anni, ne ascolta i desiderata, ne vigila le attitudini, li classifica infine dopo una accurata selezione, li consegna quindi alle autorità marittime in stato di perfetta idoneità.

Con la Gioventù Italiana del Littorio premarinara abbiamo, così, una fresca riserva sempre pronta a fronteggiare qualsiasi, anche improvvisa, grave eventualità.

Tutto ciò è di grande soddisfazione perchè è creazione fascista, ma quel che più entusiasma noi marinai fascisti della Grande Guerra,

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

quando assistiamo all'avanzare delle quadrate legioni della Gioventù Italiana del Littorio premarinara, è l'ardore che domina ed anima questa gioventù guerriera, che saprà superare, occorrendo, le passate fulgide glorie della nostra Marina militare. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 31 si intende approvato. Si prosegue la lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 32 a 40*).

PRESIDENTE. Sul capitolo 41 — Aumenti navali, ecc. — è iscritto a parlare il camerata Chiozzi Millelire.

Si dia lettura del capitolo.

GAETANI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Chiozzi Millelire ha facoltà di parlare.

CHIOZZI MILLELIRE. Camerati, il compito che mi sono prefisso per parlarvi oggi è semplice, scarno, limitato.

PRESIDENTE. Tanto meglio se non leggete. (*Si ride*).

CHIOZZI MILLELIRE. Voglio illustrare la parte che ha avuto la marina da guerra nella spedizione che ha portato alla occupazione dell'Albania.

Ringrazio Sua Eccellenza il Sottosegretario di Stato alla marina che mi ha concesso di conoscere alcuni dati che da questa tribuna desidero portare a conoscenza dei camerati.

Questo non è un discorso, Camerati, è un rapporto senza lirica e senza fiori di retorica.

PRESIDENTE. Andiamo avanti; entriamo in tema.

CHIOZZI MILLELIRE. C'è una maschia poesia che vale più della retorica. Vi dirò dati tecnici obiettivi e qualche osservazione mia personale.

Teatro delle operazioni in Albania. Basi navali: Brindisi, Taranto e Canale d'Otranto (42 miglia).

Per quanto riguarda la costa albanese, abbiamo Valona che è un'ottima rada in cui può entrare una flotta; anche Durazzo ha una buona attrezzatura con costruzioni che erano già state fatte dal Governo italiano. Vi sono, poi, San Giovanni di Medua e Santi Quaranta, quasi litorali aperti, ma discreti approdi.

Voglio ricordare qualche dato sul problema operativo: bisognava agire con rapidità e con effetto immediato, superare il punto critico dato dallo sbarco in rade aperte e preparare un attacco frontale, travolgente, al modo fascista, per polverizzare ogni velleità di resistenza.

Tutto era pronto, in questo caso, ma non occorsero grandi mezzi per controbattere qualche fucilata partita da qualche modesto focolaio di ribelli, rimasugli delle bande di Zogu.

Ora darò qualche altro chiarimento in dettaglio e mi permetto anzitutto di richiamare la vostra attenzione sui tempi delle operazioni.

In seguito alla situazione improvvisamente delineatasi in Albania, il giorno 3 aprile in una riunione presso l'Alto comando della Marina, cui assisteva il generale dell'Esercito, designato comandante del corpo di spedizione, furono date al comandante in capo della squadra navale le direttive per l'operazione che avrebbe potuto rendersi necessaria.

Fu stabilito che, dovendosi inviare un corpo di occupazione, esso sarebbe stato ripartito in 3 successivi scaglioni. Per il primo scaglione, l'arrivo doveva essere contemporaneo nelle località di San Giovanni di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta.

Gli scaglioni successivi sarebbero stati sbarcati in maggior parte a Durazzo, unica località munita di porto attrezzato e dotato di banchine, e in minor parte a Valona.

La esecuzione del primo sbarco e la costituzione delle teste di sbarco nelle quattro località indicate dovevano essere affidate ai reparti da sbarco delle navi ed al battaglione San Marco: complessivamente 1610 uomini.

Il primo scaglione delle truppe dell'Esercito e della Milizia comprendeva 15.000 uomini, 150 carri armati, 200 automezzi e numeroso materiale. Fu necessario provvedere, oltre ai mezzi di trasporto, anche ai mezzi di sbarco per poter mettere a terra nelle località prive di attrezzatura gli automezzi, i carri armati ed il materiale pesante.

Dato che la necessità dell'esecuzione si presentò con carattere d'urgenza, fu predisposto l'imbarco del maggior numero possibile di truppa dell'Esercito, del 1° scaglione, sulle navi da guerra in modo da ridurre al minimo i piroscafi sottratti alle normali linee di esercizio.

L'opera entusiasta ed efficace degli equipaggi civili di quelle unità della Marina mercantile ha validamente contribuito alla rapidità ed al buon esito delle complesse operazioni di imbarco e sbarco.

Dovevano complessivamente prendere parte al trasporto, alla protezione e allo sbarco del solo primo scaglione, 2 corazzate, 7 incrociatori, 13 cacciatorpediniere, 14 torpediniere, 3 mas, 9 navi ausiliarie, 10 piroscafi o mo-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

tonavi, 33 motopescherecci, 10 rimorchiatori. In totale, oltre 100 unità appartenenti per la maggior parte alla 1^a squadra navale.

Il giorno 5 aprile cominciò l'afflusso dei piroscafi nei porti di Brindisi e Taranto. Nello stesso giorno anche le unità da guerra che dovevano prendere parte all'operazione assunsero le dislocazioni previste.

Alle ore 12.45 del 6 fu dato ordine di iniziare contemporaneamente a Taranto, Brindisi, Bari l'imbarco del personale e 5 ore dopo, alle ore 17.40, fu confermato l'ordine esecutivo dell'operazione.

In seguito ad esso partirono: da Taranto, fra le ore 18 e le ore 21: 24 unità da guerra e 3 unità mercantili;

da Brindisi, fra le ore 18 e le ore 24: 24 unità da guerra e 6 mercantili;

da Bari, alle ore 24: 1 unità da guerra e 1 unità mercantile.

Contemporaneamente muovevano verso le località prestabilite i motopescherecci ed i rimorchiatori.

Tutte queste navi erano divise in gruppi di uguale velocità e nella notte la navigazione fu regolata in modo che i gruppi giunsero con perfetto sincronismo all'ora prestabilita dinanzi agli ancoraggi previsti.

Nelle quattro località lo sbarco fu iniziato dai reparti da sbarco delle navi e del battaglione San Marco tra le ore 5.15 e le 5.30.

A San Giovanni di Medua, Valona ed anche Santi Quaranta la scarsa reazione di qualche facinoroso fu presto superata dai marinai sbarcati. A Durazzo la reazione delle bande di Zog era più organizzata e disponeva di mitragliatrici. Ma anche in questa località lo slancio dei nostri marinai travolse rapidamente ogni resistenza.

In quattro ore furono superate tutte le piccole resistenze locali, e furono messi a terra 15 mila uomini, che alle 9.30 erano già sulla spiaggia albanese. (*Applausi*).

Nelle piccole resistenze locali 9 marinai consacrarono con il loro sangue l'occupazione dell'Italia in Albania. (*La Camera sorge in piedi in segno di reverente omaggio*).

Riassumendo, la preparazione è stata rapidissima e perfetta in ogni particolare, l'esecuzione sincronizzata, fulminea e travolgente; il superamento della fase critica dello sbarco fu fatto con cuore saldissimo e con mezzi pronti a infrangere ben altri ostacoli. Si è avuta così da parte della Marina una dimostrazione di forza, di potenza, di genialità di concezione, di perfetta organizzazione, di entusiasmo da parte dei comandanti, degli Stati Maggiori e degli equipaggi: tutte con-

statazioni che devono infondere in noi un sentimento di legittimo orgoglio e di riconoscenza ai Capi che seppero ordinare, ai gregari che obbedirono fino al sacrificio supremo con spirito e cuore altissimi. (*Vivissimi prolungati applausi*). Costatazioni che oltre frontiera rallegreranno i nostri veri amici e saranno un salutare ammonimento a tutti gli altri. Camerati, il mio rapporto è finito. (*Vivissimi reiterati applausi — Grida di: Viva la Marina! — La Camera sorge ancora in piedi fra nuove acclamazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 41 si intende approvato.

Si prosegue la lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 42 a 53*).

PRESIDENTE. Il camerata Borghese ha chiesto di parlare sul capitolo 54, riguardante le difese marittime e costiere.

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Borghese ha facoltà di parlare.

BORGHESE. Camerati! Io parlerò sulle difese costiere e marittime ed in particolar modo voglio darvi un accenno sulla Milmart, che è una istituzione recentissima di piena attualità e nello stesso tempo, però, in via di formazione già abbastanza avanzata.

L'attrezzatura difensiva terrestre, a cui deve provvedere la nostra marina per potere garantire la sicurezza delle sue basi navali e dei suoi punti d'appoggio operativi, è certamente imponente ed assai complessa. In ciascuna di tali sedi navali e punti di appoggio o, per essere più precisi, in ciascuna di quelle località che si chiamano piazze, zone e settori militari marittimi, la marina è responsabile della difesa del relativo territorio contro qualunque attacco che possa provenire dal mare o dall'aria e perciò la marina ha stabilito in tutte queste località molte potenti batterie antinavi e antisiluranti, come pure numerose batterie contraerei, dotate di tutte le più perfette, più moderne apparecchiature per la direzione del tiro, armonizzando l'impiego delle une e delle altre con i mezzi per l'avvistamento e la scoperta, come proiettori, ascoltatori, stazioni di vedetta, ecc., in efficienti organizzazioni tattiche.

Il personale per armare tutte queste batterie antinavi ed antiaeree, nonchè i servizi accessori relativi, è stato, fino all'anno passato, reclutato, anzi fornito dalla stessa marina, la quale vi provvedeva prendendo una

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

aliquota delle forze bilanciate, salvo ad integrarla in tempo di guerra con forti coefficienti di richiamati. Ma, questo stato di fatto mentre distoglieva dall'attività della nostra flotta e dagli altri servizi a carattere marinaro, nuclei abbastanza importanti di ufficiali e di militari del Corpo Reale Equipaggi Marittimi, portava anche alla necessità di dovere riaddestrare al momento opportuno tutto il personale richiamato alle armi, il che significava, al momento buono, perdita di tempo.

Ora, siccome, in qualunque emergenza, è necessario che l'entrata in azione dei mezzi difensivi debba essere pronta ed efficace al massimo possibile, la nostra marina ha risolto la questione prendendo un provvedimento molto felice e nello stesso tempo radicale. Ed è, appunto, a questo provvedimento che vorrei oggi accennare, tracciandone le linee fondamentali.

In un tempo più o meno lontano, in alcune delle nostre piazze marittime esistevano parecchie batterie costiere, le quali appartenevano all'esercito ed erano armate dall'artiglieria da costa. In seguito queste batterie furono affidate ad una speciale Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, che si chiamò la Milizia da cos. Successivamente queste stesse batterie sono state affidate, anzi cedute dall'esercito alla marina e, quindi, la Milizia da cos è passata, per il suo impiego, alle dipendenze della marina da guerra. Fin da allora si sapeva benissimo che alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale si potevano affidare, con sicurezza assoluta di brillantissimi risultati, compiti anche speciali di carattere bellico. Oltre a questo; poi, le sue caratteristiche peculiari, e cioè: utilizzazione di un personale reclutabile sul posto ed animato di alto senso volontaristico, invariabilità dell'addestramento nel tempo in conseguenza della stabilità delle destinazioni, ed inoltre la prontezza con cui potevano entrare in funzione i mezzi difensivi, appunto per il reclutamento locale, erano qualità essenziali e favorevolissime per la difesa delle piazze, delle zone e dei settori.

Quindi la marina, in vista di tutto ciò, ha creduto bene di affidare alla Milizia da cos tutte le sue batterie antinavi ed antieree e d'accordo col Comando generale della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale ha provveduto per le opportune direttive.

Così, con il Regio decreto n. 1888, in data 24 novembre 1938-XVII, il quale è andato in vigore col 1° gennaio di questo anno, fu

costituita la Milizia artiglieria marittima ovvero Milmart, la quale appunto, con questa nuova denominazione ha conglobato tutta la Milizia da cos preesistente.

Questa Milizia artiglieria marittima, la quale dipende, per quanto riguarda le direttive, l'addestramento, la parte tecnica, i materiali, l'impiego, ecc., dallo Stato Maggiore della Marina ha, come compito speciale, quello di armare con il suo personale tutte le batterie e tutti i pezzi delle piazze, zone e settori militari marittimi. Si può così considerarla come una organizzazione parallela, in certo modo integrativa, della Milizia controaerei, la quale, come tutti sanno, dipende viceversa dal Regio esercito, dallo Stato Maggiore per la difesa territoriale, con il compito precipuo di difendere dagli attacchi tutto il resto del territorio nazionale il quale dipende, appunto, come giurisdizione, da quello Stato Maggiore.

Una volta stabilito e deciso questo provvedimento, è stato realizzato prestissimo con uno spirito e con uno stile prettamente fascista. I Comandi della Milizia ed il Ministero della marina hanno provveduto perchè fosse dato vigoroso impulso allo sviluppo di questa istituzione.

Difatti, grazie alla cameratesca collaborazione di tutte le unità della marina, grazie allo spirito di iniziativa del Comando delle milizie marittime e controaerei, del Comando dei Gruppi legionari della Milizia artiglieria marittima, ed anche dei Comandi delle singole legioni, questi reparti, i reparti di questa nuova specialità legionaria sono arrivati ad un addestramento e ad una consistenza che sono pienamente soddisfacenti.

Le nostre basi navali ed i nostri punti di appoggio per le operazioni della flotta, specialmente in quei settori geo-strategici più importanti, possono oggi contare sopra un nucleo di personale tra ufficiali e legionari i quali formano dei quadri che possono armare al momento in cui fosse necessario, al momento della mobilitazione, quasi tutte le batterie ed i mezzi che la marina ha preparato.

Otto legioni, opportunamente distribuite, possono mobilitare, in un tempo ristrettissimo, al primo cenno, circa 10.000 fra ufficiali, sottufficiali e militi, i quali sono anche, oltre tutto, animati da altissimo spirito militare, pieni di entusiasmo schietto, fierissimi di potere adempiere ai compiti molto importanti che sono stati loro affidati, ed orgogliosi di essere entrati nella compagine della nostra gloriosa marina. (*Vivi applausi*).

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Nello stesso tempo il lavoro di addestramento continua ed è la marina che procura i mezzi necessari per il munizionamento e per le esercitazioni.

E la marina sorregge anche con la sua esperienza queste nuove schiere le quali debbono venire preparate alla perfezione e in-fonde in loro una specie di impronta marinara e quella unità di dottrina che rappresenta la base fondamentale di questa nuova istituzione. Istituzione che deve anche in questo prossimo esercizio conseguire un'altra tappa del suo progresso immancabile. Si debbono cioè costituire altre tre legioni e le otto già esistenti si completeranno e si perfezioneranno, portando così gli effettivi ad essere quasi raddoppiati rispetto a quelli attuali.

L'addestramento di questa massa di personale specializzato, implica oneri che non possono che gravare sul bilancio della Marina come era stato previsto. Però nessuna somma sarà mai bene spesa come questa.

D'altra parte l'istituzione della Milmart rende possibile fin d'ora, e renderà quanto prima ancor maggiore la possibilità, di rispondere con prontezza, anzi con immediatezza e con efficacia prettamente fasciste a qualunque attacco che fosse tentato contro le basi navali sia dal mare che dall'alto.

Così la marina, per quanto riguarda il personale della sua difesa terrestre, ha assolto il suo compito.

Bene inteso, il Ministero della marina ha curato altrettanto il materiale. Senza entrare in dettagli su quello che è stato già fatto in questo campo — che sarebbe anche inopportuno — basta accennare che le basi navali ed i punti di appoggio per le operazioni della flotta sono fornite di cannoni e di mezzi sufficienti per poter contrastare non solo a dei tentativi di unità navali che si azzardassero a venire a portata di tiro, ma anche contro l'elemento che è ritenuto più temibile, ossia contro l'aereo. Anche qui però non ci si può fermare: bisogna aumentare le nostre difese, sistemare ed organizzare nuovi mezzi. La flotta ha il diritto di avere, nelle sue basi, quel rifugio sicuro e tranquillo, fra una navigazione guerresca e l'altra, ed anche quando è costretta a venire a terra per le sue necessità logistiche.

Così la marcia della marina, egregiamente diretta, ha anche in questo campo obbedito a necessità essenziali.

L'Italia è un'isola. Il dominio del mare è elemento fondamentale per la sua vita. Ebbene, anche il potenziare le sue basi, significa dare alla nostra flotta la sicurezza di

una continua e perfetta efficienza, significa darle la possibilità di poter conquistare e mantenere quella preponderanza navale che rappresenta l'elemento vitale per la nostra Patria e pel nostro Impero. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 54 si intende approvato.

Si prosegue la lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 55 a 75*).

PRESIDENTE. Il camerata Negrotto Cambiaso ha chiesto di parlare sul capitolo 76: Fondo complementare per le nuove costruzioni navali.

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Negrotto Cambiaso ha facoltà di parlare.

NEGROTTA CAMBIASO. Mi propongo di parlare sul capitolo 76 — Fondo complementare per le nuove costruzioni navali — fissato in 614 milioni, per mettere in rilievo la collaborazione e lo stretto legame esistenti fra l'industria degli armamenti e la marina militare.

È evidente che il progresso tecnico e il processo produttivo devono procedere sincronicamente, perchè se si rompe l'equilibrio fra il progresso tecnico e il processo produttivo, la preparazione e quindi l'efficienza delle forze armate vengono per forza a soffrirne. Noi abbiamo effettivamente un qualche squilibrio ancora nella proporzione fra l'industria della produzione delle navi e quella della produzione delle artiglierie. Ma la situazione è in via di miglioramento e quanto prima sarà completamente normalizzata.

Del resto, non poteva essere diversamente. Il nostro paese aveva una attrezzatura corrispondente ad una piccola marina di qualità. Dopo la conquista dell'Impero, quando il Duce ha assegnato alla marina compiti nuovi, evidentemente alla espansione della marina doveva corrispondere una espansione dell'industria, e ad una marina e ad una industria di qualità dovevano sostituirsi una marina e una industria che non solo fossero di qualità, ma anche di quantità.

Per conseguenza, i problemi principali sono stati affrontati e risolti con stile fascista. Basti dire che il primo programma navale comprendente 63 navi oltre alle ausiliarie, che è stato formulato immediatamente dopo la conquista dell'Etiopia, è completamente esaurito.

La maggior parte delle navi sono, anzi, già in servizio da parecchi mesi.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Il secondo programma, quello che potremmo chiamare dell'Impero, è ancora in corso di esecuzione. Però il lavoro è molto avanzato, e in gran parte già sono entrate in servizio quelle unità che hanno principalmente lo scopo di rendere pericolosa, molto pericolosa, la vita nel Mediterraneo ai beati possidenti che fino a pochi anni fa credevano di esserne i dominatori assoluti (*Applausi*); e abbiamo anche un margine, un margine abbastanza abbondante, per potere far sapere a tutti quelli che all'estero favoleggiano del nostro esaurimento, della nostra impossibilità di tener dietro al progresso della corsa degli armamenti delle altre nazioni, che le nostre possibilità future sono molto larghe.

A questo, Camerati, corrisponde la necessità nella quale il paese si è trovato di allestire nuovi apprestamenti industriali per le nostre esigenze; e così è recente la costituzione a Napoli, sotto le direttive, il finanziamento, il coordinamento dell'Istituto per la ricostruzione industriale, di un organismo che comprende tre cantieri navali, una fabbrica di cannoni e un silurificio, oltre ad altre industrie che è inutile qui elencare, tutte di carattere bellico, tutte per la marina.

Questo organismo ha assorbito i cantieri, tra i quali quello glorioso di Castellamare, che aveva tante e così belle tradizioni della nostra marina e che riprende ora tutto il suo sviluppo e tutto il suo splendore e ritorna ad essere ancora il cantiere storico della nostra gloriosa marina.

In tal modo con tre grandi complessi, quello ligure e quelli napoletano e giuliano, si forma la grande macchina che produce con un ritmo incessante, ordinato e sicuro navi e mezzi per la nostra marina (*Approvazioni*). A questo bisogna aggiungere i nostri arsenali militari della Spezia, di Taranto, Venezia e Pola che, pur avendo rinunciato all'attività costruttiva, rappresentano una imponente massa di lavoro e di produzione. Sono in complesso ben 130 mila tecnici e lavoratori, che formano un compatto disciplinato esercito e lavorano per il potenziamento della marina.

Un altro aspetto che certamente interesserà la Camera è il lato autarchico delle provvidenze che riguardano le costruzioni per la marina.

Mentre alla fine della guerra gran parte delle costruzioni per la marina erano di progetto o di studio e qualche volta di capitale e di tecnici stranieri, ora questa importazione non è che del 2 per cento, e rimasta per la necessità di seguire gli sviluppi e i progressi

eventuali che le altre marine fanno attraverso le rispettive industrie.

Mi pare, Camerati, che tutto ciò sia un chiaro indice di cosa hanno significato per l'Italia 17 anni di Fascismo.

E bisogna notare che alla liberazione dalla servitù straniera corrisponde la qualità: la eccellenza della produzione e il suo prezzo tanto inferiore a quello estero nello stesso campo. Ne fanno fede la giusta fama delle nostre industrie fuori della Patria, le commesse e i risultati brillantissimi di costruzioni per governi esteri (recentissimo quello dell'esploratore *Tashkent*), che ci sono state affidate pur nel clima agitato nel quale viviamo.

Camerati, ho creduto utile richiamare la vostra attenzione sull'attività tecnico-industriale collegata alla nostra marina, per rendere omaggio a quello spirito di collaborazione che lega marina e industria, per dare alla Patria mezzi di difesa e di offesa sempre più nuovi, sempre più perfetti. Ma permettete che prima di lasciare questa tribuna, nella qualità di decano dei marinai d'Italia in questa Assemblea io mandi un fervido affettuoso saluto ai camerati della Marina.

Voglio dare un saluto fervido e affettuoso a tutti i marinai d'Italia (*Vivi applausi*), dal suo Capo all'ultimo marinaio, che, consci e tranquilli di avere raggiunta la completa preparazione tecnica e spirituale, vivono sereni e calmi non aspettando che un ordine del Duce per rinnovare sacrifici, audacie, eroismi per il Re e per la Patria. (*Vivi prolungati applausi — Grida di: Viva la Marina! — La Camera sorge in piedi tra fervidissime acclamazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 76 si intende approvato.

Si prosegua la lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(*Sono approvati i capitoli da 77 a 81 ed ultimo*).

PRESIDENTE. Essendo approvati tutti i capitoli del bilancio, dichiaro chiusa la discussione, riservando la facoltà di parlare al Ministro.

**Per il terzo anniversario
della conquista di Addis Abeba.**

PRESIDENTE. (*Sorge in piedi imitato dall'Assemblea*). Al termine di questa riunione vi ricordo che, tre anni or sono, proprio oggi, l'Esercito italiano entrava, dopo una serie ininterrotta di vittorie, in Addis Abeba

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

(*Vivissime acclamazioni — Grida ripetute di: Duce! Duce!*), e nell'ex capitale dell'impero negussita coronava il serto del suo trionfo, prendendo di essa definitivo irrevocabile possesso. (*Acclamazioni prolungate*).

La Camera dei Fasci e delle Corporazioni ricorda l'evento e lo esalta in onore delle Forze armate d'Italia e dei loro impareggiabili Capi. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Essa eleva il suo pensiero alla Maestà del Re Imperatore (*Grida ripetute di: Viva il Re!*) e al Duce, che l'impresa ideò e condusse a rapido compimento (*Grida reiterate di: Viva il Duce!*), e trae lieto auspicio dalla memoria di questa giornata per le future glorie d'Italia. (*Vivissime prolungate acclamazioni — Grida di: Viva le Forze Armate! — Nuove entusiastiche acclamazioni*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. La Camera riprenderà i suoi lavori mercoledì, 10 maggio, col seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (10)

Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa Italiana per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (4)

2. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (6)

3. Stato di previsione della spesa del Ministero della cultura popolare per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (14)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (9)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (8)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (3)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (15)

La riunione termina alle 18,55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

DOTT. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI