

CXLVIIª TORNATA

VENERDI 20 MAGGIO 1932 - Anno X

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

CongediPag. 5188

Disegni di legge:

(Approvazione):

« Modificazioni all'ordinamento del Consiglio nazionale delle Ricerche » (1260) 5188

« Estensione al Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento di alcune delle disposizioni vigenti in materia di credito fondiario » (1265) 5198

« Costituzione di un Ente finanziario dei Consorzi agrari » (1266) 5199

« Assunzione a carico dello Stato delle verifiche relative alle domande di trasformazione di boschi in altre qualità di coltura e di terreni saldi in terreni soggetti a periodiche lavorazioni, quando si tratti di terreni appartenenti a proprietari diretti lavoratori e compresi nella zona superiore ai 600 metri » (1267) 5200

« Sistemazione delle Aziende dell'Ente autonomo forze idrauliche Adige-Garda e del Consorzio industriale fra le città di Rovereto e Riva » (1277) 5201

« Conversione in legge dei Regi decreti-legge 31 dicembre 1931, n. 1756, e 18 gennaio 1932, n. 4, concernenti variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa dei diversi Ministeri, per l'esercizio finanziario 1931-32 ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per detto esercizio finanziario, nonché provvedimenti vari connessi alla gestione finanziaria; e convalidazione dei decreti Reali 21 dicembre 1931, n. 1648, 11 gennaio 1932, n. 5, 18 gennaio 1932, n. 6, e 8 febbraio 1932, n. 39, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (1176) 5202

« Conversione in legge del Regio decreto-

legge 21 marzo 1932, n. 230, concernente la emissione di una sesta serie di buoni del Tesoro novennali » (1204) 5202

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 291, recante l'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori urgenti alla Riva degli Schiavoni in Venezia » (1219) 5203

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1932, n. 318, concernente provvedimenti a favore degli impiegati dell'ex Stato libero e del comune di Fiume dimessi per motivi d'indole politica dopo il periodo di governo zanelliano » (1220) 5203

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1932, n. 337, concernente la riduzione delle sovvenzioni che lo Stato corrisponde alle Società concessionarie di servizi aerei » (1233) 5203

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1932, n. 372, concernente norme eccezionali per l'anticipato collocamento a riposo del personale ferro-tramviario soggetto alle norme dell'equo trattamento » (1241) . . 5203

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 aprile 1932, n. 379, che ha dato approvazione all'Accordo italo-turco per la delimitazione delle acque territoriali fra Castorosso e le Coste dell'Anatolia, firmato ad Ankara il 4 gennaio 1932 » (1242) 5204

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1653, riflettente l'autorizzazione al ministro delle finanze a facilitare nuovi finanziamenti alla Società "Migiurtinia";

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 192, riflettente l'autorizzazione al ministro delle finanze a garantire e facilitare nuovi finanziamenti alla Società "Migiurtinia", » (1249) 5204

(Discussione):	
« Ordinamento delle Casse rurali e agrarie » (1262)	5189
MONTRESOR	5189
CONCINI, <i>relatore</i>	5191
ACERBO, <i>ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>	5191
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 370, col quale sono state apportate modificazioni alla Convenzione vigente per la concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie del pubblico servizio di navigazione nelle acque italiane del Lago Maggiore » (1250)	5205
BERIO, <i>presidente della Commissione per l'esame dei decreti-legge</i>	5205
CIANO, <i>ministro delle comunicazioni</i>	5205
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1212)	5205
ROMEIO	5206
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>	5213
BALBO, <i>ministro dell'aeronautica</i>	5217
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1207)	5222
ROTA GIUSEPPE	5222
SOLARI	5225
MANFRONI	5229
(Presentazione)	5231
Relazioni:	
(Presentazione)	5231
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato)	5231

La seduta è aperta alle ore 16.

COSSILLA, *segretario*. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bevione per giorni 2; Ferrari per giorni 3; Strampelli per giorni 10; Torre per giorni 2; Venturi per giorni 15.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni all'ordinamento del Consiglio Nazionale delle Ricerche » (N. 1260).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Modificazioni all'ordinamento del Consiglio nazionale delle Ricerche ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*, legge lo stampato N. 1260.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

All'articolo 1 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2895, è sostituita, per quanto concerne il Consiglio nazionale delle ricerche, la disposizione seguente:

« È istituito in Roma ed è eretto in Ente morale il Consiglio nazionale delle ricerche ».

La prima parte dell'articolo 1 del Regio decreto 31 marzo 1927, n. 638, è modificata come segue:

« Il Consiglio nazionale delle ricerche, in conformità delle disposizioni e direttive del Capo del Governo deve: »

(Approvato).

Art. 2.

Il Consiglio nazionale delle ricerche esprime il proprio avviso, tutte le volte che ne è richiesto dalle Amministrazioni statali, o da altre Amministrazioni pubbliche, su questioni o affari di carattere tecnico e scientifico.

Il voto del Consiglio nazionale è obbligatorio:

a) sopra tutte le proposte di regolamenti che per l'articolo 1, n. 7, del Regio decreto 14 novembre 1901, n. 466, sono soggette alla approvazione del Consiglio dei ministri, quando la materia oggetto di detti regolamenti abbia carattere tecnico-scientifico;

b) in tutti gli altri casi in cui sia richiesto per legge.

(Approvato).

Art. 3.

È data facoltà al Consiglio nazionale delle ricerche di eseguire controlli di carattere tecnico-scientifico sui prodotti e preparati nazionali, per commissione di pubbliche Amministrazioni o di privati.

Per l'esecuzione di tali controlli il Consiglio nazionale delle ricerche può valersi dei laboratori, stabilimenti e istituti scientifici dello Stato o di enti comunque sovvenzionati dallo Stato.

Le prestazioni sono eseguite a pagamento.

Le prestazioni fatte per conto dello Stato sono eseguite gratuitamente.

I rapporti fra il Consiglio nazionale e le Amministrazioni o gli enti dai quali dipendono i laboratori, stabilimenti o istituti scientifici sono regolati da speciali accordi.

Con decreto del Capo del Governo, su proposta del Direttorio del Consiglio nazionale, sono determinate le modalità e gli effetti del controllo anzidetto.

I controlli eseguiti, su richiesta di privati, dal Consiglio nazionale delle ricerche, a norma del presente articolo, non esonerano gli interessati dall'osservanza delle speciali disposizioni di legge e di regolamento per la vigilanza ed il controllo sulla produzione e sul commercio dei prodotti medicinali.

(Approvato).

Art. 4.

L'articolo 3 del Regio decreto-legge 31 marzo 1927, n. 638, è sostituito dal seguente:

« Fanno parte del Consiglio nazionale delle ricerche i Comitati nazionali che sono determinati con decreto del Capo del Governo, di concerto col ministro dell'educazione nazionale, su proposta del Direttorio del Consiglio stesso.

Possono, nello stesso modo, essere istituite speciali Commissioni per lo studio di particolari argomenti scientifici interessanti l'economia generale del Paese.

(Approvato).

Art. 5.

Con decreto Reale su proposta del Capo del Governo di concerto con i ministri dell'educazione nazionale e delle finanze, saranno dettate

le norme per l'organizzazione e il funzionamento dei servizi del Consiglio nazionale delle ricerche, nonché quelle per il trattamento giuridico ed economico del personale addetto.

Nello stesso decreto saranno contenute le norme di carattere generale concernenti gli accordi di cui all'articolo 3, comma 5° della presente legge.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire in testo unico, provvedendo al loro coordinamento e introducendo, ove occorra, norme integrative, tutte le disposizioni di legge concernenti l'ordinamento e il funzionamento del Consiglio nazionale delle ricerche.

Sono abrogate le disposizioni contrarie e incompatibili con quelle contenute nella presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Ordinamento delle Casse rurali e agrarie » (N. 1262).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Ordinamento delle Casse rurali e agrarie ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, segretario, legge lo stampato N. 1262.

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

MONTRESOR. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTRESOR. Onorevoli colleghi, consentitemi poche parole su questo disegno di legge di capitale importanza, perchè disciplina quasi tremila piccoli organismi di credito e risparmio, i quali enti mutualistici e cooperativi, se qua e là avevano malauguratamente fuorviato dal loro scopo, in cinquant'anni di vita hanno reso immensi benefici, specie contro l'usura, a vantaggio di piccoli agricoltori, di contadini e di operai.

Sono d'accordo con la bella relazione del nostro valente collega onorevole Concini; ma siccome la legge, per circostanze varie, non può ormai subire emendamenti, a me basta

far rilevare qualche desiderio, di cui l'onorevole ministro, o nella interpretazione e applicazione della legge, o nel regolamento possa tener conto.

Esaminando brevemente qualche articolo del disegno di legge, debbo notare che, sia per le Casse rurali, sia per le Casse agrarie, non si è data sufficiente importanza alla loro specifica natura di enti in nome collettivo, i cui soci sono vincolati da una responsabilità solidale e illimitata per tutte le operazioni sociali. Inoltre andava forse meglio tutelata quella ragione di vita che sola dà un significato a questi organismi di credito così altamente benemeriti per l'incremento della piccola proprietà, per l'educazione sociale delle masse, per la volgarizzazione del risparmio, per lo sviluppo del senso della solidarietà fra il popolo.

Si è quindi approvato un regime giuridico che non mette in giusto rilievo i caratteri peculiari di quell'ambiente familiare, quasi intimo, il quale permette che si formi un'atmosfera di piena cordiale mutua fiducia tra i soci, che è la sola base sicura su cui questi organismi possono vivere e prosperare.

Inoltre, nel determinare gli obblighi di legge ai quali debbono sottostare le Casse rurali, il legislatore ha avuto presente non tanto la Cassa rurale, quanto piuttosto la Cassa agraria, e le discussioni parlamentari (ricordo i discorsi degli onorevoli Putzolu, Marghinotti, D'Angelo) dell'altro ramo, confermano questa ipotesi. Ora è opportuno osservare che le Casse agrarie formano un complesso molto modesto di istituzioni nel confronto delle Casse rurali. A mala pena esse si possono calcolare un ottavo del numero complessivo degli organismi che la nuova legge vuole ordinare. Inoltre, quando si è voluto riferirsi particolarmente alla Cassa rurale, si è avuto presente la situazione siciliana o sarda, sia nella relazione della Commissione parlamentare, sia nei discorsi dei vari oratori iscritti a parlare in sede di discussione del progetto. Solo l'onorevole Bianchini ha richiamato l'attenzione della Camera sulle naturali esigenze della Cassa rurale, ed ha presentato all'uopo alcuni emendamenti che non ebbero la fortuna di essere accolti.

Così la Cassa rurale viene concepita, secondo lo spirito del disegno di legge, come

l'organismo periferico principale di credito agrario, al quale solo eccezionalmente si consentono operazioni di credito ordinario, e sul quale lo Stato deve esercitare il controllo più vasto per la tutela degli interessi di ordine pubblico che la Cassa rurale, in questa sua nuova veste, necessariamente coinvolge.

Per gli stessi sopraindicati motivi la composizione della Società viene radicalmente mutata. Non sono più pochi o molti individui, legati da comunanza di interessi economici, da solidarietà di idee morali e religiose e dalla reciproca stima che possono unirli insieme per costituire la Cassa rurale, con diritto di escludere chiunque non riscuota la loro fiducia; ma si sta manifestando la tendenza ad affermare che tutti gli agricoltori sindacalmente inquadrati godono di un diritto, almeno potenziale, di far parte dell'organismo di credito. In sede di discussione questo diritto ha trovato dei sostenitori molto calorosi, e, nel testo della legge, esso ha trovato un principio di approvazione nell'obbligo che si fa alla Cassa rurale di reclutare i nove decimi dei propri soci fra gli agricoltori e gli artigiani sindacati. Ma forse tale norma non creerà degli inconvenienti seri.

Inoltre la facoltà di svolgere operazioni a vantaggio dei non soci, per l'ammontare pari ad un quarto delle attività amministrative, apre alle Casse rurali la possibilità di sconfinare dalle proprie attribuzioni, di snaturarsi e di creare quindi quei guai che deploriamo nella legislazione fallimentare del passato.

Infine la possibilità di nomina di un Commissario governativo, in sostituzione delle ordinarie amministrazioni delle casse, e la facoltà concessa a detto commissario di compiere operazioni eccedenti l'ordinaria amministrazione, sia pure mediante autorizzazione del Ministero dell'agricoltura, potrebbero vulnerare il principio della responsabilità solidale illimitata dei soci.

Sarebbe stata desiderabile una ulteriore diminuzione del capitale sociale, perchè la garanzia è data non tanto dalla entità del capitale, quanto dalla garanzia che danno i singoli soci; e sarebbe stata desiderabile una riduzione dei poteri del Commissario governativo.

Ma siccome nessuna legge nasce perfetta,

L'esperienza dirà la sua parola, e i pubblici poteri vorranno certo assecondarla.

Ecco in sostanza le brevi osservazioni che, pur lodando il ministro per il presente disegno di legge, ho creduto di fare; e mi piace che anche il relatore, esperto in materia, abbia detto nella sua relazione che « di alcuni emendamenti, già proposti, il Governo vorrà tener conto come raccomandazioni ». Non ho altro da dire.

CONCINI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONCINI, *relatore*. Onorevoli senatori, io ho già esposto nella mia sommaria relazione i criteri fondamentali che hanno ispirato il Governo fascista nella presentazione di questo disegno di legge.

Devo dichiarare subito che c'è pieno accordo nell'Ufficio centrale per l'approvazione di questo disegno di legge. È un ordinamento nuovo che viene a dare una nuova struttura alle Casse rurali e tiene opportunamente conto della situazione di fatto. È una legge che permetterà alle Casse oggi esistenti di camminare sopra binari più dritti, perchè in passato così sempre non era; non era nella loro costituzione, nè nel loro esercizio. Quindi io non posso che lodare il Governo per questa iniziativa dalla quale le nostre Casse rurali trarranno un grande profitto.

Solo mi permetterei di raccomandare all'onorevole ministro dell'agricoltura di voler tener conto, per quanto possibile, degli emendamenti proposti nell'altro ramo del Parlamento. Ve ne è qualcuno di carattere pratico di cui potrà essere efficacemente tenuto conto nel regolamento. Non ho altro da aggiungere.

ACERBO, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACERBO, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Ringrazio gli onorevoli Montresor e Concini delle parole di approvazione che hanno avuto per questo disegno di legge; approvazione che ha un alto significato, poichè il Senato conosce quale sia stato il contributo di questi due illustri parlamentari, provenienti tutti e due dalla scuola di Luigi Luzzatti, e l'opera da loro svolta a favore del credito popolare e rurale in Italia.

Assicuro l'onorevole Montresor che molte sue osservazioni saranno tenute presenti dal Governo, sia in sede regolamentare che in sede di interpretazione. Alcune delle sue osservazioni sono state ampiamente esaminate dalla Commissione della Camera dei deputati; ma il Governo dovè mantenere fermo il testo del suo progetto, particolarmente per quanto riguarda il numero dei soci e i capitali minimi indispensabili, giacchè queste cifre si riferiscono a situazione di fatto, ad un mercato finanziario, a condizioni economiche completamente diverse da quelle che esistevano nel tempo in cui fu iniziato l'apostolato Luzzatti e si crearono le prime casse rurali. Oggi le esigenze sono diverse e diverso è il diritto dello Stato di esigere che presso questi istituti vengano disciplinati nuovi e più precisi controlli, sia d'ordine interno che d'ordine esterno. Assicuro l'onorevole Montresor che, nell'applicazione di questa legge, che il Senato confido vorrà approvare, il Governo terrà presenti le peculiari caratteristiche d'origine di questi istituti, che devono rimanere a carattere essenzialmente familiare e che hanno ancora un ampio settore d'azione da svolgere, quale parte necessaria, se pure secondaria, del movimento finanziario del Paese; e si ispirerà alle ragioni essenziali della finalità di questi istituti, che è quella di operare per il miglioramento dell'agricoltura nazionale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

CAPO I.

COSTITUZIONE DELLE CASSE RURALI ED AGRARIE

Art. 1.

Sono soggette alle norme della presente legge le Società cooperative in nome collettivo aventi per principale oggetto l'esercizio del credito agrario.

Nessuna Società avente per oggetto principale l'esercizio del credito agrario potrà assumere o conservare la denominazione di Cassa rurale o di Cassa agraria se non sia costituita

nella forma di Società cooperativa in nome collettivo.

(Approvato).

Art. 2.

Potranno far parte in qualità di soci delle Casse rurali e delle Casse agrarie di nuova costituzione soltanto gli agricoltori, inquadrati nelle organizzazioni sindacali agricole dei datori di lavoro e dei lavoratori, e dei tecnici agricoli, nonchè gli artigiani inquadrati nella Federazione fascista autonoma delle comunità artigiane d'Italia.

Potranno partecipare alle Casse anche soci non inquadrati nelle categorie sopra menzionate, purchè in numero non superiore ad un quinto dei soci anzidetti.

Non si potrà procedere alla costituzione di una nuova Cassa rurale o di una Cassa agraria se i soci non raggiungono almeno il numero di quaranta. Ove, in prosieguo di tempo, tale numero venga a diminuire, esso dovrà essere reintegrato nel termine di un anno; in caso contrario la Società dovrà porsi in liquidazione.

(Approvato).

Art. 3.

I soci sono tenuti alla sottoscrizione di almeno una quota di partecipazione al capitale sociale quale sarà stabilita dallo statuto. Essa non potrà in ogni caso essere inferiore a lire cinquanta.

Ogni socio dovrà versare al momento della sua iscrizione almeno lire cinquanta del capitale sottoscritto.

Il socio che entra nella Società già costituita, oltre all'importo della quota predetta, dovrà procedere ad un ulteriore versamento in relazione alla riserva esistente colle modalità, nella misura e nei termini fissati dagli organi della Società competenti a norma dello statuto sociale.

La Società non può acquistare le quote dei soci, non può compensarle con le loro obbligazioni, nè fare anticipazioni su di esse.

(Approvato).

Art. 4.

L'ammissione di nuovi soci si effettua colla sottoscrizione di essi apposta nel libro dei soci, personalmente o mediante mandatario speciale.

Le sottoscrizioni devono essere autenticate da uno degli amministratori.

Il socio che dichiara di non sapere scrivere o non possa firmare per impedimento fisico, potrà apporre il croce-segno alla presenza di due soci che lo controfirmeranno. La loro firma sarà autenticata dal presidente del Consiglio di amministrazione o da chi lo sostituisce.

La cessazione per qualunque causa della qualità di socio della Società deve essere annotata nel libro dei soci sotto la personale responsabilità degli amministratori. Avrà gli stessi effetti di tale annotazione la notificazione del recesso fatta dal socio alla Società per atto di ufficiale giudiziario.

La sottoscrizione apposta negli elenchi, che gli amministratori debbono trasmettere alla cancelleria del tribunale a norma dell'articolo 9, produce gli stessi effetti di cui nei precedenti comma.

(Approvato).

Art. 5.

Il capitale delle Casse rurali e delle Casse agrarie, che saranno istituite dopo l'entrata in vigore della presente legge dovrà essere costituito in denaro e per somma non inferiore alle lire trentamila.

(Approvato).

Art. 6.

Gli schemi degli atti costitutivi, degli statuti, e delle successive modificazioni degli statuti stessi, delle Casse agrarie e delle Casse rurali dovranno essere preventivamente comunicati al Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Non si potrà procedere alla costituzione della Società o alle modificazioni successive degli statuti ove non siano introdotte negli atti predetti le variazioni eventualmente richieste dal Ministero.

L'originale o la copia autentica della comunicazione del Ministero dovrà essere esibita alle competenti autorità perchè possano essere eseguite le pubblicazioni previste dal Codice di commercio per la costituzione delle Società in nome collettivo o per la omologazione degli statuti.

Le pubblicazioni si fanno sempre senza spese.

Le Casse rurali e le Casse agrarie dovranno essere costituite mediante atto pubblico.

(Approvato).

Art. 7.

Gli statuti delle Casse rurali e delle Casse agrarie, oltre quanto è richiesto dal Codice di commercio per la Società in nome collettivo, devono contenere le norme riguardanti i depositi, i rimborsi, le forme, la natura dei libretti, il modo di impiego dei capitali e la destinazione degli utili netti annuali.

(Approvato).

CAPO II.

AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ

Art. 8.

Gli amministratori sono scelti tra i soci e possono dall'assemblea essere esonerati dal prestare cauzione. Tuttavia, se irregolarmente un non socio viene nominato amministratore, egli assume tutti gli obblighi dei soci e soggiace a tutte le sanzioni stabilite tanto per gli altri amministratori che per i soci.

Essi devono astenersi dal votare in ogni deliberazione riguardante operazioni nelle quali siano personalmente interessati o siano interessati loro parenti o gli affini fino al secondo grado.

Tali operazioni, come pure quelle nelle quali siano personalmente interessati gli impiegati, devono essere votate per scrutinio segreto, alla unanimità dei Consiglieri presenti e col beneplacito dei Sindaci.

(Approvato).

Art. 9.

Gli amministratori devono alla fine di ogni bimestre presentare alla cancelleria del tribunale nella cui giurisdizione è stabilita la sede della Società ed al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, insieme agli altri documenti indicati nell'articolo 19, due elenchi dei soci entrati ed usciti durante il bimestre, indicando il loro nome, cognome e domicilio.

I nuovi soci dovranno apporre la loro firma in tali elenchi. Alla firma potrà sostituirsi la sottoscrizione di un mandatario speciale od il croce-segno nei casi e con le modalità indicati nell'articolo 4.

Uno di tali elenchi, vistato dal cancelliere, dovrà essere restituito alla Società e da essa conservato e tenuto a disposizione dei soci.

Alla fine di ogni anno finanziario gli amministratori dovranno, insieme agli altri documenti prescritti, trasmettere alla cancelleria dello stesso tribunale ed al Ministero dell'agricoltura e delle foreste l'elenco completo di tutti i soci rimasti, nonchè quello degli amministratori e dei sindaci in carica.

Gli elenchi saranno sottoscritti dal presidente del Consiglio di amministrazione o da chi per lui e da uno dei sindaci, e conservati dal cancelliere. Chiunque ha la facoltà di prendere visione di tali elenchi.

(Approvato).

Art. 10.

Presso ogni Cassa rurale o agraria è costituito un Collegio sindacale composto di tre membri effettivi e due supplenti.

I sindaci durano in carica tre anni e sono rieleggibili.

Essi possono operare anche individualmente, e quando devono deliberare, deliberano a maggioranza. Essi devono registrare in apposito libro i loro accertamenti collettivi e individuali.

I sindaci hanno diritto di assistere alle adunanze del Consiglio di amministrazione e delle Assemblee, e devono essere invitati. Essi possono fare inserire nell'ordine del giorno dell'assemblea e del Consiglio di amministrazione le loro proposte.

Nel caso previsto nell'articolo 16 le funzioni

dei sindaci nominati dall'Istituto speciale di credito agrario non danno luogo a spese o rimborsi a carico delle Società, se non nella misura in cui siano eventualmente corrisposti agli altri sindaci.

(Approvato).

CAPO III.

OPERAZIONI DELLA SOCIETÀ

Art. 11.

Le Casse rurali e le Casse agrarie sono autorizzate a compiere operazioni di credito agrario di esercizio anche come enti intermediari degli Istituti regionali di credito agrario, i quali si asterranno, di regola, dal fare operazioni di credito agrario di esercizio direttamente nei luoghi ove funzioni una Cassa rurale od una Cassa agraria.

Potranno essere autorizzate dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste ad esercitare anche il credito agrario di miglioramento.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste potrà con lo stesso provvedimento di autorizzazione fissare dei limiti, sia per la durata che per l'entità delle operazioni consentite alle Casse.

(Approvato).

Art. 12.

Le Casse rurali e le Casse agrarie devono impiegare le loro disponibilità preferibilmente a favore dei propri soci. Le operazioni con estranei non possono eccedere in ogni caso il 25 per cento di tutte le operazioni compiute da ogni singola Cassa.

È data facoltà alle Società predette, sempre che ciò sia previsto nei rispettivi statuti, di compiere operazioni di credito ordinario non superiori nel complesso al venticinque per cento delle attività amministrative.

Le Società predette potranno inoltre, sempre che ciò sia previsto nei rispettivi statuti:

a) acquistare titoli di Stato o garantiti dallo Stato, cartelle fondiarie o altri titoli ad esse equiparati per legge per un ammontare

non superiore ai versamenti previsti dal successivo articolo 14, alla riserva e al patrimonio;

b) assumere, senza star del credere, la rappresentanza di Consorzi agrari provinciali per la fornitura ai soci di macchine agricole, di attrezzi, di merci di uso agrario o in genere di materie utili all'esercizio dell'agricoltura;

c) assumere la rappresentanza di Enti o di Società per l'assicurazione dei prodotti, delle scorte vive o morte delle aziende agrarie dei soci;

d) assumere servizi di corrispondenza con le Casse di risparmio, i Monti di pietà di prima categoria, con gli Istituti di credito agrario e, previa autorizzazione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, anche con Istituti ordinari di credito;

e) assumere il servizio d'incasso, effetti, anche per conto di Istituti ordinari di credito, nonché di emissione assegni e vaglia bancari per conto dell'Istituto di emissione e degli Istituti di credito agrario regionali;

f) riscontare il proprio portafoglio presso gli Istituti di credito agrario, le Casse di risparmio, i Monti di pietà di prima categoria, la Banca nazionale del lavoro e la Sezione autonoma di credito per l'artigianato e le piccole industrie, nonché, coll'autorizzazione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, presso ogni altro Istituto di credito.

Ogni altra operazione non prevista dalla presente legge è interdetta.

Annualmente l'assemblea dei soci è tenuta a determinare il massimo del fido che la Società può concedere ad uno stesso obbligato. A tale effetto le esposizioni dirette si sommano con quelle indirette. Non sono comprese nel limite predetto le operazioni o le quote di esse coperte da garanzie reali.

(Approvato).

Art. 13.

Le Casse rurali e le Casse agrarie possono ricevere depositi soltanto in numerario sia a risparmio che in conto corrente, rimborsabili a vista o a termine, anche sotto forma di buoni fruttiferi nominativi.

(Approvato).

Art. 14.

Le Casse rurali e le Casse agrarie devono depositare in conto corrente fruttifero presso l'Istituto di emissione o la Banca nazionale del lavoro o l'Istituto speciale di credito agrario della regione o le Casse di risparmio ed i Monti di pietà di prima categoria della provincia, con esclusione di ogni altro Ente o Istituto, il 10 per cento dei depositi fiduciari ricevuti.

Presso gli stessi Istituti dovranno altresì essere depositate le somme eccedenti il fabbisogno di ciascuna Società.

In deroga alla norma stabilita nei commi precedenti i depositi predetti potranno essere effettuati anche presso altri Istituti di credito a ciò autorizzati dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste di concerto con quello delle finanze, i quali potranno anche di volta in volta determinare le modalità e le garanzie.

I depositi di cui al presente articolo potranno anche essere effettuati con i titoli indicati nella lettera a) dell'articolo 12 valutati al valore corrente.

Su tali depositi è stabilito un privilegio speciale che prende grado uguale al privilegio indicato nell'articolo 1958, n. 6, del Codice civile a garanzia del credito dei depositanti delle rispettive Casse rurali od agrarie.

(Approvato).

Art. 15.

Fino a che la riserva non sia giunta e non si mantenga uguale almeno al decimo dell'ammontare dei depositi ricevuti per qualsiasi titolo, le Casse rurali e le Casse agrarie devono sempre destinare 9/10 degli utili netti annuali alla formazione ed all'aumento della riserva.

Il sessanta per cento della riserva deve essere investito nei titoli di cui all'articolo 12, lettera a).

(Approvato).

Art. 16.

L'attività di una Cassa rurale o di una Cassa agraria è limitata al territorio del comune nel quale la Società ha sede.

La Società può essere tuttavia autorizzata

dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste, di concerto con quello delle finanze, udito l'Istituto di emissione, ad operare in uno o più comuni limitrofi.

In tale caso il Ministero può far obbligo alla Cassa di includere nel collegio sindacale di cui all'articolo 10 un sindaco effettivo ed uno supplente da nominarsi dall'Istituto regionale di credito agrario della regione.

Tale inclusione dovrà avere luogo alla prima rinnovazione del collegio sindacale.

(Approvato).

CAPO IV.

VIGILANZA GOVERNATIVA

Art. 17.

Le Casse rurali e le Casse agrarie sono soggette alla vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Il Regio decreto-legge 6 novembre 1926, numero 1830 si applica alle Casse rurali e alle Casse agrarie limitatamente all'articolo 2 ed in quanto le disposizioni in tale articolo contenute non siano in contrasto con la presente legge.

(Approvato).

Art. 18.

Fermo restando l'esercizio della vigilanza da parte dell'Istituto di emissione, è data facoltà al Ministero dell'agricoltura e delle foreste di disporre ispezioni alle Casse rurali e alle Casse agrarie.

I risultati della ispezione devono essere comunicati all'Istituto di emissione ed alla amministrazione della Società.

Le ispezioni non danno luogo a rimborso di spese a carico della Società.

(Approvato).

Art. 19.

Salvi gli obblighi di cui al Codice di commercio ed all'articolo 2 del Regio decreto-legge 6 novembre 1926, n. 1830, le Casse rurali e le Casse agrarie devono trasmettere al Ministero dell'agricoltura e delle foreste:

a) i loro bilanci consuntivi annuali, debitamente approvati nel termine di un mese dalla data della loro approvazione;

b) le loro situazioni dei conti alla fine di ogni bimestre a partire da quella relativa alla fine del mese di febbraio di ogni anno, entro quindici giorni, dalla data a cui si riferiscono;

c) gli elenchi indicati all'articolo 9;

d) ogni altra informazione o notizia che fosse loro richiesta.

(Approvato).

Art. 20.

Quando dalla ispezione od in altro modo risultino disordini nella Società e si riscontrino violazioni delle disposizioni statutarie ed altri fatti che rivelino gravi irregolarità nell'amministrazione, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha la facoltà di sciogliere, mediante suo decreto, l'amministrazione della Società e di nominare un commissario governativo, il quale potrà compiere solo atti conservativi e cautelativi dei diritti e degli interessi della Società, esigere i crediti e pagare i debiti scaduti, dare in prestito le disponibilità in denaro liquido e riscontare il portafoglio.

Il commissario governativo non potrà compiere operazioni che impegnino il capitale sociale e, nel termine massimo di tre mesi, dovrà convocare l'assemblea dei soci per la nomina del nuovo consiglio di amministrazione. Tuttavia il Ministero dell'agricoltura e delle foreste potrà di volta in volta per ogni singolo atto autorizzare il commissario a compiere altre operazioni, anche eccedenti la ordinaria amministrazione.

(Approvato).

CAPO V.

SCIOGLIMENTO E LIQUIDAZIONE DELLE SOCIETÀ

Art. 21.

Quando risulti che la Società ha subito perdite per un ammontare non inferiore ad un terzo del patrimonio, gli amministratori de-

vono convocare i soci per interrogarli se intendono di reintegrare il patrimonio stesso o di sciogliere la Società.

Lo scioglimento della Società, nel caso previsto dal precedente comma, può essere anche promosso dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste, mediante decreto Reale da emanarsi di concerto col Ministro delle finanze, salvo che i soci nel termine di due mesi dall'avvenuto accertamento non deliberino di reintegrare il capitale e non lo ricostituiscano, poi, con versamenti in denaro non oltre il termine di due mesi dal giorno in cui la deliberazione relativa diventerà esecutiva.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste può autorizzare che la reintegrazione del capitale avvenga soltanto in parte, nella misura che, a suo giudizio, possa consentire alla Cassa rurale od agraria di riprendere e continuare regolarmente le operazioni a norma del proprio statuto.

Il predetto secondo termine può essere eccezionalmente prorogato dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste per altri tre mesi, sempre che siano fornite garanzie sufficienti.

(Approvato).

Art. 22.

Sciolta la Società, l'assemblea, nei casi di liquidazione volontaria, o il Ministero, che ne ha decretato lo scioglimento, nomina uno o più liquidatori e la liquidazione ha luogo con le norme del Codice di commercio per la liquidazione delle Società cooperative.

(Approvato).

Art. 23.

Nel caso di fallimento di una Cassa rurale o di una Cassa agraria, il fallimento non si estende ai soci, i quali tuttavia rimangono responsabili illimitatamente e solidalmente per i debiti sociali rimasti insoluti nella liquidazione fallimentare.

Se per altro la procedura fallimentare si chiude con concordato, la responsabilità dei soci è contenuta nei limiti del concordato.

Il curatore del fallimento può chiedere al Presidente del Tribunale l'autorizzazione ad

iscrivere ipoteche su beni dei soci nell'interesse della massa creditrice, e può agire contro di essi per conseguire le somme necessarie per eseguire i pagamenti dovuti.

Il curatore può inoltre esercitare, nell'interesse dei creditori della Società, l'azione revocatoria di cui all'articolo 1235 del Codice civile per gli atti compiuti dai soci della Società.

Si presumono fatti in frode dei creditori sociali, se compiuti dai soci in epoca posteriore alla data di cessazione dei pagamenti da parte della Società:

1° tutti gli atti e le alienazioni a titolo gratuito;

2° gli atti ed i contratti commutativi in cui i valori dati o le obbligazioni assunte dal socio sorpassino notevolmente ciò che a lui è dato o promesso;

3° i pegni e le ipoteche costituite sui beni del socio, quando la costituzione non sia contemporanea al sorgere del credito.

La presunzione non ha luogo per gli atti compiuti anteriormente all'entrata del socio nella Società.

(Approvato).

CAPO VI.

DISPOSIZIONI GENERALI E TRANSITORIE

Art. 24.

È in facoltà del Ministro dell'agricoltura e delle foreste di infliggere sanzioni di carattere civile consistenti nel pagamento di un minimo di lire 50 sino ad un massimo di lire 2000 agli amministratori che contravvengono alle disposizioni del secondo comma dell'articolo 1 della presente legge.

Eguali sanzioni, salve le pene comminate dal codice penale, può lo stesso ministro infliggere ai promotori, amministratori e sindaci che contravvengono alle disposizioni degli articoli 2, 3, 4, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21 della presente legge e dello statuto,

(Approvato).

Art. 25.

Non si applica agli amministratori, direttori e sindaci delle Casse rurali e delle Casse agrarie l'articolo 6 del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, convertito in legge e modificato con la legge del 4 giugno 1931, n. 660.

(Approvato).

Art. 26.

È applicabile alle Casse rurali e alle Casse agrarie l'articolo 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, convertito in legge e modificato con la legge 5 luglio 1928, n. 1760.

Il trattamento tributario di cui al predetto articolo si intende limitato alle sole operazioni di credito agrario.

Le Casse rurali e agrarie godono il beneficio del gratuito patrocinio limitatamente agli atti riguardanti operazioni di credito agrario.

(Approvato).

Art. 27.

Le Società che pur non essendo costituite in forma di Società cooperative in nome collettivo abbiano la denominazione di Cassa rurale o di Cassa agraria devono modificare tale loro denominazione entro il termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

(Approvato).

Art. 28.

È accordato un termine di tre anni, a decorrere dalla promulgazione della presente legge, alle Casse rurali ed alle Casse agrarie esistenti per conformarsi alle disposizioni dei capi II e III della presente legge.

(Approvato).

Art. 29.

Le Associazioni fra Casse rurali e fra Casse agrarie comunque denominate, che compiono operazioni di credito, sono tenute all'osservanza delle norme della presente legge in quanto siano ad esse applicabili in relazione alla loro forma di costituzione.

(Approvato).

Art. 30.

Nei comuni in cui esiste una Cassa comunale di credito agrario e funzioni pure o si costituisca una Cassa rurale o una Cassa agraria, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste potrà disporre che la prima cessi di funzionare.

In tal caso, il capitale della Cassa comunale sarà dato in gestione all'Istituto regionale speciale di credito agrario che ne assegnerà i 3/4 a titolo di anticipazione senza interessi, da rimborsarsi in 30 anni, alla Cassa rurale o alla Cassa agraria.

Eguali anticipazioni potranno essere accordate per disposizione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste sul patrimonio di Casse comunali di credito agrario già passate in gestione al competente Istituto speciale di credito agrario della regione a favore delle Casse rurali e delle Casse agrarie che esistano o si costituiscano nei Comuni dove già operavano le Casse comunali predette.

(Approvato).

Art. 31.

Le dichiarazioni di fallimento pronunziate in confronto dei singoli soci in forza dell'articolo 847 del Codice di commercio prima dell'entrata in vigore della presente legge saranno revocate.

L'istanza di revocazione deve essere promossa avanti al tribunale che ha dichiarato il fallimento, in contraddittorio del curatore che ha facoltà di intervenire nel giudizio.

La sentenza di revoca stabilirà le garanzie da prendere sui patrimoni dei soci nell'interesse dei creditori della Società.

Gli atti di qualsiasi genere compiuti fino allora dai curatori nelle relative amministrazioni fallimentari conserveranno piena efficacia.

Rimarranno impregiudicate la responsabilità illimitata dei detti soci a termine della presente legge nonchè le azioni che il curatore nel fallimento della Società esercita in base all'articolo 23.

(Approvato).

Art. 32.

Con decreto Reale, su proposta del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, di concerto con

il Ministro della giustizia e quello delle finanze, udito il Consiglio di Stato, sarà approvato il regolamento per la esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Estensione al Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento di alcune delle disposizioni vigenti in materia di credito fondiario » (Numero 1265).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Estensione al Consorzio Nazionale per il Credito agrario di miglioramento di alcune delle disposizioni vigenti in materia di credito fondiario ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario, legge lo stampato N. 1265.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Sono estese al Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento e alle obbligazioni ipotecarie da esso emesse le disposizioni a favore degli istituti di credito fondiario contenute negli articoli 17, 19, 21, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 54, 58, 59, 60, 71 e 74 del testo unico sul credito fondiario, approvato col Regio decreto 16 luglio 1905, n. 646, e negli articoli 17, 18 e 19, della legge 22 dicembre 1905, n. 592, portante provvedimenti per agevolare i mutui fondiari.

(Approvato).

Art. 2.

Il Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento potrà anche avvalersi per ciò che riguarda il procedimento esecutivo contro i debitori morosi, delle disposizioni

contenute negli articoli 41, 42, 48, 51, 55, 57, 61 e 62 e, per ciò che riguarda l'incasso della indennità di assicurazione e di espropriazione, nell'articolo 70 del testo unico delle leggi sul credito fondiario, richiamato nel precedente articolo, quando sugli immobili ipotecati in suo favore non esistano precedenti iscrizioni ipotecarie.

(Approvato).

Art. 3.

Il Ministro per l'agricoltura e le foreste, di concerto con il Ministro delle finanze e della giustizia, è autorizzato ad estendere al Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento le disposizioni regolamentari per l'applicazione delle leggi sul credito fondiario, che fossero reputate opportune.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Costituzione di un Ente finanziario dei Consorzi agrari » (N. 1266).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Costituzione di un Ente finanziario dei Consorzi agrari ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, segretario, legge lo stampato N. 1266.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Costituzione e scopi dell'ente.

È istituito un Ente finanziario per i Consorzi agrari con sede in Roma.

L'ente ha lo scopo di contribuire allo sviluppo dell'agricoltura mediante il finanziamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari, ed a tal fine è autorizzata, sino alla concorrenza del contributo dello Stato,

di cui all'articolo 2 lettera a), ad assumere crediti di pertinenza dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari.

(Approvato).

Art. 2.

Patrimonio dell'ente.

Il patrimonio dell'ente è costituito:

a) da un contributo dello Stato di lire 6 milioni annui per 30 anni. Tale contributo potrà essere scontato;

b) dalle quote di partecipazione delle istituzioni partecipanti.

(Approvato).

Art. 3.

Possono essere partecipanti all'ente gli Istituti che esercitano il credito agrario, le Casse di risparmio, l'Istituto di credito delle Casse di risparmio italiane ed i Monti di pietà di 1ª categoria, semprechè ciò sia consentito dai rispettivi statuti.

(Approvato).

Art. 4.

L'amministrazione.

L'ente è amministrato da un Consiglio di amministrazione così composto:

un presidente nominato con decreto del ministro per l'agricoltura e per le foreste, di concerto con quello per le corporazioni;

due rappresentanti del Ministero della agricoltura e delle foreste;

un rappresentante per ciascuno dei Ministeri delle finanze e delle corporazioni;

un rappresentante della Corporazione della agricoltura;

due rappresentanti della Federazione italiana dei Consorzi agrari;

due rappresentanti degli enti partecipanti da essi designati di comune accordo, o in difetto di questo dal ministro per l'agricoltura e le foreste, di concerto con quello per le corporazioni.

Il collegio dei sindaci è composto di tre membri nominati rispettivamente dai Ministeri della agricoltura, delle finanze e delle corporazioni.

(Approvato).

Art. 5.

Vendite collettive — Contributo statale.

È data facoltà al ministro per l'agricoltura e per le foreste di concedere un contributo in misura non superiore al 4 per cento annuo negli interessi dovuti dagli agricoltori sulle anticipazioni loro accordate dai Consorzi agrari, dalle cooperative per la vendita dei prodotti agricoli e della Federazione italiana dei Consorzi agrari sui prodotti consegnati per la vendita.

Alla liquidazione del contributo si provvederà sulla base di elenchi i quali dovranno indicare l'agricoltore o ente interessato, la qualità e quantità della merce, l'ammontare della somma anticipata, la durata e il saggio dell'operazione.

(Approvato).

Art. 6.

Vigilanza.

L'ente è sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, il quale la eserciterà di concerto con il Ministero delle corporazioni.

È in facoltà del ministro per l'agricoltura e per le foreste di ordinare, con decreto emesso di concerto con il ministro per le corporazioni, lo scioglimento del Consiglio di amministrazione e la nomina di un commissario per la gestione straordinaria dell'ente, quando ciò risulti opportuno per il migliore funzionamento dell'ente e per il raggiungimento dei suoi fini istituzionali.

(Approvato).

Art. 7.

Stanziamiento di bilancio.

Per la corresponsione dei contributi di cui all'articolo 2 lettera a) ed all'articolo 5 della presente legge saranno stanziati nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, a cominciare dall'esercizio 1932-33, lire 6 milioni annui, per 30 anni, e lire 800 mila annue, per cinque anni.

Sono conseguentemente istituiti nello stato di previsione 1932-33 del predetto Ministero i seguenti capitoli:

Capitolo n. 87-bis: Contributo all'Ente finanziario per i Consorzi agrari: lire 6.000.000.

Capitolo n. 87-ter: Contributo negli interessi sulle anticipazioni concesse dai Consorzi agrari e dalla Federazione italiana dei Consorzi agrari agli agricoltori su prodotti consegnati per la vendita: lire 800.000.

(Approvato).

Art. 8.

Con decreto Reale, su proposta del ministro per l'agricoltura e per le foreste, di concerto con quello per le corporazioni, si provvederà ad approvare il regolamento per la esecuzione della presente legge e lo statuto dell'ente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Assunzione a carico dello Stato delle verifiche relative alle domande di trasformazione di boschi in altre qualità di coltura e di terreni saldi in terreni soggetti a periodiche lavorazioni, quando si tratti di terreni appartenenti a proprietari diretti lavoratori e compresi nella zona superiore ai 600 metri » (N. 1267).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Assunzione a carico dello Stato delle verifiche relative alle domande di trasformazione di boschi in altre qualità di coltura e di terreni saldi in terreni soggetti a periodiche lavorazioni, quando si tratti di terreni appartenenti a proprietari diretti lavoratori e compresi nella zona superiore ai 600 metri ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, segretario:

Articolo unico.

La Milizia nazionale forestale, in deroga alle disposizioni contenute nell'articolo 21 del regolamento 16 maggio 1926, n. 1126, per l'applicazione del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3267, eseguirà a spese dello Stato le verifiche relative alle domande per la trasformazione

dei boschi in altre qualità di colture e di terreni saldi in terreni soggetti a periodiche lavorazioni, quando si tratti di proprietari che dimostrino di non possedere più di un ettaro di terreno.

Tale dimostrazione deve essere data mediante certificato dell'Ufficio delle imposte dirette competente da rilasciarsi, con espresso riferimento alla presente legge, ed anche per il tramite degli uffici comunali che sono tenuti alla richiesta, su carta libera ed in esenzione da qualsiasi tassa e diritti.

I tipi planimetrici richiesti a corredo delle domande saranno redatti dalla Milizia forestale.

Alla spesa relativa sarà provveduto con le normali dotazioni del bilancio passivo della Milizia nazionale forestale, e precisamente con i fondi del capitolo 49 dell'esercizio 1931-32 ed ai corrispondenti degli esercizi futuri.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Sistemazione delle Aziende dell'Ente autonomo forze idrauliche Adige-Garda e del Consorzio industriale fra le città di Rovereto e Riva » (Numero 1277).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Sistemazione delle Aziende dell'Ente autonomo forze idrauliche Adige-Garda e del Consorzio industriale fra le città di Rovereto e Riva ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, segretario, legge lo Stampato N. 1277.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Sono esenti da qualsiasi tassa graduale e proporzionale di registro ed ipotecaria tutti gli atti e convenzioni per il rilievo delle attività e pas-

sività dell'Ente autonomo Forze Idrauliche Adige-Garda e per l'acquisto delle concessioni e degli impianti del Consorzio industriale tra le città di Rovereto e Riva da parte della Società anonima di elettricità Ponale, nonché tutti gli atti e convenzioni che comunque abbiano relazione con tale sistemazione delle aziende dell'Ente Adige-Garda e del Consorzio Rovereto-Riva.

Eguale esenzione è concessa agli atti di alienazione e di conferimento totale o parziale delle entità così acquistate, che la predetta Società avesse ad effettuare entro il 31 dicembre 1933.

Restano fermi gli emolumenti spettanti ai conservatori delle ipoteche.

Le convenzioni intercedute fra i suindicati Ente Adige-Garda e Consorzio Rovereto-Riva anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, che cesseranno di avere effetto in seguito alla sistemazione di cui al 1° comma del presente articolo, non daranno diritto alla finanza di riscuotere tasse suppletive di registro ed ipotecarie. Nessun rimborso spetta agli enti predetti per le tasse già pagate sulle convenzioni stesse.

(Approvato).

Art. 2.

La Società anonima di elettricità Ponale è autorizzata, qualunque sia il suo capitale, a subentrare, con la fidejussione della Società generale italiana Edison di elettricità e della Società Adriatica di elettricità, all'Ente autonomo Forze Idrauliche Adige-Garda nel prestito obbligazionario di lire 105.000.000 garantito dallo Stato ai sensi del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2275.

Il rimborso delle somme versate dallo Stato sino al 31 marzo 1932 per interessi sul prestito obbligazionario predetto sarà dalla Società anonima di elettricità Ponale effettuato, senza interessi, in cinque annualità eguali scadenti il 1° aprile di ciascuno degli anni dal 1932 al 1936, restando a pieno carico della Società stessa le successive semestralità del prestito obbligazionario medesimo a cominciare da quella dovuta il 1° aprile 1932.

(Approvato).

Art. 3.

Per la liquidazione del personale del Consorzio industriale fra le città di Rovereto e Riva e dell'Ente autonomo Forze Idrauliche Adige-Garda, sono applicabili le disposizioni dell'articolo 3 del Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1434.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge dei Regi decreti-legge 31 dicembre 1931, n. 1756, e 18 gennaio 1932, n. 4, concernenti variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa dei diversi Ministeri, per l'esercizio finanziario 1931-32 ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per detto esercizio finanziario, nonchè provvedimenti vari connessi alla gestione finanziaria; e convalidazione dei decreti Reali 21 dicembre 1931, n. 1648, 11 gennaio 1932, n. 5, 18 gennaio 1932, n. 6 e 8 febbraio 1932, n. 39, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (N. 1176).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti-legge 31 dicembre 1931, n. 1756 e 18 gennaio 1932, n. 4, concernenti variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa dei diversi Ministeri, per l'esercizio finanziario 1931-32, ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per detto esercizio finanziario, nonchè provvedimenti vari connessi alla gestione finanziaria; e convalidazione dei decreti Reali 21 dicembre 1931, n. 1648, 11 gennaio 1932, n. 5, 18 gennaio 1932, n. 6 e 8 febbraio 1932, n. 39, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, segretario:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge 31 dicembre 1931, n. 1756 e 18 gennaio

1932, n. 4, concernenti variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa dei diversi Ministeri per l'esercizio finanziario 1931-32, nonchè a bilanci speciali di Aziende autonome per l'esercizio medesimo, e provvedimenti vari connessi alla gestione finanziaria.

Sono convalidati i Regi decreti 21 dicembre 1931, n. 1648, 11 gennaio 1932, n. 5, 18 gennaio 1932, n. 6 e 8 febbraio 1932, n. 39, coi quali vennero autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1931-32.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1932, n. 230, concernente la emissione di una sesta serie di buoni del Tesoro novennali » (N. 1204).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1932, n. 230, concernente la emissione di una sesta serie di buoni del Tesoro novennali ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 marzo 1932, n. 230, concernente l'emissione di una sesta serie di buoni del Tesoro novennali.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« **Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 291, recante l'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori urgenti alla Riva degli Schiavoni in Venezia** » (N. 1219).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 291, recante l'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori urgenti alla Riva degli Schiavoni in Venezia ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 291, recante l'autorizzazione di spesa per l'esecuzione degli urgenti lavori occorrenti a garantire la stabilità della Riva degli Schiavoni in Venezia.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« **Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1932, n. 318, concernente provvedimenti a favore degli impiegati dell'ex Stato libero e del comune di Fiume dimessi per motivi d'indole politica dopo il periodo di governo zanelliano** » (N. 1220).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1932, n. 318, concernente provvedimenti a favore degli impiegati dell'ex Stato libero e del comune di Fiume dimessi per motivi d'indole politica dopo il periodo di governo zanelliano ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 marzo 1932, n. 318, concernente provvedimenti a favore degli impiegati dell'ex Stato libero e del comune di Fiume dimessi per motivi di indole politica dopo il periodo del Governo zanelliano.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« **Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1932, n. 337, concernente la riduzione delle sovvenzioni che lo Stato corrisponde alle Società concessionarie di servizi aerei** » (Numero 1233).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1932, n. 337, concernente la riduzione delle sovvenzioni che lo Stato corrisponde alle Società concessionarie di servizi aerei ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 marzo 1932, n. 337, che riduce le sovvenzioni corrisposte dallo Stato alle Società esercenti servizi aerei commerciali.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« **Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1932, n. 372, concernente norme eccezionali per l'anticipato collocamento a riposo del personale ferro-tramviario soggetto alle norme dell'equo trattamento** » (N. 1241).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conver-

sione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1932, n. 372, concernente norme eccezionali per l'anticipato collocamento a riposo del personale ferro-tramviario soggetto alle norme dell'equo trattamento ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 aprile 1932, n. 372, concernente norme eccezionali per l'anticipato collocamento a riposo del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto soggetto alle norme dell'equo trattamento.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 aprile 1932, n. 379, che ha dato approvazione all'Accordo italo-turco per la delimitazione delle acque territoriali fra Castelrosso e le Coste dell'Anatolia, firmato ad Ankara il 4 gennaio 1932 » (N. 1242).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 aprile 1932, n. 379, che ha dato approvazione all'Accordo italo-turco per la delimitazione delle acque territoriali fra Castelrosso e le Coste dell'Anatolia, firmato ad Ankara il 4 gennaio 1932 ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 aprile 1932, n. 379, che ha dato approvazione all'Accordo italo-turco relativo alla delimitazione delle acque territoriali tra l'isola di Castelrosso e le Coste dell'Anatolia, concluso ad Ankara il 4 gennaio 1932.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1653, riflettente l'autorizzazione al ministro per le finanze a facilitare nuovi finanziamenti alla Società "Migiurtinia";
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 192, riflettente l'autorizzazione al ministro delle finanze a garantire e facilitare nuovi finanziamenti alla Società "Migiurtinia" » (N. 1249).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1653, riflettente l'autorizzazione al ministro per le finanze a facilitare nuovi finanziamenti alla società « Migiurtinia »;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 192, riflettente l'autorizzazione al ministro delle finanze a garantire e facilitare nuovi finanziamenti alla Società « Migiurtinia ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario*:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge:
6 novembre 1930, n. 1653, riflettente l'autorizzazione al ministro per le finanze a facilitare nuovi finanziamenti alla Società « Migiurtinia »;

16 febbraio 1931, n. 192, riflettente l'autorizzazione al ministro delle finanze a garantire e facilitare nuovi finanziamenti alla Società « Migiurtinia ».

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 370, col quale sono state apportate modificazioni alla Convenzione vigente per la concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie del pubblico servizio di navigazione nelle acque italiane del Lago Maggiore » (N. 1250).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 370, col quale sono state apportate modificazioni alla Convenzione vigente per la concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie del pubblico servizio di navigazione nelle acque italiane del Lago Maggiore ».

Prego il senatore segretario Cossilla di darne lettura.

COSSILLA, *segretario, legge lo Stampato N. 1250.*

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

BERIO, *presidente della Commissione. Domanda di parlare.*

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERIO, *presidente della Commissione. Propongo un emendamento a questo decreto per ragioni di chiarezza formale. Questo decreto-legge è stato già approvato dalla Camera dei deputati che ha proposto un emendamento; la nostra Commissione approva tanto il decreto quanto l'emendamento. Si deve però osservare che nell'articolo 1 si dichiara di convertire in legge il decreto-legge, senza riserve e senza condizioni, mentre nell'articolo 2 si modifica l'articolo 5 del decreto stesso. Per maggiore chiarezza bisogna coordinare gli articoli 1 e 2, e aggiungere alla fine dell'articolo 1 le seguenti parole: « con le modificazioni di cui all'articolo seguente ».*

Credo che il Governo non abbia difficoltà di accettare questo emendamento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni. Chiedo di parlare.*

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni. Il Governo accetta.*

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli.

Come il Senato ha udito il senatore Berio, Presidente per la Commissione per la conversione in legge dei decreti-legge, propone di aggiungere alla fine dell'articolo primo del disegno di legge le parole « con le modificazioni di cui all'articolo seguente ». L'emendamento è stato accettato dal Governo.

Rileggo l'articolo primo nel testo così modificato:

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 370, col quale sono apportate modificazioni alla convenzione vigente per la concessione alla « Società subalpina di imprese ferroviarie » del pubblico servizio di navigazione nelle acque italiane del Lago Maggiore, con la modificazione di cui all'articolo seguente.

(Approvato).

Art. 2.

L'articolo 5 del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 370, viene modificato come appresso:

« Le opere indicate nell'articolo 3 e per le quali lo Stato dovrà corrispondere l'annualità di lire 127.542, dovranno essere consegnate gratuitamente dalla Società concessionaria allo Stato, al termine della concessione, in buone condizioni di manutenzione ».

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (N. 1212).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 ».

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

ROMEO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO. Onorevoli colleghi, la mia qualità d'industriale che si occupa fra altro di costruzioni aeronautiche, mi ha finora trattenuto dall'affrontare in Senato il problema della necessità assoluta di aumento del bilancio della aeronautica. Al punto ove siamo, tuttavia, mi parrebbe colpevole tacere oltre. Il problema ha assunto carattere di urgenza tale, che sarebbe veramente colpevole non segnalarlo. La coscienza di compiere tale dovere mi fa mettere da parte qualsiasi altra considerazione di opportunità.

Quale posto occupa l'aeronautica oggi nel quadro della nostra difesa? Esaminiamolo.

Malgrado i colloqui più o meno concordi della diplomazia, la guerra permane una realtà, brutale quanto si voglia, ma da cui non si può prescindere. Sono gli italiani che meno la desiderano; lo ha più volte confermato in modo esplicito il Capo del Governo; ma noi non possiamo trovarci inermi o minorati, qualora il flagello si scateni.

È certo che il nuovo fattore, l'arma aerea, forma l'incognita più angosciata della guerra di domani.

Il passaggio dal dominio in superficie al dominio nello spazio non può calcolarsi con le stesse misure o con le stesse formule, ma è intuitiva, anche elementarmente, l'incommensurabile capacità di sviluppo dei mezzi nello spazio rispetto a quella che può raggiungersi in superficie.

Ora l'aviazione è lo spazio. Per questo essa ha eliminato la nozione di frontiera nel senso bellico; frontiera bellica è divenuto tutto il paese, perchè in un punto qualsiasi di esso può scatenarsi dall'alto, improvvisamente, l'offesa nemica, senza bisogno di dover prima urtare contro le masse dell'esercito o della marina.

Oggi, quando si parla di offesa aerea, nessuno più pensa che debba trattarsi solo di offesa con armi da fuoco; mitragliatrici, cannoni, bombe incendiarie o esplosive e altri ordigni analoghi. Oggi l'offesa aerea non può disgiungersi da quella mortifera dei gas, che ha appunto la caratteristica di espandersi in volume, penetrando e estendendosi in larghe masse. Non facciamoci troppe illusioni. Non sembra possibile limitare tale mezzo di offesa; il duello mortale non esclude colpi.

A questa conclusione pare debbano arrivare i dibattiti attuali, malgrado la soluzione qualitativa integrale generosamente proposta dall'Italia, coll'eliminazione, quindi, proprio delle armi più micidiali.

Pensiamo che, durante la grande guerra, l'arma aereo-chimica fu appena sfiorata; pure l'attacco al cloro del 25 aprile 1915 fu definito l'episodio più atroce della guerra. Quell'episodio potrà divenire la norma della guerra di domani, spaventevole appunto per l'uso delle sostanze venefiche.

Salvo qualche accenno, che farò più tardi, non è questa la sede, nè tocca a me discutere se l'arma aerea sia da sola capace di vincere una guerra. Il nostro compianto generale Douhet lo riteneva per fermo, e le sue teorie hanno fatto larga scuola all'estero, che unanime lo riconosce il più acuto teorico in materia di guerra aerea: « le grand Douhet » lo chiamano i nostri vicini. Del resto, le sue concezioni sono per la maggior parte ammesse da tutti gli studiosi del problema.

Fra questi, dall'altra parte, il colonnello Vauthier, pure dissentendo sulla determinante totalitaria di vittoria per l'arma aerea, chiaramente insiste sulla necessità, per la Francia, di un'aviazione offensiva potente, atta così alle spedizioni preventive sull'aviazione nemica, come alle spedizioni di rappresaglia.

Quale che sia, dunque, il modo di prevedere la guerra futura, tutti convengono nella necessità assoluta, predominante, di un'aviazione potente, potente sino al grado massimo, e io vorrei dire sino al grado esasperato, che il Paese può finanziariamente sopportare.

E qui, onorevoli colleghi, desidero precisare che non è sogno fantastico il riferirsi al pericolo aereo come se fosse realmente in atto. Dappertutto, mentre i diplomatici discutono, si studia, si produce, si crea come se la guerra aerea dovesse piombare domani sul proprio paese. A parte i potentissimi mezzi attivi, di cui parlerò più tardi, si studiano in dettaglio le costruzioni per le nuove città antiaeree, con le cosiddette case-torri: si pretende cioè che l'architettura civile debba tener conto delle necessità della tecnica di guerra. È la militarizzazione dell'architettura civile, con formazione di ingegneri ed architetti specializzati nella difesa aereo-chimica; si predispone

lo sgombero dei centri abitati importanti, il trasporto dei grossi ammassamenti industriali in punti periferici, la utilizzazione dei rifugi antigas, l'organizzazione complessa dei servizi pubblici con metodi antiaerei.

Questo avviene in qualche paese vicino, in America e anche in Russia dove il vasto programma sarebbe già in via di esecuzione. Si può dire che lo studio del pericolo aereo cominci altrove dai banchi di scuola. E proprio in Russia la Osoaviachim forma una gigantesca associazione, alla quale i soci, oggi più di undici milioni, versano una percentuale dei loro guadagni. Questa associazione, così potentemente organizzata, dona allo stato campi di volo, in pieno assetto; intere squadriglie d'aeroplani; e prepara, con lena incessante, il popolo, in regolari corsi d'istruzione, alla necessità di difesa aereo-chimica.

Perchè tutto ciò?

Non si tratta dunque di pericoli ipotetici; si difende il bisogno fondamentale dell'uomo, di vivere e di lavorare. È certo che le nostre grandi e belle città, così come sono oggi costruite, potrebbero essere messe a fuoco nelle prime ore di una futura guerra; gli abitanti subirebbero perdite spaventose per le bombe tossiche o esplosive e queste terribili contingenze, scatenate, sul Paese ci esporrebbero al rischio di vederne abbattuta la potenza combattiva e il morale prima ancora dell'inizio delle ostilità per terra o per mare. Quale tremenda responsabilità di difesa viene a pesare sul governo del Paese!

Se è dunque un fatto certo, tanto per quelli che all'arma aerea attribuiscono la possibilità totalitaria di vittoria, come per quelli che vedono la vittoria solo nell'intervento principale dell'esercito e della marina, ch'è necessario disporre di una grande flotta aerea, col maggior potere offensivo, possiamo noi affermare di aver raggiunto questa misura?

Non è utile entrare in troppi dettagli.

Qualche nazione si affretta quasi a riconoscere una nostra superiorità, a mostrare anche di temerla; ma la verità è che le nostre possibilità finanziarie ci hanno vietato di dare alla aviazione il minimo di sviluppo necessario, sia assolutamente parlando rispetto all'estensione totale del nostro territorio, sia in modo

relativo paragonando la nostra armata aerea con quella di altre nazioni.

Chiedere oggi puramente e semplicemente al Governo di aumentare il bilancio dell'aeronautica, significa chiedere l'impossibile. L'Italia ha fatto il suo massimo sforzo attribuendo ai bilanci militari il quarto del bilancio totale dello Stato. Si arriva così alla conseguenza ineluttabile di dover ritagliare sugli altri due bilanci, quello dell'esercito e quello della marina, per riportare questi ritagli sulla aviazione e ottenere un'armata aerea più efficiente.

Questa richiesta può cadere inaspettata, e può sollevare anche qualche reazione: me ne rendo perfettamente conto, ma non credo che io debba arrestarmi nel compimento del dovere. Debbo anzi aggiungere che, se questa richiesta può sembrare eccessiva oggi, domani sarà giudicata timida ed insufficiente. In un avvenire assai prossimo le proporzioni tra i bilanci delle varie armi saranno profondamente alterate e sempre in direzione più favorevole all'aviazione, fino al completo capovolgimento degli attuali coefficienti.

Bisogna dunque muoversi a tempo, prendere quota subito. L'aviazione è lo spazio a tre dimensioni, che contiene possibilità, risorse, soluzioni ignorate, e perciò non calcolabili in superficie. L'aviazione non è un'arma ausiliaria: è un'arma preponderante.

E, in conferma, vorrei chiedere a quanti di noi si occupano di questo bruciante problema: è vero o non è vero che, pur cingendo le nostre frontiere alpine con un esercito agguerrito, un nemico, che disponga di mezzi aerei più vasti, può, sin dall'inizio della guerra, distruggere le nostre città, mettere a ferro e fuoco i nostri più importanti centri di comunicazione, sterminare e intossicare le nostre popolazioni, gettando il Paese nel terrore e nella desolazione, affievolendone il potere di resistenza, costringendolo a piegare? È vero o non è vero che in tale contingenza non eviteremo la catastrofe quand'anche fossimo padroni dei mari?

A questi interrogativi hanno risposto in modo assolutamente positivo le voci più autorevoli, oltre quella autorevolissima e geniale del nostro Douhet seguito da tutta una schiera di eletti e profondi tecnici italiani; e poi, strateghi, uomini della grande guerra, studiosi dei

fenomeni bellici nell'anteguerra e in oggi, e presso tutte le nazioni: Vauthier, Kenworthy, Faure, Ferber, Fechet, Sims che allo stato attuale dello sviluppo aereo trova che la nave da battaglia non forma più la spina dorsale della flotta; Foch, che dopo essersi liberato dalle influenze del tradizionalismo nelle attuali forze armate, dice che — sono sue parole — il grande fattore decisivo della futura guerra sarà l'aviazione militare e che la potenza di un attacco aereo in grande stile è pressoché incalcolabile.

Queste verità, del resto intuitive, sono state più che confermate dalle recenti manovre dell'arma aerea; queste ci hanno dato utili insegnamenti: ci hanno dimostrato l'importanza dell'iniziativa dell'attacco in massa, gli effetti del volo radente, gli effetti dei gas disseminati dagli aerei per avviluppare le città e i porti attaccati. Ma tutto questo è ancora poca cosa rispetto al grandioso risultato morale che si è impresso nel nostro popolo: era necessario che questo avesse la sensazione esatta, reale, non ipotetica e concettuale del pericolo aereo.

Benedette siano perciò quelle manovre che, pensate e volute dal Duce, hanno trovato nel prode nostro ministro dell'aria e nei nostri valorosi avieri così piena esecuzione; benedette perchè hanno aperto gli occhi anche a coloro che non vogliono vedere.

Si è così riconfermato che una difesa, anche accurata e forte, non può impedire all'armata aerea offensiva di distruggere le città e rendere intenibili le basi navali, quando le masse assaltrici siano soprattutto numerose e decise a sfruttare la caratteristica fondamentale dell'arma aerea: l'offensiva.

Il nostro popolo ha potuto realmente vedere le città e i porti attaccati dai gas e pensare che cosa diverrebbero tali punti qualora quei gas fossero veramente venefici, qualora si adoperasse uno o più dei quaranta gas già scoperti sinora tra asfissianti, tossici del sistema nervoso o del sangue, senza parlare dei lacrimogeni, vescicatori, starnutatori.

Terribile flagello, onorevoli colleghi, che ci deve far meditare e decidere, tanto più che il nostro potenziale aereo (ed intendo per potenziale aereo la potenza in profondità dell'armata aerea), è palesemente troppo inferiore a quello dei vicini.

Qualche cifra riuscirà più efficace di queste mie parole.

Mi riferisco alle cifre degli ultimi tre o quattro anni.

Nel 1929 i nostri vicini dedicavano all'aviazione il quarantaquattro per cento della spesa destinata all'Esercito: l'Italia solo il 25 %. Le proporzioni riferite alla marina sono, nello stesso ordine, 71 e 55 %.

Nel 1930 la proporzione tra aviazione ed esercito, era per i vicini il 35 %, presso di noi il 25 %; e rispetto alla marina, presso i vicini era il 58 %, presso di noi il 50.

Nel 1931, rispetto all'esercito: vicini 36 %, noi 25 %; e rispetto alla marina: vicini 61 %, noi 49 %.

Nel 1932, rispetto all'esercito: vicini 44 %, noi 25 %; e rispetto alla marina: vicini 71 %, noi 48 %.

Queste cifre provano in modo indubbio quanto maggiore sia presso i nostri vicini il rapporto tra il bilancio dell'aviazione e il bilancio delle altre armi. Gli altri dunque sono arrivati prima di noi, che a nessuno siamo secondi nelle conquiste del cielo, a riconoscere l'importanza fondamentale di questo fattore per la difesa della patria: e, notiamo bene, qui sta il grave, questo rapporto è indipendente dalla somma totale destinata ai bilanci della difesa.

Quelle cifre acquistano dunque un valore pieno quando si consideri che il bilancio della difesa, presso i vicini, è sostanzialmente doppio di quello nostro.

Così ognuno può vedere a quale risultato si arrivi paragonando direttamente il bilancio dell'aviazione dell'altra nazione a quello nostro.

Queste sconcertanti cifre eccole, provocano commozione a pronunziarle:

Nel 1929 rapporto uno a tre; nel 1930 uno a due; nel 1931 molto meno di uno a due; nel 1932 ancora peggio: meno di uno a tre.

E qui devo notare che io mi sono riferito soltanto alla nazione che gentilmente ci guarda da una delle sponde, non ho calcolato quella che ci guarda dall'altra sponda; noi siamo chiusi come in una dolce morsa celeste.

Dopo questo esame di fatto, non credo che possa più oltre mettersi in dubbio la necessità assoluta, improrogabile di aumentare il bilancio dell'aviazione.

Sebbene l'urgenza del problema non ammetta differimenti, pure necessità di adeguamento e difficoltà di ambiente, di tradizione, di pratica consigliano di procedere per gradi. Oggi, solo ritagli, ma col proposito fermo di ricorrere a veri e propri tagli domani.

Sugli uni e sugli altri tocca ai tecnici specialisti di intervenire.

Mi vi intratterrò un po' anch'io, non per la pretesa di trovare la soluzione del problema, ma perchè ho sempre giudicato nella mia vita che non è coraggioso limitarsi alla esposizione di un male, senza indicarne il possibile rimedio, anche se il rimedio è difficile, anche se contrasta con troppe altre aspirazioni.

E qui desidero che gli onorevoli colleghi mi diano atto di questo, che il lavoro da me compiuto, lavoro abbastanza lungo, alla ricerca del rimedio, non sempre facile a raggiungere, non muove da desiderio di qualsiasi critica agli altri bilanci militari, che tutti vorrebbero lasciare nella normalità, se non premesse d'altra parte la necessità del problema della aeronautica, la necessità di doverla potenziare perchè essa possa veramente difendere la patria e possa veramente raccogliere il sacrificio di quelli che ogni giorno, e dico ogni giorno nel senso aritmetico, fanno olocausto della loro vita alla patria.

E parlo prima delle economie conseguibili nell'arma di cavalleria.

Quest'arma, retaggio di molte glorie passate, oggi non pare più rispondere alle sue fondamentali caratteristiche. Nella guerra di posizione, come contro i campi trincerati, l'azione del cavallo è nulla e il compito, che impegnava la cavalleria nella guerra manovrata, non appartiene più a questa arma. La ricognizione, specialmente lontana, è affidata all'aviazione, che opera nelle tre dimensioni con incontestabile superiorità. Il cavallo non è più un'arma, è un mezzo più o meno veloce di trasporto, ormai superato. La cavalleria può completamente sopprimersi. (*Commenti*)

SECHI. Ma chi lo dice?

ROMEO. A meno che, in omaggio alla tradizione, non si voglia conservarne uno o due reggimenti. (*Commenti*). In tal modo si potrebbe ottenere una economia! (*Commenti*). Onorevoli colleghi, mi aspettavo questo mormorio,

ma non mi turba, prego soltanto di lasciarmi proseguire.

GAZZERA, *ministro della guerra*. Pregheremo un senatore appartenente alla cavalleria che le risponda!

ROMEO. Si potrebbe ottenere una economia di 60 milioni, alla quale si aggiungerebbe l'economia conseguibile con la soppressione o riduzione di tutti i servizi annessi, che potrebbero essere assorbiti nei corrispondenti servizi già esistenti presso il Ministero dell'interno e presso il Ministero dell'agricoltura e foreste.

E passo ad altro campo: il reggimento Genio ferrovieri.

Questo potrebbe facilmente essere assorbito nella Milizia volontaria per la sicurezza nazionale. Essa forma un nucleo così importante ed è un organismo così complesso che, apportandovi elementi ferroviari attinti sia presso le ferrovie secondarie sia presso quelle concesse all'industria privata, potrebbe avocare a sé il compito della preparazione del ferroviere di guerra, come si è assunto quello della formazione premilitare della gioventù. Si raggiungerebbe così una economia minima di 12 milioni e si eviterebbe anche l'attuale sperpero che viene dalla sovrapposizione del servizio militare, movimento e trazione su quello civile (traffico e lavori) che si occupano dello stesso servizio nelle due ferrovie Chivasso-Aosta e Bolzano-Merano-Malles di pertinenza del reggimento Genio ferrovieri.

Passo ad altro argomento.

Onorevole colleghi, se è necessario che questa aviazione debba trovare un potenziamento, dato che denaro non ve ne è disponibile in altri capitoli, non è da meravigliarsi se uno studioso si metta alla ricerca della soluzione del problema. Altri potrà mantenere il proprio concetto e non seguire il mio, ma il fatto è che le cose non mutano.

Passo a parlare della economia conseguibile con la soppressione dei premi di arruolamento e di quelli di rafferma.

Per virtù del Fascismo, oggi il servizio militare non appare un onere, è un onore e la caserma non appare più brutta come una volta. Non si spiega quindi perchè si paghino i premi di arruolamento nell'arma dei Reali Carabinieri e nell'arma della Regia Guardia di finanza: in primo luogo, perchè il primo servizio pre-

stato in ambedue questi corpi ha valore di ferma di leva; in secondo luogo, perchè il soldo e i successivi trattamenti di caserma, per entrambi questi corpi, sono assai maggiori di quelli che si pagano nel Regio Esercito.

Sembrano spese superflue anche quelle che si pagano per l'indennità di rafferma nell'esercito, nella marina, nel corpo di finanza e in quello dei Reali Carabinieri, in quanto la continuazione del servizio offre un vantaggio indiscutibile, specialmente coi tempi che corrono. Questa continuazione è anche vantaggiosa per i migliori, proprio quelli di cui dobbiamo preoccuparci serve ad avvicinarli vieppiù alla pensione. Sopprimendo questa indennità si raggiungerebbe una economia di circa 120 milioni.

Passo ora da ultimo a parlare della Sanità militare.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Romeo, lei discute il bilancio della aeronautica o il bilancio della guerra?

ROMEO. Io discuto il modo col quale, mediante economie, si possano trovare i mezzi per dare finalmente all'aeronautica il necessario potenziamento.

Della Sanità militare, esiste, nelle grandi città, una direzione per l'esercito, una direzione per la marina e anche la milizia volontaria ha una direzione propria; l'aviazione prende i medici dal Regio Esercito.

Invece di tanti corpi di sanità militare potrebbe istituirsi uno solo da cui dipendessero tutti i medici di tutte le armi: si otterrebbe anche qui una notevole economia.

Non intendo arrivare al punto dove alcuno sarebbe anche già arrivato, e cioè alla completa soppressione degli ospedali militari.

Parecchie altre economie possono raggiungersi in capitoli speciali esistenti presso il Ministero della guerra e presso quello della marina.

Le varie economie, da me accennate, salgono a circa 350 milioni, che si potrebbero trasformare in parecchie centinaia di potenti aeroplani dei quali abbiamo tanto tanto bisogno.

Sento l'orgoglio di dire che questa economia sarebbe raggiunta senza alterare in nessun modo le compagini gloriose dell'esercito e della marina ai quali ogni italiano è così gelosamente attaccato.

Questi dunque sono i ritagli ai quali ho accennato di sfuggita: a questi se ne potrebbero aggiungere altri dopo accurati studi.

E i tagli? Questi tagli dovranno ottenersi attraverso la convinzione che proprio la sconoscenza delle possibilità dell'aviazione è causa dell'attuale cattiva ripartizione delle somme distribuite nei vari bilanci.

Questa convinzione porta anche a un risultato importantissimo, e cioè alla revisione dei valori delle varie armi e alla conclusione che probabilmente all'aviazione sarà riservata un importantissimo compito risolutivo in una futura guerra.

È difficile qui entrare in dettagli tecnici, ma un accenno ai fatti è possibile.

Noi abbiamo assimilato da giovinetti il concetto che la corazzata, l'incrociatore, la dreadnought e più ancora la super e la ipersuperdreadnought, sono colossi, dominatori del mare; ebbene la nuova arma del cielo, ha dimostrato di poter rendere questi colossi assolutamente nulli.

Gli Stati Uniti d'America hanno potuto dare la dimostrazione di questo nell'affondamento delle potenti navi da battaglia condannate a sparire dopo il Trattato di Washington, del 1922.

L'incrociatore ex-tedesco «Frankfurt» fu affondato con una sola bomba da 270 chilogrammi. La superdreadnought «Ostfriedland», vanto dei tedeschi, da questi dichiarata inaffondabile, è affondata in 10 minuti con 4 bombe cadute a poca distanza dallo scafo, e la stessa sorte ebbero le corazzate americane «Virginia» e «New Jersey», anch'esse condannate alla distruzione.

Non vale obiettare che le navi affondate erano indifese, perchè bisogna tener conto del numero veramente esiguo di velivoli impiegati.

Così la commissione americana dovette concludere che, allo stato attuale di sviluppo dell'arma aerea, era assolutamente impossibile costruire navi capaci di resistere alla distruzione dal cielo.

Che cosa concluderebbe oggi quella commissione, oggi che si fabbricano bombe di ben altra potenza esplosiva, oggi che gli americani si orientano sempre più verso le grosse bombe, mentre gli inglesi piombano velocissimi sulla preda con i loro micidiali idrolanciasiluri aerei?

L'arma aerea, anche se ignorata nel Trattato di Londra del 1930, che non mancò tuttavia di disciplinare l'uso degli incrociatori e dei sottomarini, determinando le condizioni in cui potevano affondare i convogli mercantili, questa arma aerea ha in sè non solo la possibilità di annullare le grosse navi da battaglia, ma può soffocare gli equipaggi di interi convogli di navi mercantili.

Basti dire che una formazione di cento aeroplani può distendere sul mare una nube di trenta chilometri quadrati di estensione, un quadrato cioè di 5 a 6 chilometri di lato e con uno spessore da 15 a 30 metri sulla superficie d'acqua; in soli 10 minuti primi.

Strano fenomeno. Più l'aviazione si fa potente, più aumentano le sue possibilità distruggitrici, più la tecnica ne dimostra la superiorità e la capacità per risolvere tutti i problemi di guerra, più il sacrificio la sublima nella dinamica dei cieli, e più statico ne permane, in contrasto, presso di noi il bilancio, assopito o arenato forse nel miraggio incantatore della tradizione o nella speranza, che non appare ancora giustificata, di una completa eliminazione di quest'arma dalle contese mondiali.

Gli ambienti che ancora prevedono una guerra futura, sulle stesse linee della grande guerra, non si persuadono, non ammettono che, sia lo stato attuale di sviluppo dei tipi ordinari di velivoli, sia — soprattutto — il progresso raggiunto in molti prototipi di apparecchi lasciano chiaramente prevedere che le prime ore di una futura guerra potranno essere decisive, in causa dei colpi che l'armata aerea offensiva porterà alle città maggiori, e principalmente ai centri vitali e sensibili della nazione.

Le decine di migliaia d'inecinguibili focolari di combustione che 20 soli velivoli, di tipo già costruito, per esempio da 7 tonnellate ognuno, possono alimentare in una sola città: le 2000 tonnellate di gas che 100 aeroplani da bombardamento, di prototipo già esistente, possono scaraventare su un'enorme metropoli, tipo Parigi, attossicandola e rendendola un muto campo di morte, non li convincono; gli aeroplani-cannoni ultra-potenti, che aggiustano, a notevole distanza, il tiro sui nodi ferroviari, i ponti, le centrali elettriche, non li scuotono; la possibilità di distruzione rapida e di sorpresa

in una notte sola, di tanti nemici quanti ne ha distrutti, in lunghi anni di logorio, la grande guerra, non viene ammessa.

Si attribuisce, quasi taumaturgicamente, alla difesa controaerea la possibilità di arrestare tanta minaccia, e si propone di spendere somme folli, irraggiungibili da qualsiasi finanza, per apprestare tale difesa anti-aerea. Piuttosto che sviluppare l'armata aerea offensiva, si attende che la difesa antiaerea ne paralizzi l'urto; e quando le previsioni dei tecnici e qualche invocazione ai fatti minacciano di sgominare tanto ottimismo, si risponde che la guerra con bombardamento aereo, in causa delle possibilità di ritorsione, sarà automaticamente abolita.

L'avvenire ci dirà se tale rosea speranza sia raggiungibile.

Per ora, la nuova guerra dell'aria, in questa che ben può dirsi l'età aerea, si presenta come un cozzo formidabile tra le mobilissime armate del cielo: avrà pur essa la sua artiglieria in modernissimi aeroplani-cannoni e da bombardamento pesante; la sua fanteria in nugoli di minori aeroplani cacciatori che attaccheranno a sciami, ciascuno munito di mitragliatrici e lancia-gas; la sua cavalleria in veloci velivoli da esplorazione; i suoi carri armati negli aeroplani scudati da combattimento, veri incrociatori aerei. Questi spaventosi signori dalle tre dimensioni soppianderanno le vecchie armi, come la polvere da sparo tolse il dominio al cavaliere corazzato, come il vapore, al pari del motore a scoppio, pietra miliare nella storia della civiltà e della guerra, inutilizzò la vela già colonizzatrice in America e in Asia, e che aveva, a sua volta, eliminato la galea a remi, gloria passata di Venezia e di Genova.

Quelli che chiudono gli occhi alla visione della guerra aerea, e ancora non concepiscono l'aviazione che come arma ausiliaria dell'esercito e della marina; quelli che vogliono ignorare gli insegnamenti della trasvolata atlantica in massa, o la velocità pura che già supera i 650 chilometri-ora, o la scalata alla stratosfera, pretenderebbero la matematica dimostrazione della parte preponderante e decisiva che l'aviazione prenderà nella futura guerra. Se fosse possibile darla, se l'azione di potenti armate aeree, in guerra effettiva, fosse già avvenuta, ogni discussione diverrebbe superflua: cesse-

rebbero pure tanti commenti di dubbia competenza, capaci solo di generare illusioni e sicuri pericoli.

La conquista del cielo è fatto nuovo di tale importanza che sarebbe inverosimile ch'esso non incidesse rapidamente su ogni umana attività: occorre dunque far posto alla ragionata intuizione, che poggia da un lato su quanto già conosciamo, dall'altro sul genio dei nostri tecnici e strateghi, come sulla fede antiveggente, caratteristica della nostra stirpe, che sente la potenza dell'arma nuova, con la certezza della verità.

Ma non si tratta di fede cieca: importanti fatti di guerra aerea sono pure già avvenuti.

È ancora palpitante l'impresa di Kufra: ancora l'eco ci ricanta le parole del grande capo, maresciallo Badoglio: « Dichiaro che la ribellione in Cirenaica è completamente e definitivamente stroncata ».

Nel nome e col fuoco animatore del Duce, (che, in tempo, aveva dette agl'indigeni le parole della potenza d'Italia) il valore, il sacrificio sublime di tutte le armi combinate, riassunti nell'audacia aviatoria del Principe Amedeo di Savoia, hanno permesso di compiere quella che il valoroso generale Graziani chiama, a giusto titolo « la più grande impresa sahariana ».

Non si leggono senza commozione quelle fulgide pagine di storia coloniale e desertica, rievocate, con cuore di soldato, dal nostro ministro delle colonie: ebbene, in questa superba definitiva conquista della Cirenaica all'Italia, e alla civiltà, per opera del Governo fascista, l'azione dell'aviazione è stata ufficialmente definita, dal governatore-condottiero prima, dai critici dopo, come principale e decisiva.

E molte altre azioni decisive potrei ricordare all'attivo dell'arma aerea, come ad esempio quella inglese per la riconquista della frontiera nord occidentale dell'India, o quella francese per la repressione della sanguinosa rivolta in Marocco.

Ma l'incredulo persistente, talvolta anche improvvisatore, si chiede: perchè allora tutta la potenza offensiva dell'aviazione non si è rivelata nel recentissimo conflitto cino-giapponese? Dov'è il bruciante, fulmineo risultato

che l'aviazione dovrebbe conseguire nella futura guerra?

Onorevoli colleghi, non può darsi davvero nome di armata aerea a un insieme di decine di velivoli, modeste unità aviatorie, costretti a evitare alcuni obbiettivi; con compiti soprattutto di ricognizione, quindi ausiliari; con incarico di bombardamenti solo a portata minima, e, soprattutto, utilizzati all'attacco contro l'esercito, quando è noto che la vera, l'effettiva armata aerea offensiva acquista terrificante efficacia col portare invece l'offesa ai gangli più sensibili e ai centri civili della nazione. Anche nelle esposte condizioni, tuttavia, una più calma critica, a distanza di qualche mese, rivela che, dati i rapporti di forze allora in campo, senza l'intervento dell'aviazione, i Cinesi avrebbero facilmente potuto ricacciare al mare i Giapponesi, o costringerli a gettare ben altre forze nella lotta.

Onorevoli colleghi, ho cercato di contenere il vasto argomento nei limiti più ristretti e, partito dal concetto fondamentale della necessità urgente ed immediata dell'aumento del bilancio dell'aeronautica, ho concretato il mio pensiero nei seguenti tre punti:

Primo: che l'aviazione, arma nuova, congiunta alla chimica, ha aperto orizzonti di orrore, per una futura guerra, che costringono a rivedere, d'urgenza, i valori delle differenti armi.

Secondo: che già in qualche paese a noi vicino il rapporto tra il bilancio dell'aviazione e quello delle altre armi è notevolmente maggiore di quello nostro, e che il rapporto diretto tra il bilancio dell'aviazione più vicina e il nostro è addirittura sconcertante e capace di produrre disillusioni di portata senza limite.

Terzo: che per riparare a questo stato di cose, almeno per il momento, è necessario apportare dei ritagli sui bilanci delle altre armi, salvo a ricorrere in seguito a dei tagli per ottenere una armata aerea potente e capace di difendere veramente la patria: difendere la patria e forse, chi sa, anche la pace. Non è detto, nessuno può escludere la possibilità che le nuove applicazioni nel campo industriale elettrico e chimico, i prossimi motori ad olio pesante silenziosi, come la radio-direzione dei velivoli, le bombe incendiarie ed esplosive di potenza sempre maggiore, gli aeroplani cannoni e i gas tossici portati all'estremo grado d'in-

tensità aggressiva, inculcano lo spavento del mezzo creato (che ha infine superato la stessa volontà creatrice), facciano così riconoscere la follia di una nuova guerra, apportatrice di sterminio, capace anche di annullare una civiltà e portino invece l'uomo a rinunciare al proposito di ridurre altri uomini alla schiavitù.

Ma pel momento bisogna difendere la Patria, onorevoli colleghi. In Francia i gruppi aeronautici hanno preteso dai loro candidati politici l'impegno, a firma, di difendere in Parlamento con tutte le forze la necessità di potenziare l'aviazione. Ebbene cinquanta di questi deputati sono saliti al Parlamento; speriamo che la voce di quei deputati trovi meno ascoltatori di quelli che ha trovato la mia povera voce. (*Commenti*).

Voci. Certo!

ROMEO. A Ginevra invece si continua o non si continua a discutere per l'abolizione completa dei mezzi più potenti di offesa aerea. Ma nell'attesa che predomini la pacifica voce del disarmo, un'altra voce, un'altro richiamo noi sentiamo, quello dei nostri eroi nei cieli, caduti per la grandezza dell'Italia fascista. Il nostro prode giovane ministro dell'aria porta al Governo ed al Paese la passione e l'eco multipla di quella voce eroica; egli ne è soprattutto l'interprete verace, che non conosce limiti all'ardimento o confini alle conquiste dell'ala italiana.

Duce, Voi che avete rifatto l'Italia con indomita volontà ed azione fervente, Voi che l'avete resa fiera e temuta, Voi che anche nei giorni foschi avete proclamato ed ottenuto che l'aviazione risorgesse dal colpevole oblio in cui era lasciata, oggi Voi solo potete prendere la grande decisione, Voi solo potete salvarci da uno stato d'inferiorità aerea coi vicini, stendendo il vostro braccio sempre più forte all'aviazione, richiamandola prontamente, senza ulteriori attese, al suo certo destino. Brillò così di luce più intensa la nostra bell'ala tricolore e sia essa sorella sempre più accetta e meglio accarezzata tra le gloriose armi sorelle della terra e del mare, che, congiunte nello stesso palpito, formano l'orgoglio e le speranze d'Italia. (*Applausi*).

ROLANDI RICCI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI RICCI. Onorevoli colleghi, la relazione rispecchia il pensiero collettivo della Commissione; da ciò solo può derivare la sua autorità verso il Governo e verso i colleghi. Il relatore non può che fare una breve sintesi di quello che ha detto nella relazione per quei colleghi che si siano evitati la noia di leggerla.

Il concetto che ha guidato la Commissione di finanza è assai chiaro: la Commissione di finanza pensa che l'Italia ha il più vivo desiderio che la pace sia conservata; fa tutti gli sforzi perchè la pace sia mantenuta; concepisce la possibilità che la pace venga lungamente mantenuta attraverso modificazioni necessarie a trattati non perfetti. Ma per quanto essa nutra il desiderio vivissimo della conservazione della pace, l'Italia non può considerare come una possibilità — mi ripugna l'animo di dire come una probabilità — anche l'evento di una futura guerra. Affrontando l'esame di questa ipotesi, la vostra Commissione di finanza si chiede se noi siamo nella sicura condizione di potere affrontare tutte le possibili aggressioni avversarie. La Commissione di finanza, che ha tenuto a dichiarare la sua completa fiducia nel Governo, ha esaminato il problema non dal punto di vista militare, perchè questo non è il suo ufficio e non rientra nella sua competenza collettiva, pure essendovi a comporla valorosi ufficiali della terra e del mare; ma essa ha pensato che questo problema va riproposto all'attenzione sempre vigile del Governo perchè esso lo esamini e lo risolva.

Leggevo ultimamente in un libro del Maresciallo Guglielmo Roberston, insigne Maresciallo inglese, che oggi la direzione delle guerre non è più totalitariamente affidata al comandante militare, ma che l'interferenza della guerra sulle situazioni civili di un popolo è tale e tanta che occorre che ogni decisione, che non abbia un carattere specifico tecnico immediato, sia presa con sapienza di Governo e sotto le direttive del Governo. Non solo questo è vero ma questo per noi è anche soddisfacente, perchè, mentre noi nutriamo completa e assoluta fiducia nella competenza tecnica di cui ci hanno dato tante prove personalmente e politicamente i ministri delle armi, noi sappiamo anche che la direttiva completa dell'opera di governo è affidata a mani e ad un pensiero dal quale finora abbiamo avuto un

largo miglioramento nelle condizioni della Patria, sicura e ordinata all'interno, rispettata all'estero. (*Applausi*).

Il concetto della Commissione di finanza è, dunque, che, occorrendo prepararsi all'eventualità di una guerra, non sappiamo chi potrebbe essere l'avversario; non è qui il luogo di indagarlo, ma, qualunque esso sia, noi dobbiamo avere piena efficienza di preparazione; e piena efficienza della difesa nazionale vuol dire (e la Commissione di finanza che mi onora di dare illustrazione alla relazione volle più volte ripeterlo, perchè l'affermazione ne fosse ben certa) l'efficienza di tutte e tre le armi. (*Applausi*).

Noi non possiamo consentire al concetto di sparare un altare per riappararne un altro. (*Applausi*). Se vi è una necessità suprema di difesa, che chiede che siano aumentate le forze dell'arma aerea, non il Senato sarà mai sordo all'appello del ministro dell'aria, e la relazione richiamò quest'appello del ministro dell'aria e disse: « chiedete e vi sarà donato ». In Italia non vi è più chi non si renda conto che la difesa nazionale è il primo interesse, è il supremo bene, è la necessità che s'impone a tutti. (*Approvazioni*).

Che volete? Senza essere dei retrogradi, senza voler concedere troppo alla tradizione, è mai possibile che noi, che siamo i figli dei soldati del '48 e del '59, dimentichiamo che in ogni momento, in qualunque contingenza, in qualsiasi gesto di gloria, in qualsiasi gesto di pietà, in qualsiasi atto di patriottismo, in qualsiasi impeto di generosità, è associato il nome di un reggimento, fra i tanti dell'esercito? Possiamo noi, cresciuti fra gli scogli che si ergono sul mare, che da ragazzi ci siamo sentiti sempre ricordare dai nostri genitori i nomi di Carlo Faà di Bruno, di Alfredo Cappellini, non essere oggi orgogliosi e non desiderare che si mantenga vigorosissima quella marina che ci ha dato i prodi di Buccari e di Cortellazzo, e che ci ha dato la rivendicazione di Lissa, i leoni del battaglione di S. Marco e gli eroi di Pola? Non possiamo dimenticarlo. Noi vogliamo che l'aeronautica sia forte, che essa abbia tutti i mezzi necessari, ma questi mezzi non possiamo domandarli sotto forma di riduzioni o di ritagli a quegli armamenti di terra, a quegli armamenti di mare, ai quali tutti i giorni noi stessi ricono-

sciamo che non è dato più di quello che è strettamente necessario, e che a molte delle insufficienze dei loro mezzi suppliscono con un costante spirito di sacrificio, con un costante eroismo dei loro soldati e dei loro ufficiali. (*Approvazioni*).

L'aeronautica ha certamente un grande avvenire; essa è un'arma potentissima e della cui potenza bisogna tenere tutto il conto per la difesa della patria. L'aeronautica non è più quella che nel 1912 si considerava come un servizio che si metteva alle dipendenze dell'Intendenza generale dell'Esercito. L'aeronautica adesso è un'arma di per sè stante, non è solo un servizio delle altre armi; è un'arma che ha efficienza propria, una grandissima efficienza offensiva.

Mi sono sempre compiaciuto di leggere anche recentissimamente gli scritti, talvolta polemizzanti, in cui i giovani ufficiali dell'arma, forse con un sentimento di entusiasmo che, se anche potrebbe parere un po' esagerato, è ammirabile e lodevole, vantano quelli che possono essere gli esiti conseguibili dalla loro arma.

Poco fa, l'onorevole Romeo mi ha messo in un grande imbarazzo, tanto più grande in quanto era diverso da quello in cui mi aspettavo di essere messo. Per volontà della Commissione succeduto all'egregio mio predecessore, competentissimo in materia e direttore della bella scuola della Regia Aeronautica, mi aspettavo che l'onorevole Romeo mi parlasse di motori, mi sentivo perplesso e mi consolavo pensando che avrebbe risposto il ministro. Invece l'onorevole Romeo mi ha portato su un terreno ancora più difficile, la possibilità cioè di sopprimere la cavalleria, quella di sopprimere il reggimento del Genio ferrovieri, quella di sopprimere la sanità militare o almeno di ridurla (poveri ammalati, si faranno curare negli ospedali civili giacchè bisognerà curarli in qualche modo!), quella di sopprimere i premi di arruolamento per i Reali carabinieri e per le guardie di finanza, quella infine di fare altre riduzioni nelle forze di terra e di mare.

Mi consenta l'egregio collega, che non solo non lo segua nel dettaglio, dove troverei un terreno troppo scabroso, perchè i miei modestissimi studi non hanno avuto mai per oggetto questo tema, ma lo richiami alle conclusioni

che la stessa Commissione di finanza ha creduto un dovere di esporre nella sua relazione. La Commissione di finanza ha detto. Badate! Nei vari Stati di Europa e anche negli Stati Uniti di America, facendo il ragguaglio proporzionale tra le somme che si spendono nell'aviazione e quelle che si spendono nelle altre forze armate, riscontriamo che in Italia la spesa per l'aviazione è in una proporzione alquanto minore.

Facendo il rilievo delle somme che sono state spese dal 1926 in poi, nei vari Stati di Europa, e di quelle che sono state spese in Italia, troviamo che noi abbiamo speso meno di quello che non sia stato speso presso gli Stati vicini e lontani.

Facendo il confronto tra quelle che sono le dotazioni dei bilanci degli altri Stati attualmente in corso di esercizio e il bilancio nostro dell'aviazione, troviamo che il bilancio nostro dell'aviazione pare alquanto scarso.

Abbiamo inoltre rilevato che la Giunta di bilancio alla Camera dei deputati, nella sua pregevole relazione, aveva anche accennato in quali capitoli questo bilancio dovesse essere riconosciuto, come alquanto scarso.

Abbiamo detto: può un Corpo essenzialmente politico, può la Commissione, può il Senato, proporre la risoluzione di questo quesito in modo specifico ed in discussioni pubbliche? No.

Questa è competenza di Governo, responsabilità di Governo. Noi sappiamo che il Governo non è immemore di questa questione, tanto è vero che lo stesso ministro dell'aeronautica ha detto alla Camera: per mantenere l'efficienza dell'aeronautica, quale essa è oggi, ho bisogno di altri mezzi.

La sola risposta che può dare la Commissione di finanza, e la sola risposta che possono dare i Senatori, a mio rispettoso avviso, è questa: se avete bisogno di altri mezzi domandateli, il Paese li troverà. Il Paese ama quest'arma, sente il valore di quest'arma, così come sente il valore di tutte le altre armi; il Paese non si rifiuterà mai, come non si è mai rifiutato di rispondere all'appello, per dare quello che è necessario, quando quello che è necessario gli è domandato da chi è responsabile della difesa nazionale.

Certo l'aviazione merita tutti i riguardi e tutte le cure che il valoroso ministro le dà.

E diciamolo pure (non sono mai accusabile io di piaggeria), l'aviazione italiana è rivissuta, è stata ricreata, questo sì, per merito del Capo del Governo attuale.

Noi eravamo giunti, nel 1923 a non aver più un'aviazione viva: questa aviazione è stata ricostituita di sana pianta, questa aviazione ha trovato oggi anche un ministro il quale paga di persona, e siccome il ministro, che paga di persona, dà il buon esempio a tutti gli altri, noi non possiamo che compiacerci della scelta di questo ministro. (*Applausi*).

Il collega Romeo, in buona sostanza, con quella competenza e lucidità che ho ammirato, ha esposto qui la teoria del compianto generale Douhet.

Se voi andate adesso nella sala di lettura delle riviste voi trovate nella «*Révue des deux Mondes*» un articolo del generale francese Tulasne (è più moderno del suo colonnello Bottier, onorevole Romeo) il quale ripiglia in mano la teorica del Douhet e la commenta, concludendo patriotticamente con il dubbio che se non è il caso di prenderla al cento per cento, almeno la si può prendere al cinquanta per cento. E su questo siamo tutti d'accordo. La teorica del Douhet era forse (permettetemi questo piccolo passo timido nel terreno militare) era forse alquanto eccessiva. Che cosa diceva la teorica del Douhet? Diceva: organizzazione difensiva in terra e in mare; far massa in aria. Ora io penso che bisogna difendersi in terra e sul mare e bisogna difendersi anche in aria. Ha ragione il collega senatore Romeo quando dice che una potente aviazione è anche una difesa della pace. Sì, ma anche una difesa della pace è un potente esercito, ed una difesa della pace è pure una potente marina. Perchè la migliore difesa della pace (perdonate a questo vecchio materialista della storia di insistere sopra un concetto così negativo delle teoriche ginevrine) consiste nell'essere temuti. Se noi saremo tenuti in grado di poterci difendere, nessuno ci verrà ad offendere, per timore della ritorsione o di maggiori offese. Questa è la vera difesa della pace. La vera difesa della pace consiste dunque nella necessità della difesa del Paese.

Certo il problema che l'aviazione attualmente impone come arma di per se stante, come efficace arma offensiva, è problema molto grave.

Che cosa accadrà all'indomani di una dichiarazione di guerra, seppure le guerre in avvenire più si dichiareranno? Perchè oggi l'effetto pratico di quel famoso Patto Kellogg, che ha escluso la guerra dal mondo, è che le guerre si guerreggiano senza averle dichiarate. Che cosa accadrà dunque all'indomani di una dichiarazione di guerra o di un incominciamento di ostilità? Certo l'aviazione avrà il primo passo, potrà irrompere in massa e recare i maggiori danni. La prova di ciò la troviamo precisamente nel programma di vicini e meno vicini paesi.

Io ho qui sott'occhio, perchè l'ho copiati stamattina da uno scritto di von Haeften, queste poche parole: «prima ancora che la guerra sia dichiarata, l'offesa aerea deve irrompere violentemente sul nemico». Basta. Non crediate che sia solo questo scrittore, e con lui von Moetzsch a scrivere così. Vi citerò un francese, il Lefebvre, un inglese, il Groves, i quali dicono lo stesso. Mi sono fatto una piccola erudizione a spolvero in questi giorni su questa materia. Quando mi hanno detto che dovevo fare la relazione sul bilancio dell'aviazione, io ne sapevo così poco, che, con lo zelo del neofita, sono andato a leggere un po' dappertutto.

Dunque, è da temere la offensiva dell'aviazione. Che cosa ci si può contrapporre?

Difesa antiaerea? Sono scarsissimi i risultati. Anche quella famosa architettura antiaerea (sissignori: c'è anche un trattato di architettura antiaerea) ci porterebbe alla conseguenza di dover riedificare tutte le nostre città.

Minaccia dei gas. Purtroppo; anche la vostra Commissione ha modestamente affermato che, malgrado ci siano cinque convenzioni internazionali le quali escludono l'uso dei gas, di tutte le specie di gas, tutto c'è da temere. Ha ragione il nostro collega senatore Gabbi, che, pochi giorni fa, in un suo pregevole articolo, dopo aver sommariamente descritto i terribili effetti che sul nostro fronte, da Cima 7 al San Michele del Carso, aveva fin dal suo inizio prodotto la guerra chimica, dopo avere elencato i nuovi composti chimici che le varie nazioni belligeranti già usano — il cloro, il bromo, il fosgene, il trifosgene, ecc. e quelli derivati dall'acido formico, dall'acido acetico, dall'acido solforico, dal toluene, dalle arsine aromatiche —, dopo aver constatato che si era dovuto far po-

sto ad un nuovo capitolo nella patologia umana, in conseguenza delle malattie derivate da tutti questi perfidi gas, concludeva dicendo: «Ma chi può mai sapere che cosa si fucina oggi nei centri di ogni nazione per la preparazione di nuovi e più mortali preparati chimici, chi ci assicura che nell'opera micidiale non sia compreso anche il fluoro, che è anche più micidiale del cloro e del bromo? chi ci assicura che non si stia perfezionando la guerra batterica?».

Ma, signori, quando si espone questa prospettiva catastrofica, dobbiamo riflettere che quello che può accadere a noi possiamo ritorcerlo sugli altri. In questa situazione non si può che pensare all'offensiva; la difesa passiva può essere appena tentata così come è tentata da noi, in Francia, nel Belgio e in Inghilterra. Quindi occorre il rafforzamento della potenza offensiva dell'aeronautica, anche perchè, temendo una ritorsione o una offesa violentissima, gli altri rispettino una volta tanto le convenzioni firmate.

Come possiamo arrivare a questo, prescindendo dai ritagli, ed essendo sicuri che tutto quello che sarà dato all'aeronautica sarà speso bene a vantaggio della difesa nazionale, così come siamo sicuri che si spende bene quanto è dato all'esercito ed all'armata?

Si dice sempre: siamo poveri. È vero. Nella mia incorreggibile abitudine di citazioni, la Commissione mi ha permesso di inserire il *pecuniae omnia parent* oraziano; bisogna tutti ubbidire ai limiti della necessità della finanza. Ma se noi spendiamo meno degli altri in primo luogo bisogna riflettere che tutte le nostre organizzazioni sono più economiche. Non vi è nessun paese (chi conosce un po' l'estero se ne è reso conto) in cui per tutti i servizi statali, dalla giustizia all'istruzione pubblica, si ottenga tanto quanto si ottiene in Italia e si spenda meno.

In fondo, se ci sarà la necessità di maggiore dispendio, questo maggiore dispendio sarà fatto; ancora una volta il relatore lo ripete, come l'ha detto la Commissione: se è necessaria una maggiore spesa, chiedetela, e noi la voteremo.

In Italia la nostra aviazione già ha dimostrato che di una cosa vi è abbondanza: di uomini, di uomini che valgono. L'affluenza alle scuole di aviazione è esuberante per i posti. Gli uomini che si sono dedicati a questa nobile arma hanno

fornito tante prove del loro valore e della loro devozione affettuosa per l'arma, che hanno dato la certezza che gli uomini ottimi ci sono. Sarà dunque questione di mezzi; col minimo di dispendio e col massimo risparmio, i mezzi, se è necessario, devono essere chiesti e saranno dati.

Detto ciò, avrei esaurito il mio compito di relatore. Ma, se il nostro bene amato Presidente me lo volesse permettere e se i colleghi me lo consentissero, trarrei occasione dall'essere relatore e dall'aver quindi l'onore di parlarvi in questo momento per rivolgere un saluto, un augurio e un voto ai trasvolatori ospiti dell'Italia, che sono qui convenuti in Roma.

Questi paladini di nuove gesta, fiore degli uomini coraggiosi, bene hanno fatto a convenire qui, chiamativi dal Governo del Re ed incontrati da altri, altrettanto coraggiosi uomini, guidati degnamente dal ministro dell'aviazione. Hanno fatto bene a venire in questa terra d'Italia, che è la terra di Leonardo da Vinci, il divinatore dell'aviazione; la terra di Paolo Guidotti Lucchese, ardito volatore, che tentò due volte il volo, nel secolo XVII, perchè morì nel 1626 a Roma, ed ebbe fortuna nel volare, una, fortuna che auguro agli altri volatori, perchè l'unica volta che cadde, cadde sopra la casa di una castellana che lo accolse, lo curò e se ne innamorò. (*Ilarità*).

Terra in cui anche i frati erano studiosi di aviazione: il Lana-Terzi del secolo XVIII, è stato uno dei più grandi studiosi di aviazione; terra che può rivendicare per sè l'invenzione del paracadute, a parte il paracadute conico di Leonardo da Vinci; mi richiamo a quello di Fausto Varanzo illustrato in un libro (*Machinae Novae*) pubblicato nel 1595 a Venezia.

Vengono dunque in terra di aviazione, dove l'aviazione ha avuto sempre tentativi sapienti ed audaci, e vengono in Roma, nella Roma che il poeta dei nostri giovani anni disse « Madre dei popoli, — che desti il tuo spirito al mondo, — che Italia improntasti di tua gloria »!

Benvenuti; quelli giunti e quelli che giungeranno. Ne mancherà uno, ma il nostro pensiero commosso rivola l'Atlantico e va a portare il compianto umano all'afflitto padre, presso la deserta culla di Hopewell.

Benvenuti tutti! Noi a cui il numero degli anni non attutisce il battito del cuore, e a cui

la canizie non impedisce l'ampio volo del pensiero a sereni orizzonti, noi pregiamo in queste audacie di giovani, la prova del valore personale e la dimostrazione del progresso continuativo della scienza. Noi, sereni oggi nel nostro occaso, guardiamo al domani, che è loro, e prognostichiamo per essi nuove gioiose glorie ai loro ardimentosi cimenti, nuovi progressi al non raffrenabile avanzare della umana civiltà.

Siate dunque tutti i benvenuti: questo è il nostro saluto. E il nostro augurio non si può fare che con le stesse parole che l'antico senatore romano, al quale per primo nel 63 av. Cr. fu decretato il titolo di padre della Patria, faceva commettendo le aquile romane alle due legioni che dovevano risalire nell'Etruria: « *Virtute duce comite fortuna* » La fortuna accompagni il vostro ardimento!

Accogliete anche un nostro voto, quello cioè che in un giorno non troppo lontano, dall'alto dei cieli, nel fulgor dello azzurro, possiate, come gli angeli dell'evangelio di Luca, gridare agli uomini, su questa « piccola aiuola che ci fa feroci », gridare ed essere ascoltati, la parola fatidica: « Pace in terra agli uomini di buona volontà »! (*Vivissimi applausi e congratulazioni*).

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Onorevoli senatori, voi avete come me, non dico letto, ma gustato la relazione che il senatore Rolandi Ricci ha presentato alla Commissione di finanza nella previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio che si inizia il 1º luglio, e avete ascoltato, come me, con piacere le alte parole che egli ha testè finito di pronunciare.

Lo spirito del relatore ha investito i problemi dell'Armata dell'aria con un senso squisito di comprensione umana anche per i problemi dell'esercito e della marina. La simpatia, cioè il calore del sentimento, è indispensabile, come l'intelligenza critica, per esaurire un problema che tocca tutti i lati della umana attività, da quelli della tecnica modernissima, a quelli di una vera religione del dovere. Sono lieto e orgoglioso di testimoniargli qui la mia gratitudine.

Seguirò per quanto posso il relatore sul suo terreno.

E prima di tutto mi preme di assicurarvi che condivido perfettamente il suo realistico punto di vista per quanto riguarda il disarmo aereo alla Conferenza di Ginevra.

In quella assemblea, che raduna i potentati politici di tutto il mondo, si è tentato e si tenta, non già di abolire la guerra, quanto di limitarne le probabilità e di ridurre i mezzi di distruzione: si tenta cioè di umanizzare la guerra. A tale perentorio invito della umanità, l'Italia non si è rifiutata, e ha presentato, come voi ben sapete, un *memorandum*, cioè un progetto semplice e logico di limitazione degli armamenti, per le forze di terra, di mare e dell'aria: progetto che lascia perplessi i negoziatori ginevrini perchè si presenta come un blocco monolitico che è tutto da prendere o tutto da lasciare.

Non spetta a me di illustrare la vasta portata delle coraggiose disinteressate proposte italiane; mi preme soltanto affermare qui, per quanto riguarda il disarmo aereo, che nessuna potenza del mondo ha offerto alla causa della pace un sacrificio più grande.

In attesa che la dottrina e la tecnica diano una risposta all'insolubile quesito della maggiore idoneità di determinati apparecchi per attaccare o per difendere, affermiamo qui in modo perentorio che sulle proposte italiane dell'esercito, della marina e dell'aeronautica non sono possibili formule di compromesso. Esse sono assolute e inscindibili nelle varie parti e le Commissioni internazionali, che si affaticano a diminuirne la necessaria rigidità, si troveranno di fronte alla volontà incrollabile del Duce e quindi dell'intero popolo italiano, quale fu solennemente affermata nel famoso ordine del giorno dell'ultimo Gran Consiglio, limite insuperabile ad ogni insidia di aperti avversari o di amici infidi.

Se poi a Ginevra prevalessesse un criterio diverso, se cioè il tentativo di disarmo si dovesse rivolgere verso i bilanci finanziari delle forze armate invece che sulla loro efficienza quantitativa e qualitativa, la mia amministrazione seguirà come sempre, con scrupolo, gli ordini del Governo fascista.

Nel frattempo il Ministero dell'aria continuerà a sviluppare il suo programma che può essere rivolto sia ai fini della guerra sia ai fini

della pace. L'aviazione, che s'innesta nel cuore stesso della civiltà moderna, presenta appunto questa duplice fronte: qualunque sforzo sia compiuto per il suo progresso risulta non soltanto utile, ma necessario.

Non vi parlerò dei problemi del personale, perchè sono troppo noti, e già ottennero alla Camera una larga illustrazione: posso affermare con sicura coscienza che i nostri soldati dell'aria, per perizia tecnica, per virtù di allenamento, per disciplina e per slancio ardimentoso, sono superiori a qualsiasi elogio, nulla hanno da invidiare ai volatori stranieri, che potranno forse emularli, ma superarli mai. (*Vivi applausi*).

Anche per il materiale poco avrei da aggiungere ai dati che sono già in vostro possesso. Vi è però una novità assoluta, una preziosa primizia, che voglio annunciare al Senato: i risultati cioè ai quali sono giunti i nostri studi per il problema dell'alta velocità. Lo sforzo italiano fu già nel passato coronato da successi ambiti, quindi mortificato, ma soltanto in apparenza, dai trionfi di una potenza amica, avversaria sportiva e nobilissima dell'Italia nella conquista dell'arduo primato. Le prove fatte dai volatori italiani in questi ultimi mesi ci danno elementi così positivi di certezza, che io posso assicurare il Senato che all'aviazione italiana è già ritornata la fiducia di una supremazia nei regni della velocità pura. Ci proponiamo di rendere quanto prima ufficiali i dati che sono in nostro possesso. Non ci spinge soltanto l'ambizione di battere un *record*, o meno ancora la vanagloria di un trionfo momentaneo sui competitori stranieri, perchè ben sappiamo come lo sforzo umano in questo campo non conosca limiti di tempo e di geografia, tanto sono intercomunicanti i progressi tecnici della aviazione di tutti i popoli del mondo: ci stimola invece il desiderio di perfezionare la macchina e di cimentare l'uomo che la domina, per lo sviluppo di un problema che interessa fundamentalmente le possibilità future dell'aviazione. Prima di dieci anni toccheremo, ne son sicuro, il leggendario traguardo dei mille chilometri all'ora, verso il quale tende l'umanità civile, che desidera annullare le distanze, allacciare i popoli più lontani, rendere più agevoli, più facili e più rapidi gli scambi. I nostri apparecchi da caccia, fra breve in eser-

cizio nei reparti, volano a 360 chilometri all'ora: questa velocità sarà di gran lunga superata col nuovo apparecchio che chiamiamo Schneider per il ricordo della celebre gara a cui fu destinato in origine.

Due vie si delineano oggi per superare lo spazio nel minor tempo: giovare della rarefazione dell'aria alle alte quote e cercare le forme più adatte per rendere sempre più penetranti, e quindi veloci, le macchine che si vogliono mantenere a maggior contatto col suolo.

Ma per entrambi lo studio è pressochè unico, quello del motore; non sarà poi difficile passare dall'apparecchio che realizza le grandissime velocità a terra, assai meno economiche ma di più pronta realizzazione, a quello che potrà permetterle con spesa molto minore in alta quota.

La nostra nuovissima soluzione permette di accoppiare due motori su due eliche giustapposte coassiali e ruotanti in senso inverso. La genialità della soluzione consiste nel non obbligare a concentrare in un solo motore di qualche centinaio di chilogrammi la potenza di due delle più grandi locomotrici, permettendone la suddivisione in due gruppi più modesti: essa è forse il primo passo su una nuova direzione, feconda di successi ancora maggiori.

Si tratta dunque di un gruppo moto-propulsore di oltre 2500 cavalli che pesa circa 1000 chilogrammi.

Questa potenza concentrata in breve spazio e racchiusa in piccola massa, è abitualmente comandata dai nostri piloti del reparto di alta velocità.

La velocità è la caratteristica prima della novissima macchina divinata dal genio di Leonardo, è la ragione del suo divenire, perchè proprio dalla velocità deriva la sustentazione, cioè la possibilità di muoversi nell'oceano aereo, ma è anche la causa del suo successo in questi ultimi quattro lustri. La velocità non è fine a se stessa e pur non volendo slanciarsi nel futuro e prevedere gli estremi limiti a cui potrà pervenire, dobbiamo convenire nel suo valore, come fattore di civiltà.

La velocità è il presupposto necessario delle più agevoli e più sicure comunicazioni civili, perchè l'aeroplano, che vola a 150 chilometri all'ora, presenta già una utilità relativa per i piccoli percorsi. Noi abbiamo già portato in

certe linee terrestri la velocità normale degli apparecchi civili ai 200 chilometri all'ora; le esperienze compiute e la nostra fede inesauribile ci garantiscono che in un prossimo avvenire le medie normali di velocità saranno raddoppiate.

L'alta velocità diventa poi un coefficiente prezioso per le grandi distanze. L'Italia ha posto già da tempo all'ordine del giorno il problema delle comunicazioni intercontinentali e proprio in questa settimana, sacra alla ricorrenza dell'intervento in guerra, la gran Madre Roma, maestra del diritto e unificatrice delle più lontane civiltà, accoglie nel suo seno i trasvolatori degli oceani di tutti i paesi del mondo, per affratellarli nella ricerca di una soluzione stabile al problema delle grandi distanze. È per noi motivo di grande orgoglio questa adunata di spiriti magnanimi, ognuno dei quali ha legato il proprio nome ad una impresa leggendaria. Ciascuno di loro, vincendo la sfinge oceanica, più con la forza del cuore che con la potenza delle macchine, ha contribuito a spalancare all'umanità, ancora incredula e sgomenta, le illimitate possibilità dell'avvenire. Il loro nome salirà sempre più alto nelle sfere della gloria, a mano a mano che sulle ali leggere le conquiste del progresso saranno portate da un continente all'altro con sicurezza più franca e feconda e con la rapidità che vuol emulare quella del suono. Per le loro virtù il cielo, azzurro elemento nel quale la poesia degli uomini vide sempre il simbolo della speranza e della pace, servirà per dare al mondo un palpito più intimo di comunione e di intesa. Salutiamo questi eroi che portano alla causa della civiltà il prezioso contributo delle loro esperienze e stringono oggi vincoli di affettuoso cameratismo coi trasvolatori italiani! (*Applausi*),

Il Convegno dei trasvolatori culminerà nella giornata dell'ala alla quale rappresentanze di tutti i reparti della aviazione militare parteciperanno in nobile gara di perizia e di ardimento, specie di grande e pittoresca parata aerea, dalla quale gli italiani trarranno un'idea sintetica e saliente, irresistibile per la fantasia e profonda per l'emozione incancellabile della eccellenza tecnica delle macchine e del superbo addestramento degli uomini. Qualcuno può forse pensare che esse siano giuochi inutili di eleganza, inadeguati al rischio: si ricordi in-

vece che esse costituiscono il più efficace addestramento al pilotaggio e che servono soprattutto ad abituare gli uomini a guardare il rischio con fermezza. Questi dominatori del cielo, che in tempi normali vi guizzano dentro a volontà, in masse docili ed elastiche, pronte a qualsiasi comando, questi centuari dell'aria, che fanno corpo con l'apparecchio e lo sottopongono ai più ardui acrobatismi, non si fermerebbero domani, in caso di bisogno, davanti a qualsiasi difficoltà. Si tratta di un'educazione morale già formata: di una vera e propria preparazione a vincere l'impossibile: qualsiasi dubbio cade di fronte a un simile risultato, che fa del cuore dell'uomo e di quello della macchina, uno strumento unico di vittoria.

Non è facile adeguare al ritmo velocissimo col quale progredisce e si sviluppa la tecnica aeronautica, la media intelligenza degli uomini, sulla quale grava il peso di una tradizione secolare. Ne abbiamo avuto una prova nelle polemiche che si sono svolte in Italia in questi ultimi mesi sui compiti dell'aeronautica in guerra. Si tratta di una diversa concezione, nella quale gli aviatori portano una esperienza breve ma intensa della loro vita nell'arma, e proiettano nel futuro i dati già acquisiti e le conquiste che sono in corso di sviluppo per il dominio dei cieli. Nel loro contrasto con la scuola tradizionalista della guerra, si esprime il dramma particolare dei nostri tempi, di transizione e di trapasso, fra il vecchio e il nuovo mondo, visibile in tutte le forme della vita singola e collettiva; contrasto di tecnica e di mentalità, figlio per così dire della rivoluzione che il secolo nuovo porta con sé, allorché la macchina forza l'uomo o l'uomo la macchina per mutare l'aspetto della civiltà. Così è accaduto in tutti i tempi e in tutti i luoghi. Ogni progresso è una dura conquista e le impermeabilità della natura sono nulla di fronte a quelle dello spirito.

Ho già detto alla Camera e ripeto qui con uguale fermezza la sconfinata devozione, l'alto rispetto e la nostalgica perenne memoria, che gli aviatori italiani conservano per le forze della terra e del mare, da cui quasi tutti provengono e alle quali hanno dato nei tempi eroici il fiore della loro giovinezza. (*Applausi*). La polemica tecnico-militare che si è svolta sulle

prospettive della guerra futura si ispira esclusivamente al superiore interesse del Paese e non lascia tracce di personalismi, nè residui di insensate gelosie di mestiere. Noi restiamo fermi naturalmente al concetto della fatale supremazia dell'aeronautica nei primi momenti delle ostilità e della sua autonomia quale arma combattente durante lo sviluppo della guerra, nonchè dei compiti risolutivi che le spettano per la sua conclusione.

Purtroppo, come già dissi alla Camera, alla volontà realizzatrice dell'armata del cielo, mancano ancora adeguati mezzi finanziari. Ferree esigenze di bilancio, di cui ci rendiamo conto ma che non perciò sono per noi meno dolorose, hanno impedito uno sviluppo integrale del programma che ci eravamo proposti e necessità non meno impellenti ci hanno obbligati a investire una grande quantità dei fondi stanziati in bilancio a spese demaniali, per costituire cioè quegli impianti fissi patrimoniali di cui l'arma nuova non era affatto dotata. Dal 1926 ad oggi abbiamo speso 664 milioni di lire per costruzioni di aeroporti, idroscali, campi e caserme.

Sono cifre cospicue per le strettezze del bilancio nel quale ci dibattiamo; ma si trattava di lavori indispensabili per il funzionamento dell'aviazione, che era sprovvista, fino a qualche anno fa, di qualsiasi sistemazione a terra. Nella nostra amministrazione il denaro viene speso con la parsimonia e lo scrupolo dei poveri: gli apparecchi sono sfruttati sino all'inverosimile e ben raramente vengono dichiarati fuori uso per vetustà, se non provvedono a mettersi fuori uso per conto proprio con la fatale conseguenza di qualche incidente per il personale. Eppure nell'attuale insostenibile strettezza di mezzi, su 750 milioni dell'intero bilancio dell'aeronautica, circa 300 milioni sono destinati al programma industriale per il rifornimento del materiale di volo, tra apparecchi già in funzione e apparecchi sperimentali. Noi stiamo a fianco dell'industria italiana, stimolandone continuamente lo spirito di inventività e di concorrenza, incoraggiandone gli esperimenti e aiutandone gli sforzi, non con la chiusa e stretta mentalità che si crede erroneamente propria agli organismi militari, ma con moderna ampiezza di vedute e con lo scrupolo di nulla tralasciare affinché le macchine

siano sempre più degne degli uomini. Abbiamo così l'orgoglio di constatare come negli attuali momenti di crisi l'industria aeronautica non solo sia all'altezza dei compiti per il servizio interno che le richiediamo, ma riesca anche ad esportare: fatto che ha del miracoloso, quando si pensi allo sforzo che fa ogni paese per provvedere da sé alle proprie esigenze: ma testimonianza, anche, preziosissima del grado di perfezione a cui è arrivata l'industria italiana in aspra concorrenza con le industrie similari straniere!

Sono lieto che il relatore abbia con lusinghiere parole compreso e illustrato lo sforzo che stiamo compiendo e si associ con noi nella richiesta di mezzi finanziari più adeguati alle alte responsabilità che ci incombono. E ringrazio altresì l'onorevole senatore Romeo per il suo discorso, denso di passione aeronautica. Voglio sperare che non sia lontano ormai il giorno in cui all'aviazione italiana sia riconosciuta la proporzione che le spetta nella ripartizione delle spese per le forze armate, secondo l'esempio ormai chiaramente visibile e i criteri già adottati in tutti i grandi paesi del mondo. Per conto mio e in nome di tutti i volatori italiani, che portano per tutte le terre e tutti i mari del mondo l'ala fascista, di vittoria in vittoria, posso assicurarvi che la forza del cielo sarà degna della fiducia che in essa ripone il Paese e del destino a cui, risollevandola da un'indegna abiezione e lanciandola verso il futuro, l'ha chiamata il Duce, nella gloriosa primavera della rivoluzione fascista. (*Vivissimi applausi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Essendo esaurita la discussione generale, passeremo all'esame dei capitoli del bilancio.

Senza discussione si approvano i capitoli e i riassunti per titoli e categorie.

Do ora lettura 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 1932 al 30 giugno 1933, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione inscritto al capitolo n. 15 del presente stato di previsione, sono quelli indicati nella tabella B, annessa alla presente legge, intendendosi esteso per l'esercizio 1932-33, al Ministero dell'aeronautica, il disposto dall'articolo 20 del Testo Unico di legge approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

Per quanto concerne i recuperi delle spese che l'Amministrazione dell'aeronautica sostiene nell'interesse di altri Ministeri nonchè il ripianamento delle eventuali deficienze di cassa, sono estese all'Amministrazione dell'aeronautica, per l'esercizio 1932-33, le norme di cui agli articoli 21 e 39 del citato Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

(Approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio 1932-33 è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i pagamenti da disporre sui capitoli indicati nella tabella C, annessa alla presente legge, sul fondo dei residui, fino a totale esaurimento, e indi, sullo stanziamento di competenza, sia che detti pagamenti si riferiscano a spese dell'esercizio medesimo, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti.

(Approvato).

Art. 4.

Sono autorizzate, per l'esercizio finanziario 1932-33, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 60.000.000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, comprese quelle riguardanti i campi di fortuna, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 19.700.000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (N. 1207).

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 1932 al 30 giugno 1933 ».

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

ROTA GIUSEPPE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROTA GIUSEPPE. Onorevoli senatori. Desidero innanzi tutto mettere in evidenza due lusinghiere constatazioni che, dalla rassegna del bilancio e dalla conoscenza di quanto avviene nella marina, è possibile trarre, sul rendimento generale, nell'ordine puramente amministrativo ed in un campo da questo molto diverso, non essendo traducibile in crude cifre.

Esporrò poi qualche considerazione sulla questione del materiale della flotta.

Nel primo ordine di idee — quantunque, nel Bilancio sottoposto all'esame del Senato, gli stanziamenti per le nuove costruzioni non siano nettamente divisi da quelli per l'ordinaria e per la straordinaria manutenzione del materiale, nonchè pei servizi generali, come sarebbe desiderabile, ma difficile da conseguire — può tuttavia desumersi, con buona attendibilità, come si elevi al 48 per cento circa dell'intero stanziamento a disposizione per l'Amministrazione marittima l'aliquota riservata alle nuove costruzioni.

Negli esercizi finanziari precedenti tale aliquota si aggirava intorno al 45 per cento, ed era ritenuta altissima. Ciò prova quanta cura si ponga di continuo — per trarre il maggior profitto dalle somme a disposizione — per far

fronte a quanto esigono le nuove costruzioni che, secondo le direttive del Governo, debbono realizzarsi.

Ma un *indice* dell'efficienza offerta dai vari servizi della marina, non suscettibile di tradursi in cifre, ma che balza evidente con la prova dei fatti, si è avuto con un recente *saggio*, invero assai eloquente; voglio alludere alla magnifica navigazione, compiuta dalle nostre belle navi *Trento* ed *Espero*. Esse dopo sole 48 ore dall'ordine ricevuto di apparecchiarsi alla lunga navigazione da Gaeta a Shanghai, hanno compiuta la traversata di oltre 8000 miglia, interrotta solo per le brevi soste necessarie ai rifornimenti, navigando sempre ad alta velocità, come le circostanze imponevano, e per di più incontrando condizioni avverse di mare; tuttavia esse hanno compiuta la loro missione senza che si verificassero inconvenienti di sorta. È questo un avvenimento sul quale è doveroso fermarsi, per bene apprezzarlo; esso è, come ho detto, un *saggio* di quanto può attendersi da ogni unità della marina, e che va ad alto onore degli Stati maggiori e degli equipaggi delle navi; è prova eloquente della fusione perfetta dei complessi fattori che vi concorsero, adeguatamente organizzati con perfetta unità di intenti: bontà del materiale, ottima manutenzione da parte del personale addettovi, armonia fra i vari servizi, perfetto ordine, disciplina, ecc.

Vada dunque un pensiero di plauso e di ammirazione agli Stati maggiori, ed agli equipaggi delle due navi *Trento* ed *Espero*, che con tanto onore hanno fatto sventolare i nostri colori nei mari dell'Estremo Oriente. (*Applausi*).

Passo ad esporre qualche mia osservazione sul materiale della flotta.

Secondo le direttive che il Governo nazionale segue nel campo della politica estera, in quanto hanno relazione alla composizione della flotta, nessun programma navale fu accennato nelle previsioni, in fatto di nuove costruzioni, all'infuori di quelle poche unità di superficie e subacquee già precedentemente contemplate.

Il nucleo principale della flotta, nelle condizioni attuali, o meglio quando saranno ultimate le residue unità in corso di costruzione, si comporrà, com'è noto, delle sette navi

incrociatori da 10.000 tonnellate tipo « Washington » e delle dieci tipo « Condottieri », a prescindere dalle quattro grandi navi tipo *Cavour* da ritenersi ormai antiquate e dal naviglio minore.

Esso costituisce un assieme armonico di navi per gruppi ben omogenei, come mai, direi, si è avuto nella nostra marina, pregio cospicuo derivante essenzialmente dalla stabilità dei criteri direttivi, che in questo ultimo periodo di tempo hanno presieduto nell'indirizzo delle nuove costruzioni, come del resto nelle altre branche dell'Amministrazione marittima. È da augurarsi che tale stabilità di indirizzo sia continuata, per evitare che nella categoria degli incrociatori si aggiungano nuovi tipi, che rappresenterebbero forse belle soluzioni architettoniche, invero infinite nelle loro possibilità, ma che riterrei non convenienti.

Le sette navi da 10.000 tonnellate, che recano nomi tanto cari agli italiani: *Trento*, *Trieste*, *Bolzano*, *Zara*, *Fiume*, *Gorizia* e *Pola*, non saranno seguite da altri esemplari, qualunque possa essere l'esito delle conferenze navali in corso, e come del resto era altresì stabilito dal Patto di Roma. Le ultime quattro furono molto opportunamente migliorate rispetto alle prime per l'adozione di una corazzatura più efficiente, con lieve sacrificio della velocità che tuttavia è ancora elevata.

Le dieci navi tipo « Condottieri », aventi dislocamento da 5000 a 6000 tonnellate, recano anch'esse nomi che attestano nei secoli e nei tempi recenti il valore guerriero della nostra stirpe. Molto opportuna fu l'assegnazione alla terza coppia di detti incrociatori dei nomi di *Cadorna* e di *Diaz*; ed alla quinta coppia quelli di *Eugenio di Savoia* e di *Emanuele Filiberto*, *Duca di Aosta*, di imperitura memoria nell'animo degli italiani.

A proposito di queste navi, è di grande soddisfazione l'apprendere, da quanto l'onorevole ministro Sirianni ha esposto nell'altro ramo del Parlamento, con quanta sicurezza e successo alcune di dette navi abbiano superate severe prove di navigazione e di resistenza ad elevata velocità, pure in condizioni avverse di mare.

È da augurarsi che possibilmente altri esemplari di queste navi vengano ad arricchire la nostra flotta, per intensificare sempre più

quella omogeneità di tipi tanto desiderabile sotto ogni punto di vista.

Un'analoga omogeneità non si verifica nel naviglio minore di superficie, poichè esso risente della evoluzione subita con gli anni dalla classe delle siluranti, ormai di fatto del tutto scomparsa. Senza risalire all'epoca delle primissime torpediniere, anni 1882-83, ma partendo solo dal 1912, che segnò l'avvento delle ben note P N, siluranti da 120-140 tonnellate, nei periodi successivi si sono avute unità aventi dislocamenti di 645, 970, 1000, 1100 tonnellate, fino all'anno 1925, poi di 1654 tonnellate nell'anno 1927, con i tipi che recano i nomi di nostri famosi navigatori; si è avuto poi un leggero regresso nella grandezza con tipi da 1240 nell'anno 1929, per risalire ancora a 1400 nell'anno 1930. Un limite è, pertanto, segnato dalle clausole della Convenzione navale di Londra, alla quale hanno finora aderito le sole tre Potenze navali oceaniche, e cioè quello di tonnellate 1850.

Anche la denominazione di questa classe di piccole navi ha subito evoluzione: torpediniere - torpediniere di alto mare - cacciatorpediniere e fino quella, ora, di esploratori; ma è pur certo che ormai della vera silurante non vi è più traccia.

Si potrà obiettare che sono ancora in servizio circa 30 torpediniere tipo P N o derivate, che datano dal 1912 al 1918, ma esse, per la limitata velocità che possono raggiungere - erano 28 nodi quando nuove - e pure per la loro vetustà, non corrispondono assolutamente alle esigenze dei tempi attuali pel servizio di siluranti, mentre si utilizzano ancora nel campo dell'addestramento del personale.

Già negli anni decorsi ebbi ad esprimere potesse riescire conveniente trovar modo di farla risorgere, la silurante, col proposito di averne un numero rilevante, poichè è proprio col numero che si accresce la loro efficienza. Navicelle, quindi, nelle quali il siluro costituisca la essenziale arma.

S. E. Sirianni mi fece l'onore di rispondere che per l'appunto studi in quel senso sarebbero stati eseguiti.

Rilevo ora dall'elenco delle poche nuove costruzioni, previste nel bilancio 1932-33, che sono state commesse ai Cantieri partenopei due torpediniere da 625 tonnellate.

Entreremmo quindi nella fase esecutiva.

Ciò posto, considerando tali nuove unità quali sperimentali, potrebbe forse riescire interessante esaminare se non convenga estendere la ricerca anche a unità di dislocamento inferiore alle 600 tonnellate, scendendo nella scala delle grandezze, per esempio, intorno alle 200-300 tonnellate, allo scopo di conseguire tipi più maneggevoli, ben adatti a servizi di scorta, di appoggio ad unità maggiori, come un tempo si aveva con le classiche torpediniere Schichau da 80 tonnellate.

E, sempre nel campo delle ricerche, ricordo che vari anni addietro venne costruito nel Regio cantiere di Castellammare di Stabia un grande motoscafo sperimentale, da circa 40 tonnellate di dislocamento, sul quale furono sistemati 4 motori residuati dalla aeronautica, per non incorrere in forti spese con l'acquisto di nuovi. Tale grande motoscafo raggiunse la velocità di 40 nodi, e più elevata avrebbe conseguita con motori più adatti.

Non mi soffermo a trattare del naviglio sottomarino, corrispondendo esso in pieno alle maggiori esigenze della tecnica: eccellente progettazione, ottima esecuzione, ben adeguati i raggruppamenti nelle varie grandezze, con accentuazione ad intensificare quello pel servizio di piccola crociera.

Come ho accennato innanzi le nuove costruzioni traversano un periodo di attesa ed è logica attesa, fino a quando non saranno note le risoluzioni della Conferenza pel disarmo e quelle che potranno derivare dalle conferenze navali.

Il già Patto di Roma stabiliva, come è noto, che Francia e Italia avevano, nel limite di 70.000 tonnellate, facoltà di valersi di quel tonnello globale per costruire navi di linea (navi di prima classe, navi da battaglia, incrociatori corazzati, secondo le varie mutevoli denominazioni in uso), e di più quel Patto recava una clausola poco simpatica, e cioè quella che definiva in numero di tre le navi da trarre, prevedendosi perciò navi da 23.333 tonnellate tipo.

Sono note le polemiche che da quella pattuzione sorsero sia nella stampa che nel Parlamento francese in specie: là dove, posto che la comparsa di quelle unità dovesse contrapporsi

alla messa in linea della famosa corazzata tascabile germanica di 10.000 tonnellate, si opinava fosse esagerata la grandezza della nave derivata dal Patto di Roma, e posto invece che le nuove costruzioni dovessero rappresentare l'inizio delle grandi unità, si opinava non fosse conveniente limitare la loro grandezza a 23.333 tonnellate; ma dalle dichiarazioni fatte in proposito dal ministro Dumont, secondo le quali non vi era alcun impegno per una determinata grandezza, già palesavasi la riluttanza a perfezionare il Patto di Roma. In ogni modo fin da allora non era più il caso di considerare obbligatorio il sistema di dividere in tre parti il margine di tonnello ammesso per navi di linea — si profilava perciò l'avvento di queste nuove unità con grandezze corrispondenti ai particolari interessi della Nazione, senza le pastoie del Patto di Roma — e, come diretta conseguenza di ciò, apprendiamo che il Parlamento francese ha recentemente autorizzato la costruzione di un esemplare, il primo di certo, di nave da 26.500 tonnellate tipo, la « Dunkerque »; si rileva pure che, con l'avvento di queste nuove costruzioni si sono placati i clamori suscitati dalla comparsa della nave germanica, magnificata eccessivamente nelle sue caratteristiche forse per trarne pretesto per reclamare nuovi armamenti.

Da questa situazione emerge come ormai si abbia in pieno l'avvento delle navi maggiori da battaglia, poichè anche con quel dislocamento si realizza di fatto una grande nave di linea.

Considerando l'indirizzo assunto dalla Francia nella sua politica navale, particolarmente con la costruzione della « Dunkerque », appare chiaramente quanto differisca da quello dell'Italia. Per l'Italia: adesione al Patto di Roma, proposta di tregua nelle nuove costruzioni, precise proposte di riduzioni negli armamenti navali con graduale soppressione di alcune classi di navi, nessuna formulazione di programmi per nuove costruzioni, e di converso nessuno stanziamento relativo nel bilancio 1932-1933.

Tuttociò, come saggiamente ha affermato l'onorevole ministro Sirianni, non toglie a noi l'obbligo di seguire oculatamente la situazione che va a svolgersi nel prossimo futuro, per tutto prevedere e provvedere.

Con vivo compiacimento si apprende, perciò, come siano stati disposti adeguati studi pel nuovo naviglio, che potrà occorrere, ed in particolar modo per l'aggiornamento di adeguati progetti; e non vi è dubbio che la soluzione che verrà profilata risponderà alle esigenze che i poteri responsabili stabiliranno di precisare.

In tale campo di studi un limite è tuttavia stabilito nella grandezza della ideale nuova nave da battaglia, quello cioè di 35.000 tonnellate precisato nel Patto di Londra, al quale potremmo essere indotti ad aderire. Come già ebbi ad accennare in varie occasioni, se i poteri responsabili riterranno di dover dotare la nostra marina di grandi unità da battaglia, non certo una sola, esse dovranno rappresentare quanto di più efficiente possa offrire la tecnica, e certamente si trarrà il maggior contributo dai progressi raggiunti in questi ultimi periodi di tempo. In proposito riterrei convenga riflettere che, proprio nella classe delle navi maggiori, la maggiore grandezza induce e permette di meglio assolvere certe condizioni essenziali di efficienza bellica, onde sarebbe a mio avviso conveniente valersi di tutto il margine consentito dalle conferenze navali per la grandezza di siffatte navi.

Onorevoli senatori, nel chiudere il mio dire permettetemi che, intorno all'argomento sul quale vi ho or ora intrattenuto, io ripeta qui un mio costante voto: nello studio delle nuove navi da battaglia, qualora esse debbano effettivamente essere costrutte, si faccia ricorso all'ammaestramento del classico periodo storico che, per preziosa opera dei nostri grandi Saint-Bon e Brin, si distinse pel conseguimento di unità aventi la maggiore potenza di artiglieria, la maggiore possibile corazzatura, la maggiore velocità. È sempre vivo il ricordo nelle nuove generazioni dell'alto grado di reputazione al quale giunse la marina italiana per la comparsa del primo *Duilio*, che possedeva in pieno quelle caratteristiche. (*Applausi*).

SOLARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOLARI. Parlare sul bilancio della marina, nella quale ho avuto la soddisfazione e l'onore di servire il Paese per oltre 43 anni, dei quali 26 ho passati sulle navi, potrebbe portarmi

lontano e per le lunghe, data la molteplicità, vastità ed importanza degli argomenti che con la marina hanno attinenza; ma io non voglio infliggervi tale tortura, onorevoli senatori, specialmente oggi che per la prima volta ho, in quest'aula, l'onore della parola. Sarò pertanto brevissimo, limitandomi a qualche considerazione. Con sicura conoscenza posso affermare che oggi sul naviglio da guerra hanno applicazione i più moderni ritrovati, i più recenti progressi di tutte le scienze; è pertanto necessario che il personale ufficiale della marina sia ottimo, senza eccezioni, e che ad estesa cultura generale accoppi vasta e profonda cultura scientifica, tecnico-professionale, per poter ben comprendere, ben conoscere e quindi efficacemente impiegare i numerosi congegni, apparecchi, istrumenti, i delicati e complessi macchinari che ad esso sono affidati, e che abbia inoltre spiccate qualità marinaresche, perchè, se la tecnica navale ha in modo meraviglioso progredito, il mare e l'atmosfera sono rimasti ai tempi della creazione dell'Universo. Coloro tra voi, onorevoli colleghi, che hanno assistito a Livorno alla celebrazione del cinquantenario della fondazione della Regia Accademia Navale — celebrazione alla quale ha conferito la massima solennità la presenza augusta di S. M. il Re, circondato da Principi della sua Casa, tra essi i tre marinai che l'Accademia vanta di aver avuti allievi —, visitando quel grandioso Istituto hanno potuto apprezzare, nei loro particolari, i sistemi ed i mezzi modernissimi di cui quel Comando si vale per la formazione del carattere e lo sviluppo culturale scientifico, tecnico-professionale e pratico dei giovani che sono affidati alle sue cure. L'Accademia navale prepara per la marina gli Ufficiali del Corpo dello Stato maggiore generale, comunemente detti ufficiali di vascello, dalla particolare denominazione di alcuni gradi della gerarchia — ad essi è devoluto l'esercizio del comando —, gli ufficiali del Corpo del Genio navale, ai quali, assai opportunamente, il Governo fascista ha affidate le mansioni già disimpegnate dal soppresso Corpo degli ufficiali per la Direzione delle macchine (troncando in tal modo dualismi, assai dannosi in una compagine militare), e gli ufficiali specialisti di armi navali. L'ordinamento in-

terno dell'Accademia nel primo mezzo secolo di sua esistenza ha subito periodici radicali mutamenti.

Oggi i corsi vi si svolgono, come un tempo, in 3 anni e gli allievi vi sono ammessi con la maturità classica o scientifica, o con la licenza d'Istituto nautico. Essi per età e preparazione culturale sono pertanto in grado di seguire con profitto gli studi, davvero non facili, che, con programmi assai densi, si svolgono in Accademia.

Io sono stato per lo passato fautore convinto di tale sistema che ha dato alla nostra marina ufficiali valorosi e veramente ottimi ed oggi esso incontra vie maggiormente il mio favore perchè la gioventù è educata, a traverso le istituzioni del Regime, alla disciplina del dovere e del sacrificio ed è quindi preparata alle grandi rinunzie che inesorabilmente impone, senza eccezioni, a quanti la vivono, la vita del mare.

Io vorrei però che al tirocinio pratico, che precede l'esame di ammissione all'Accademia, fossero chiamati tutti coloro che ne hanno fatto domanda, risultati idonei alla visita medica.

Si avrebbe in tal modo maggiore scelta, ed i giovani, non vincitori del concorso, dai due mesi vissuti nella marina, avranno vantaggi non dubbi e, ritornati alle Università, saranno ottimi e numerosi propagandisti in quell'ambiente intellettuale dell'idea navale, la quale, a giudicare dal numero dei soci della Lega navale, deve ancora fare non poco cammino nel nostro paese, che mediterraneo, ha sempre avuto ed avrà, come ammoniva il Duce, il suo destino sul mare. In Accademia io penso sia necessario curare in modo particolare lo studio delle lingue estere. Se un tempo la conoscenza di tali lingue era necessaria per l'uomo di mare e di guerra, oggi essa è indispensabile.

Per lo passato, nostre unità erano dislocate sui mari del mondo e noi, allora giovani ufficiali, avevamo la possibilità ed opportunità di imparare, sia pure per pratica, le lingue; oggi, per la diversità del materiale navale, per le forti spese che le navi all'estero cagionano, i viaggi e le stazioni lontane dalla patria sono rari. È pertanto necessario intensificare in Accademia lo studio delle lingue — sia pure a scapito di qualche trascendentale teoria mate-

matica, di assai dubbia applicazione nel corso della carriera — introducendo i modernissimi sistemi per tale insegnamento, combinando opportunamente gli itinerari delle navi-scuola, e su di esse imbarcando gli insegnanti dell'Accademia, aumentandone il numero con professori di Istituti Nautici o Scuole medie, perchè, come è noto, l'insegnamento delle lingue, per riuscire veramente proficuo, deve avere scolarèsca molto frazionata.

Marine estere inviano in altri Stati gruppi di ufficiali per perfezionarsi nella conoscenza delle lingue e corrispondono speciali compensi ai loro ufficiali poliglotti per ogni lingua estera che conoscono.

Sarebbe utile che la nostra marina facesse altrettanto, ed io son certo che i nostri bravi ufficiali si riterranno paghi e soddisfatti del vantaggio conseguito col perfezionamento della loro cultura, senza aspirare a emolumenti. Altra raccomandazione, che mi permetto rivolgere all'onorevole ministro, è di intensificare quanto possibile i viaggi degli ufficiali, in gruppi, ed anche isolati, sui piroscafi da passeggeri misti ed anche vorrei su quelli da carico.

I giovani che hanno scelta la carriera del mare, sentono di esso tutta la poesia, hanno vivo il desiderio di navigare, di conoscere il mondo.

Tali viaggi, che dall'avvento del Fascismo al potere si effettuano, mercè l'alto e sempre conclusivo interessamento del ministro delle comunicazioni presso le Compagnie di navigazione, danno il mezzo ai giovani, che hanno la fortuna di esser prescelti, di veder realizzate le loro aspirazioni, li mettono a contatto con gli ottimi ufficiali della marina mercantile, li familiarizzano con il mare, li obbligano allo studio ed all'osservazione diretta di importanti fenomeni, quali le maree, le correnti, i venti periodici, quelli costanti, gli uragani varii, fenomeni che nel mare nostro sono in generale poco sensibili, non frequenti e non sempre violentissimi; in una parola tali giovani ufficiali diventano buoni marinai.

Nelson diceva che luglio ed agosto sono i porti più sicuri del Mediterraneo.

MANFRONI. Lo disse Andrea Doria.

SOLARI. Lo diceva anche Nelson. È in tali mesi che, per lo passato, in generale

sono state effettuate le esercitazioni navali, che rappresentano, senza dubbio, un periodo di intensivo movimento di numerose nostre unità raggruppate o isolate e quindi di allenamento di Stati maggiori ed Equipaggi.

Se tali esercitazioni, in considerazione dell'effettuato spostamento dell'epoca della chiamata alle armi della leva, potessero essere ritardate all'Equinozio, nel periodo, così detto, della rottura dei tempi, io penso che esse potrebbero tornare più proficue per tutti. Per quanto riguarda i graduati, ed in particolare i sottufficiali, ai quali a bordo sono oggi affidate mansioni delicate e responsabilità non lievi e che, vivendo in continuo contatto con l'equipaggio, ne sono i primi educatori, io vorrei che, essendo essi tratti dai volontari a premio, per l'arruolamento di questi ultimi, il titolo di studio fosse elevato alla licenza di scuola di avviamento; ammettendo così nella marina un personale che ha adempiuto agli obblighi dell'istruzione post-elementare, meglio preparato per seguire i corsi o le scuole delle varie specializzazioni. Accennato di volo al personale, dirò qualche cosa sul materiale. Il materiale navale è certamente assai costoso: esso deve essere ottimo ed è in continuo e rapidissimo progresso. È da tenere però presente che una forte parte del costo delle navi, oltre il 30 per cento, è devoluta alla mano d'opera.

I tipi di navi sono e devono essere vari: non si potrebbe costituire un esercito di sola fanteria, di sola artiglieria o di sola cavalleria.

Anche l'aeronautica ha tipi diversi di apparecchi, e come nell'arma dell'aria i piloti devono essere e sono abilitati per qualsiasi genere di apparecchio, terrestre o marino, da caccia, da esplorazione, da bombardamento, così in marina gli ufficiali di vascello devono saper comandare navi di superficie di qualsiasi tipo, e navi sommergibili.

È bene però, per ovvie ragioni, non esagerare nel numero dei tipi di navi.

Oggi sta per decidersi l'abolizione delle grandi unità, le corazzate; auguro e di cuore che ciò sia presto un fatto accettato e compiuto da tutte le marine.

Tali navi sono assai costose ed ognuna di esse rappresenta una forte percentuale dell'efficienza bellica della Nazione sul mare.

Io sono però d'avviso che, se altre Nazioni si ostineranno a non accettare tale abolizione e continueranno a costruire navi di tale tipo, a noi convenga — e non per nostalgica tradizione — mantenere in efficienza quelle che ancora abbiamo, senza modificarle e trasformarle, e, sia pure a costo di ingenti sacrifici, costruirne di nuove.

La grande nave è stata e, se non sarà abolita, sarà sempre più insidiata dagli sbarramenti subacquei offensivi e difensivi, dai sommergibili, dagli aerei.

Per contro la maggiore galleggiabilità assicurata dalle nuove strutture e dalla compartimentazione interna, la vigilanza e scorta affidata a cacciatorpediniere velocissimi — dotati di apparecchi perfezionati per fare affiorare le torpedini, recidendone i cavi di ormeggio, armati di congegni e bombe veramente micidiali contro i sommergibili —, l'esplorazione aerea, che acceca tale naviglio, perchè lo obbliga a restare con i periscopii rientrati, e ne segnala posizione e movimenti, la maggiore protezione studiata contro le offese dall'alto, il potente armamento contro gli aerei, renderebbero oggi meno rischioso l'impiego di tali unità.

Esse hanno cannoni che con la loro grande gittata tengono a bada, obbligandole a star lontane, le navi di minor tonnellaggio e quindi di minore armamento, per quanto più veloci, e che una salva bene aggiustata delle grosse artiglierie può inutilizzare.

In un'azione navale sono le sole che potranno affrontare le navi simili dell'avversario. Ho accennato alla scorta a mezzo dei cacciatorpediniere. Le dimensioni di tali naviglio sono andate sempre aumentando ed oggi sono tali che esso, io penso, male si presterebbe a tale servizio.

Mi chiedo pertanto se non sia il caso di studiare un tipo di navicelle di modesto tonnellaggio, di ottime qualità nautiche, di facile manovra, di grande autonomia, che possa raggiungere e mantenere alta velocità, che per armi abbia siluri, torpedini e bombe contro i sommergibili, da destinarsi in guerra al servizio di scorta sia di unità militari sia dei convogli di approvvigionamento ed eventualmente alla difesa ravvicinata delle piazze marittime, ed in pace alla tanto provvida

scuola di Comando, e che, disseminate lungo le nostre tanto estese coste, possano concorrere, come un tempo le piccole torpediniere, alla formazione di ottimi comandanti.

In poche parole io vagheggio un tipo di unità che stia tra i grossi M. A. S. e le torpediniere A. M. per riserbare ai cacciatorpediniere l'impiego bellico per i quali sono studiati e costruiti.

I nostri tecnici, se ad essi sarà posto il problema, sapranno, come sempre, brillantemente risolverlo.

E trattando del servizio di scorta viene logico di pensare in modo particolare a quello aereo per i convogli di piroscafi, e si delinea la necessità di intensificare studii ed esperienze per la soluzione del problema dell'elicottero, che, più di ogni altro tipo di aereo, avrebbe facilità di innalzarsi da tali navi, seguirle nel loro lento cammino, vigilando le acque nelle quali esse navigano.

Esperienze serie, che mi auguro potranno essere continuate, sono state eseguite, come è noto, dall'ingegnere D'Ascanio con l'elicottero di sua invenzione. Nello studio dei tipi di navi la nostra marina ha sempre avuto il vanto della genialità, ed in particolare del più potente armamento a parità di tonnellaggio. Mi sia consentito di esprimere il voto che, nel compromesso che ogni nave da guerra rappresenta, e sempre rappresenterà, si tenga abbondantemente calcolo del duro tormento al quale sono sottoposte le strutture sostegno delle artiglierie durante i tiri di guerra.

Per quanto mi è stato possibile, ho seguito le recentissime crociere degli incrociatori tipo Condottieri ad elevate ed elevatissime velocità, su lunghi percorsi.

I risultati, che sono stati comunicati nell'altro ramo del Parlamento dall'onorevole ministro della marina, sono davvero molto soddisfacenti e stanno a dimostrare la perfezione raggiunta nell'esecuzione del nostro naviglio velocissimo, sul quale macchinari, caldaie, armamento guerresco, allestimento, tutto, in una parola, è prodotto della nostra industria.

Ciò ridonda a grande onore dei valenti dirigenti di essa e delle ottime e disciplinate maestranze dei nostri gloriosi cantieri.

L'assenza di vibrazioni o trepidazioni de-

gli scafi, dovuta essenzialmente alla organica della struttura, prestabilita dai progetti originali del nostro Genio Navale, affida che tali unità potranno impiegare in pieno, in ogni contingenza, le loro artiglierie.

Nessuna avaria si è constatata nell'ardito esperimento, compiuto da varie unità.

Ciò, oltre all'aver data la piena fiducia negli eccellenti apparati motori (Turbine Belluzzo) a tutti coloro che devono impiegarli, è prova evidente della capacità ed allenamento del personale delle varie specialità, che equipaggia le navi e mostra, se pur ve ne era bisogno, come esso sia conscio delle sue alte responsabilità e bene risponda a quanto da esso attende la Nazione, la quale, in silenzio, ama la sua marina, come essa, in silenzio, con lealtà e fede purissime, scrupolosamente la serve. Chi è stato all'estero sa quale entusiasmo suscitò nei nostri connazionali, costretti per ragioni di lavoro a vivere lontani dalla Patria, il poter calcare sulle nostre navi un lembo di essa, e come la presenza di navi nostre da guerra aumenti vie più il prestigio e la considerazione delle nostre colonie.

Oggi la nostra marina non dispone di navi adatte alla speciale missione, mentre io le considero necessarie.

Faccio pertanto voti perchè sia costruita qualche unità di modesto tonnellaggio, di limitata pescaggio, per poter risalire quanto più è possibile i fiumi della Cina e delle Americhe, di ottime qualità nautiche, di grande autonomia, di esercizio il più possibile economico, per tenerle nei mari lontani e dislocarle ove i nostri interessi politici consiglino.

Su tali navi potrebbero imbarcarsi numerosi giovani ufficiali; essi avrebbero in tal modo anche la possibilità di frequenti contatti con ufficiali di altre marine — sempre assai utili —, conoscerebbero il mondo, vivrebbero in esso e di esso, ricavandone indubbi vantaggi, che ridonderebbero, con il tempo, in vera utilità per la marina.

Grandi marine estere dispongono di navi del tipo al quale ho accennato e le impiegano come ho indicato. Nei 4 anni che fui a Napoli quale commissario straordinario di quel porto, ho portato più volte il saluto e l'augurio di vecchio marinaio alle balde schiere di avanguardisti che in quel porto erano di passaggio o imbarcavano per

le crociere, tanto genialmente ideate, e periodicamente effettuate a cura di quella veramente magnifica istituzione del Regime che è l'Opera Nazionale Balilla. Notai in tali occasioni che tra i preposti alla vigilanza, guida e preparazione di tanta bella gioventù, che forse per la prima volta si trovava sul mare, nessuno aveva appartenuto alla marina.

Sul mare, in navigazione, l'uomo di mare, ritengo, potrebbe assai bene essere utilizzato per lo scopo altissimo che le crociere si propongono, e si darebbe ambita e meritata soddisfazione ai prescelti per incarico di tanta fiducia. L'onorevole ministro della marina nell'altro ramo del Parlamento ha annunciato che durante le prossime esercitazioni navali sarà dalla marina messa a disposizione una nave per senatori e deputati che desidereranno assistere allo svolgimento delle manovre.

È cotesto un particolare riguardo che sarà di certo da noi tutti altamente apprezzato.

Mi consenta l'onorevole ministro che, sicuro di interpretare il desiderio di ottimi e valorosi compagni di carriera, ai quali è mancata la soddisfazione di appartenere al Parlamento, io a lui proponga di riserbare ad essi, se possibile, un numero, sia pure assai limitato, di posti.

Per chi per molti anni ha appartenuto alla marina, il vedersi da essa ricordato, il poter ritornare sulle navi sulle quali ha servito, il ritrovarsi con i nostri valorosi ufficiali e magnifici equipaggi, costituisce grande soddisfazione, e procura la immensa gioia di rivivere, sia pure per breve tempo, la vita del mare, che di sé lascia in noi troppo nostalgico il ricordo. Onorevoli colleghi, avrei finito; ma, prima di raccogliere le vele, sento di dover mettere nel giusto rilievo i risultati veramente importanti conseguiti dalla nostra marina da guerra, con il rinnovamento quasi completo del naviglio, con la perfezione nell'addestramento del personale, nel primo decennio del Regime fascista, che stanno a dimostrare il grande interessamento, il grande amore di esso per la marina e come la marina, altamente apprezzandoli, sappia mostrarsene veramente degna. (*Applausi, congratulazioni*).

MANFRONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANFRONI. Onorevoli colleghi, non vi meravigliate se prendo la parola sopra il bilancio della Marina, che è un bilancio tecnico. In primo luogo non sono intieramente estraneo alla Marina, perchè ho avuto l'onore d'insegnare per parecchi anni alla Regia Accademia Navale, della quale ha testè giustamente tessuto l'elogio l'onorevole Solari, ed ho il piacere di vedere sui banchi del Governo due dei miei discepoli, e su altri banchi di questa assemblea altri miei scolari. In secondo luogo sono troppo memore del grande principio *ne sutor ultra crepidam* per fermarmi su argomenti tecnici.

Ho preso la parola soltanto per ricordare al Senato una istituzione navale che merita la maggiore lode e la maggiore attenzione: è questa l'Ufficio storico della Regia Marina, che ha breve vita, perchè risale soltanto al periodo della guerra libica, ma che in pochi anni ha dato risultati veramente soddisfacenti, grazie alla abilità, alla tenacia e soprattutto all'intelligenza degli uomini a cui è stata affidata la direzione di questo ufficio.

Esso si propone tre scopi:

Primo: raccogliere, collezionare e ordinare tutti i documenti riguardanti la storia della marina nostra. Secondo: pubblicare questi documenti non solo, ma anche i documenti trovati a Pola e in altri porti della Marina austriaca. È stata una magnifica idea contrapporre le relazioni dei nostri comandanti con le relazioni dei comandanti nemici. È questa una raccolta interessante di monografie, che sono state per un certo tempo riservate ai soli ufficiali, ma che oggi, grazie alla liberalità del ministro della marina, sono state messe a disposizione anche del pubblico.

Ma v'è ancora una terza categoria di lavori che l'Ufficio storico sta compiendo: esso ha fatto tradurre e fa tradurre da ufficiali che conoscono profondamente le lingue straniere i lavori più importanti riguardanti la guerra mondiale, che sono stati pubblicati in Germania, in Inghilterra e in altri paesi. È una raccolta questa che ormai conta parecchie decine di volumi. Ad essa si aggiungono relazioni di vario genere: citerò soltanto per la sua importanza quella intitolata: «L'opera della Regia marina in Eritrea e in Somalia», che fa onore alla Marina. Di queste pubblicazioni dobbiamo essere grati a chi se n'è

fatto promotore e in primo luogo all'ammiraglio Thaon di Revel, da cui è partita la prima idea, e in seguito al suo successore, ammiraglio Sirianni.

Aggiungerò ancora che negli ultimi congressi di Storia del Risorgimento e di studi coloniali è stata assai gradita la partecipazione del Capo dell'Ufficio storico che ha comunicato il risultato degli ultimi lavori, così come è stato gradito e lodato l'intervento del Capo dell'Ufficio idrografico della Regia marina che con tanta sapienza ha diretto i lavori, soprattutto recentemente, per le coste della nostra Libia.

Io però sognerei (adopero la parola sognare, onorevole Sirianni) qualcosa di più. Sognerei che l'Ufficio storico si occupasse anche della storia della nostra gloriosa marina nei periodi lontani, in cui noi siamo stati maestri a tutti gli stranieri. Non dimentichiamo che noi abbiamo dato nel Medio Evo alla marina d'Inghilterra, noi abbiamo dato alla marina di Francia, noi abbiamo dato alla marina di Spagna e del Portogallo numerosi ammiragli, che hanno combattuto e si sono coperti di gloria, come abbiamo dato esploratori celeberrimi.

Ora so, per esempio, che un mio antico discepolo sta preparando una grande opera, riguardante la storia e gli ordinamenti della marina veneta dalla battaglia di Lepanto in poi. Mi augurerei che l'Ufficio storico potesse farsi editore di questa opera, che farà onore all'Italia. Desidererei anche che qualcuno dei giovani ufficiali, che si addestrano negli studi storici, raccogliesse la mia modesta eredità. Sono arrivato ad una età, in cui m'è difficile portare a compimento l'iniziata storia della marina italiana, specialmente perchè m'è gravosa la lettura delle carte e dei documenti d'archivio. Il mio più grande rammarico è di morire lasciando incompleta quest'opera.

PRESIDENTE. Avrà tempo di fare un'altra opera importante!

MANFRONI. Ringrazio l'onorevole Presidente dell'augurio!

Onorevoli colleghi, v'è un proverbio inglese che, tradotto in italiano, suona così: « L'uomo che fonda tutta la sua gloria sulla fama dei suoi antenati è simile alla patata: tutto ciò che v'è di buono sta sotto terra ». Noi non ci gloriamo soltanto della fama dei nostri antenati; la no-

stra marina ha acquistato recentemente tale gloria, che nessuno potrà rimproverarci, se ci occuperemo anche della gloria dei nostri antenati. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato a domani.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego gli onorevoli senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Ancona, Antona Traversi, Artom, Asinari di Bernezzo.

Barzilai, Bastianelli, Bazan, Berenini, Berio, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bonardi, Bongiovanni, Bonin Longare, Bonzani, Borsarelli, Broccardi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Calisse, Camerini, Cappa, Casanuova, Casertano, Castelli, Celesia, Cesareo, Chersi, Cian, Cimati, Cirmeni, Concini, Corbino, Credaro, Cremonesi, Crispo Moncada, Crispolti.

Dalolio Alberto, Dalolio Alfredo, Del Carretto, De Michelis, De Tullio, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Frasso, Di Robilant, Di Vico.

Facchinetti, Faelli, Falcioni, Fara, Fedele.

Gabbi, Gallenga, Gallina, Garbasso, Garofalo, Giampietro, Ginori Conti, Grandi, Grazioli, Grosoli, Gualtieri, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Joele.

Lagasi, Lago, Libertini, Lissia, Longhi, Luciolli.

Malaspina, Mambretti, Manfroni, Marchiava, Mariotti, Mattioli Pasqualini, Maury, Mayer, Mazzucco, Messedaglia, Miari de Cumani, Milano Franco d'Aragona, Miliani, Millosevich, Montresor, Montuori, Morrone, Mortara, Mosca.

Nomis di Cossilla, Nuvoloni.

Padulli, Passerini Angelo, Pavia, Pecori Giraldi, Perla, Pestalozza, Petitti di Roreto, Poggi Cesare, Pujia, Pullè,

Quartieri.

Raimondi, Rava, Renda, Ricci Corrado, Ricci Federico, Rolandi Ricci, Romeo, Romeo delle Torrazze, Rossi, Rota Giuseppe, Ruffini, Russo.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sarnjust, San Martino, Santoro, Scaduto, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Simonetta, Sirianni, Sitta, Soderini, Solari, Squitti, Suardo, Supino.

Tamborino, Tanari, Thaon di Revel, Tiscornia, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torraca.

Venzi, Vicini Antonio.

Zoppi, Zupelli.

Presentazione di un disegno di legge e di relazioni.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

Norme per l'amministrazione e la contabilità degli enti aeronautici (1291).

PRESIDENTE. Do atto al ministro dell'aeronautica della presentazione di questo disegno di legge che seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Invito i senatori Sitta, Messedaglia, Libertini, Manfroni, Camerini e Mayer a presentare alcune relazioni:

SITTA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di Credito agrario compiute da Istituti di credito agrario; nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddette a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 (1286).

MESSEDAGLIA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Ricostituzione del comune di San Giovanni Lupatoto (1235).

LIBERTINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Modifica della legge istitutiva dell'Istituto « Vittorio Emanuele III » per il bonificamento della Sicilia (1280).

MANFRONI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 agosto 1931, n. 1227, contenente disposizioni sull'istruzione superiore (1251).

CAMERINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Modificazioni al 2° comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, sull'ordinamento del Credito agrario nel Regno (1278).

MAYER. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 ottobre 1931, n. 1274, concernente variazioni agli stati di previsione della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Amministrazioni autonome, per l'esercizio finanziario 1931-32, e convalidazione del Regio decreto 15 ottobre 1931, n. 1275, relativo a prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste (1247);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di diversi Ministeri per l'esercizio finanziario 1931-32, e convalidazione dei Regi decreti 13 novembre 1931, nn. 1416 e 1417, relativi a prelevazioni dal fondo di riserva per la spese impreviste (1248);

Convalidazione del Regio decreto 7 aprile 1932, n. 378, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1931-32 (1271);

Aumento della circolazione autorizzata delle monete di bronzo da centesimi 5 e 10 e proroga del termine della prescrizione delle monete di nichelio da centesimi 50 a contorno liscio (1274).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Sitta, Messedaglia, Libertini, Manfroni, Camerini e Mayer della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni all'ordinamento del Consiglio Nazionale delle Ricerche (1260):

Senatori votanti	154
Favorevoli	146
Contrari	8

Il Senato approva.

Ordinamento delle Casse rurali e agrarie (1262):

Senatori votanti	154
Favorevoli	146
Contrari	8

Il Senato approva.

Estensione al Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento di alcune delle disposizioni vigenti in materia di credito fondiario (1265):

Senatori votanti	154
Favorevoli	145
Contrari	9

Il Senato approva.

Costituzione di un Ente finanziario dei Consorzi agrari (1266):

Senatori votanti	154
Favorevoli	149
Contrari	5

Il Senato approva.

Assunzione a carico dello Stato delle verifiche relative alle domande di trasformazione di boschi in altre qualità di coltura e di terreni saldi in terreni soggetti a periodiche lavorazioni, quando si tratti di terreni appartenenti

a proprietari diretti lavoratori e compresi nella zona superiore ai 600 metri (1267):

Senatori votanti	154
Favorevoli	146
Contrari	8

Il Senato approva.

Sistemazione delle Aziende dell'Ente autonomo forze idrauliche Adige-Garda e del Consorzio industriale fra le città di Rovereto e Riva (1277):

Senatori votanti	154
Favorevoli	146
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 31 dicembre 1931, n. 1756, e 18 gennaio 1932, n. 4, concernenti variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa dei diversi Ministeri, per l'esercizio finanziario 1931-32 ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per detto esercizio finanziario, nonché provvedimenti vari connessi alla gestione finanziaria; e convalidazione dei decreti Reali 21 dicembre 1931, n. 1648, 11 gennaio 1932, n. 5, 18 gennaio 1932, n. 6, 8 febbraio 1932, n. 39, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio medesimo (1176):

Senatori votanti	154
Favorevoli	147
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1932, n. 230, concernente la emissione di una sesta serie di buoni del Tesoro novennali (1204):

Senatori votanti	154
Favorevoli	148
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 291, recante l'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori urgenti alla Riva degli Schiavoni in Venezia (1219):

Senatori votanti 154

Favorevoli 141

Contrari 13

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1932, n. 318, concernente provvedimenti a favore degli impiegati dell'ex Stato libero e del comune di Fiume dimessi per motivi d'indole politica dopo il periodo di governo zanelliano (1220):

Senatori votanti 163

Favorevoli 150

Contrari 13

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1932, n. 337, concernente la riduzione delle sovvenzioni che lo Stato corrisponde alle Società concessionarie di servizi aerei (1233):

Senatori votanti 163

Favorevoli 152

Contrari 11

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1932, n. 372, concernente norme eccezionali per l'anticipato collocamento a riposo del personale ferro-tramviario soggetto alle norme dell'equo trattamento (1241):

Senatori votanti 163

Favorevoli 149

Contrari 14

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 aprile 1932, n. 379, che ha dato approvazione all'Accordo italo-turco per la delimitazione delle acque territoriali fra Castelrosso e le Coste dell'Anatolia, firmato ad Ankara il 4 gennaio 1932 (1242):

Senatori votanti 162

Favorevoli 152

Contrari 10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1653, riflettente l'autorizzazione al ministro per le finanze a facilitare nuovi finanziamenti alla Società « Migiurtinia »;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 192, riflettente l'autorizzazione al ministro delle finanze a garantire e facilitare nuovi finanziamenti alla Società « Migiurtinia » (1249):

Senatori votanti 154

Favorevoli 138

Contrari 16

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 370, col quale sono state apportate modificazioni alla Convenzione vigente per la concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie del pubblico servizio di navigazione nelle acque italiane del Lago Maggiore (1250):

Senatori votanti 154

Favorevoli 145

Contrari 9

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1212):

Senatori votanti 154

Favorevoli 128

Contrari 26

Il Senato approva.

Domani seduta pubblica alle ore 16, col seguente ordine del giorno.

I. II° Elenco di petizioni (CXLVII *Doc.*).

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1207).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Incremento dell'automobilismo pesante (1208);

Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiute da Istituti di credito agrario; nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddette a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 (1286);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 198, che ha dato esecuzione all'Accordo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico del 31 ottobre 1925, nonchè al Protocollo e alla Dichiarazione annessi, stipulati in Roma il 3 marzo 1932 (1211);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 369, che ha dato ese-

cuzione ai seguenti Accordi fra l'Italia e l'Austria, stipulati in Roma il 18 febbraio 1932:

1° Accordo sulla esportazione con annesso e relativi Protocolli;

2° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923;

3° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1932, relativo all'acqua ossigenata (1270);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1684, sull'ordinamento dell'Ispettorato corporativo (1272);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1932, n. 376, che approva e rende esecutivo l'atto aggiuntivo 1° marzo 1932 per l'armamento, completamento e l'esercizio della ferrovia Casalecchio-Vignola ed autorizza la corrispondente spesa (1273).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1221);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1184);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1243).

La seduta è tolta (ore 19.45).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.