

XXV^a TORNATA

MARTEDÌ 11 GIUGNO 1929 - Anno VII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi Pag. 560

Disegni di legge (Approvazione di):

« Facoltà al Regio Governo di determinare con decreto Reale i comprensori suscettibili di trasformazione fondiaria di pubblico interesse ». 562

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 449, recante proroga del termine per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale del comune di Vicenza ». . 562

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 117, concernente la proroga del termine per l'attuazione del piano organico di decentramento dell'assistenza ospedaliera esercitata dagli Istituti ospedalieri di Milano a favore dei comuni dell'antico Ducato di Milano e per l'applicazione agli ospedali di circolo delle disposizioni di legge del Regio decreto 20 febbraio 1927, n. 298, circa la riforma organica ed il riordinamento del personale degli ospedali riuniti di Roma ». 562

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1928, n. 2934, col quale si autorizza la esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di fognatura in Taranto, città vecchia, ed in Brindisi ». 563

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 674, concernente modifiche ad alcune disposizioni sul reclutamento dei militari del Regio esercito » 563

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 93, recante ulteriore proroga del termine stabilito dalla legge 14 giugno 1928, n. 1413, per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta degli appartenenti al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza » 563

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 169, concernente l'aumento dell'aliquota degli appuntati dei Reali carabi-

nieri che possono essere autorizzati a contrarre matrimonio » 564

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 461, recante modifiche alla composizione della Commissione per l'esame delle proposte di concessione della decorazione della Stella al Merito di lavoro » 564

(Discussione di):

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 » 564

Oratori:

ANCONA, *relatore* 567

SECHI 564

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 » 581

Oratori:

AMERO D'ASTE 581

DEL CARRETTO, *relatore* 583

SECHI 582

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina* 586

(Lettura di una proposta di) 560

(Presentazione di) 560, 561

Giuramento (del senatore Marani) 561

Relazioni (Presentazione di) 561, 567

Votazione a scrutinio segreto (Risultato di) . . 580

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti: il Capo del Governo, Primo Ministro e Ministro degli affari esteri, dell'interno, della guerra, della marina, dell'aeronau-

tica, delle corporazioni e dei lavori pubblici; e i ministri della giustizia e affari di culto, delle finanze, dell'istruzione pubblica, dell'economia nazionale e delle comunicazioni; ed i sottosegretari di Stato per la marina, per la guerra, per le comunicazioni, per le colonie e per la Presidenza del Consiglio.

LIBERTINI, *segretario*. Dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Albricci per giorni 30; Arlotta per giorni 10; Brezzi per giorni 6; Brugi per giorni 12; Callaini per giorni 15; Campili per giorni 20; Caviglia per giorni 20; Chiappelli per giorni 5; Chimienti per giorni 2; Cocchia per giorni 8; Cornaggia per giorni 3; Croce per giorni 30; D'Andrea per giorni 8; Di Donato per giorni 8; Figoli per giorni 30; Fortunato per giorni 30; Lustig per giorni 8; Marghieri per giorni 15; Mazzoni per giorni 15; Passerini Angelo per giorni 10; Prampolini per giorni 2; Romeo delle Torrazze per giorni 10; Rota Attilio per giorni 20; Queirolo per giorni 10; Thaon di Revel per giorni 12; Torlonia per giorni 10; Tosti di Valminuta per giorni 1; Valvassori Peroni per giorni 8; Venino per giorni 8; Zerboglio per giorni 15.

Se non si fanno obiezioni, questi congedi sono concessi.

Lettura di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che gli Uffici nella loro riunione di oggi, hanno ammesso alla lettura la proposta di legge dei senatori Amero, d'Aste, Garofalo, Libertini e Marcello, che ha per titolo: « Modificazione dell'articolo 10 della legge 11 giugno 1925, n. 998, sulla riforma delle disposizioni sulla affrancazione dei canoni, censi e altre prestazioni perpetue ».

Prego l'onorevole senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*, legge:

L'articolo 10 della legge 11 giugno 1925, n. 998, è così modificato:

« Per le prestazioni in denaro, siano enfiteutiche o di qualunque altra natura di cui l'obbligo sia sorto anteriormente al 1° gennaio 1920, l'affrancante, oltre il prezzo determinato in conformità degli articoli precedenti, deve pagare un supplemento pari alla metà del prezzo medesimo.

« D'altrettanto è aumentata la prestazione, qualora non sia affrancata: l'aumento decorre dal 1° gennaio 1929. In tal caso il prezzo della eventuale successiva affrancazione è determinato sulla prestazione così aumentata, senza ulteriori aumenti ».

PRESIDENTE. Nella tornata di domani avrà luogo lo svolgimento di questa proposta.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore segretario Libertini, di dar lettura dei disegni di legge trasmessi dal Presidente della Camera dei deputati:

LIBERTINI, *segretario*, legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 297, che modifica il trattamento doganale dei cromati e bicromati di potassio, di sodio e di ammonio;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1929, n. 591, recante agevolazioni per l'esecuzione d'impianti idroelettrici, connessi ad utilizzazioni irrigue.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 548, che modifica la Convenzione con la Società « Villain e Fassio » per l'esercizio della linea di navigazione Genova-Barcellona;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 168, recante disposizioni per il trattamento del personale ferroviario esonerato senza diritto, a pensione;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 dicembre 1928, n. 2880, concernente l'ammissione di nuove merci al beneficio della importazione temporanea, per essere lavorati;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1928, n. 3302, che dà esecuzione alla Convenzione fra il Regno d'Italia e l'Impero Etiopico, firmata in Addis Abeba il 2 agosto 1928, per la costruzione di una

strada automobilistica e per la concessione al Governo Etiopico di una zona franca ad Assab;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 dicembre 1928, n. 2899, che modifica il trattamento doganale degli zuccheri.

PRESIDENTE. Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Presentazione di relazioni e di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli senatori Cirao, Tamassia e Tiscornia, a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

CIRAOLO. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1929, n. 625, concernente l'istituzione della "Giornata della Croce Rossa", ».

TAMASSIA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui disegni di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 212, concernente il compenso da corrispondere sino a tutto novembre 1928, ai rivenditori delle pagelle per gli alunni delle scuole elementari, istituite col Regio decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1615;

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 213, concernente l'approvazione della Convenzione fra il Governo (Ministero delle finanze) e l'Ente nazionale per forniture scolastiche per la vendita delle pagelle scolastiche per gli alunni delle scuole elementari, istituite con Regio decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1615 ».

TISCORNIA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 dicembre 1928, n. 3220, che proroga a tutto l'anno 1929, la facoltà concessa al Ministero dell'aeronautica, con il Regio decreto-legge 21 aprile 1927, n. 722, di procedere, in deroga ad ogni altra disposizione, alla nomina a sottotenente di complemento nel ruolo combattente dell'Arma aeronautica, di sottufficiali piloti muniti di speciali requisiti ».

PRESIDENTE. Dò atto agli onorevoli senatori Cirao, Tamassia e Tiscornia, della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

BELLUZZO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELLUZZO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Provvedimenti per l'istruzione magistrale ».

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione, della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Giuramento del senatore Francesco Marani.

PRESIDENTE. Essendo presente nelle sale del Senato il signor Francesco Marani, la cui nomina a senatore è stata in una precedente tornata convalidata, prego i signori senatori Simonetta e Brusati Ugo di volerlo introdurre nell'aula per la prestazione del giuramento.

(Il signor Francesco Marani è introdotto nell'aula e presta giuramento secondo la formula prescritta dall'articolo 49 dello Statuto).

PRESIDENTE. Dò atto al signor Francesco Moroni del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed immesso nell'esercizio delle sue funzioni.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati ieri per alzata e seduta.

Prego l'onorevole senatore, segretario, Rota Francesco di procedere all'appello nominale.

ROTA FRANCESCO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Presentazione di un disegno di legge.

MUSSOLINI, *Capo del Governo e Primo Ministro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *Capo del Governo e Primo Ministro*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Provvedimenti per incrementare la razionale preparazione dei terreni ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Capo del Governo, e Primo Ministro della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Facoltà al Regio Governo di determinare con decreto Reale i comprensori suscettibili di trasformazione fondiaria di pubblico interesse » (N. 62).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Facoltà al Regio Governo di determinare con decreto Reale i comprensori suscettibili di trasformazione fondiaria di pubblico interesse ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Biscaretti Roberto, di darne lettura.

BISCARETTI ROBERTO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Sino al 31 dicembre 1929 il Governo ha facoltà di determinare, con decreto Reale, su proposta dei ministri per i lavori pubblici e per l'economia nazionale, i comprensori suscettibili di trasformazione fondiaria di pubblico interesse.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 449, recante proroga del termine per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale del comune di Vicenza » (N. 95).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929,

n. 449, recante proroga del termine per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale del comune di Vicenza ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Biscaretti Roberto di darne lettura.

BISCARETTI ROBERTO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 449, recante proroga del termine per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale del comune di Vicenza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 117, concernente la proroga del termine per l'attuazione del piano organico di decentramento dell'assistenza ospedaliera esercitata dagli Istituti ospedalieri di Milano a favore dei comuni dell'antico Ducato di Milano e per la applicazione agli Ospedali di circolo delle disposizioni di legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 298, circa la riforma organica ed il riordinamento del personale degli Ospedali Riuniti di Roma » (N. 58).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 117, concernente la proroga del termine per l'attuazione del piano organico di decentramento dell'assistenza ospedaliera esercitata dagli Istituti ospedalieri di Milano a favore dei comuni dell'antico Ducato di Milano e per la applicazione agli Ospedali di circolo delle disposizioni di legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 298, circa la riforma organica ed il riordinamento del personale degli Ospedali Riuniti di Roma ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 117, concernente la proroga del termine per l'attuazione del piano organico di decentramento dell'assistenza ospedaliera esercitata dagli Istituti Ospedalieri di Milano a favore dei comuni dell'antico Ducato di Milano e per l'applicazione agli Ospedali di Circolo delle disposizioni del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 298, circa la riforma organica ed il riordinamento del personale degli Ospedali Riuniti di Roma.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1928, n. 2934, col quale si autorizza la esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di fognatura in Taranto, città vecchia, ed in Brindisi » (N. 68).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1928, n. 2934, col quale si autorizza l'esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di fognatura in Taranto, città vecchia, ed in Brindisi ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 dicembre 1928, n. 2934, che autorizza l'esecuzione a cura diretta dello Stato dei lavori di fognatura in Taranto, città vecchia, e in Brindisi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto legge 25 aprile 1929, n. 674, concernente modifiche ad alcune disposizioni sul reclutamento dei militari del Regio esercito » (N. 35).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1928, n. 674, concernente modifiche ad alcune disposizioni sul reclutamento dei militari del Regio esercito ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 674, concernente modifiche ad alcune disposizioni sul reclutamento dei militari del Regio esercito.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 93, recante ulteriore proroga del termine stabilito dalla legge 14 giugno 1928, n. 1413, per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta degli appartenenti al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza » (N. 41).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 93, recante ulteriore proroga del termine stabilito dalla legge 14 giugno 1928, n. 1413, per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta degli appartenenti al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 93, recante ulteriore proroga del termine stabilito dalla legge 14 giugno 1928, n. 1413, per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta degli appartenenti al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 169, concernente l'aumento dell'aliquota degli appuntati dei carabinieri Reali che possono essere autorizzati a contrarre matrimonio » (N. 53).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 169, concernente l'aumento dell'aliquota degli appuntati dei carabinieri Reali che possono essere autorizzati a contrarre matrimonio ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 169, concernente l'aumento dell'aliquota degli appuntati dei carabinieri Reali che possono essere autorizzati a contrarre matrimonio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 461, recante modifiche alla

composizione della Commissione per l'esame delle proposte di concessione della decorazione della Stella al Merito del lavoro » (N. 46).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 461, recante modifiche alla composizione della Commissione per l'esame delle proposte di concessione della decorazione della Stella al Merito del lavoro ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 461, recante modifiche alla composizione della Commissione per l'esame delle proposte di concessione della decorazione della Stella al merito del lavoro.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 » (N. 97).

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 1929 al 30 giugno 1930 ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 97).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Sechi.

SECHI. Onorevoli colleghi, non mi propongo di fare un discorso, piuttosto una scorriera, un *raid*, nella bella e perspicua relazione del collega Ancona.

Raid a fermo, quindi infinitamente meno brillante di quello che l'Ala italiana sta ora com-

piendo nei mari ove per secoli gli standardi di S. Giorgio e di S. Marco tennero primato e dominio. Impulsivo più che doveroso è rivolgere plauso e saluto a quei magnifici italiani, che alla Patria rendono ben alto servizio.

Ma per quanto terrestre il mio *raid* sarà ugualmente rapido, quindi breve; nessuna preoccupazione dunque, onorevoli colleghi, per l'ora in cui l'illustre Presidente potrà togliere la seduta, in quanto, s'intende, mi concerne.

Il collega Ancona, nella sua, ripeto, perspicua relazione, fornisce notizie sostanzialmente confortanti sulla efficienza ormai raggiunta da imprese italiane nella costruzione degli aeromobili, anche degli aeromobili di grande portata a scafo metallico; i quali senza dubbio avranno sempre più largo impiego nell'aviazione civile. Si può essere facili profeti, dicendo che fra qualche anno tutti gli apparecchi di linee civili saranno a scafo metallico.

Ugualmente confortante è la relazione Ancona sulla efficienza dell'industria nazionale a costruire apparecchi da turismo, nei quali l'impiego dei metalli è invece minore, anzi per i più piccoli credo continuerà a preferirsi il legno. Di questo si è avuta magnifica conferma nell'esposizione al campo del Littorio, che molti di voi certamente hanno in questi giorni visitato, ed è cosa veramente assai rimarchevole.

Ma allora, io dico, se l'industria nazionale ha tutte queste possibilità, ed effettivamente credo che le abbia, sembra ormai giunto il tempo di escludere, se non proprio in modo assoluto, almeno quasi assoluto, ulteriori commesse all'estero di materiale aviatorio, anche per i servizi delle linee civili.

Di queste commesse fino a questi ultimi tempi ce ne sono state; non importa discuterne perchè il passato non conta, conta invece molto l'avvenire ed io esprimo fiducia che d'ora innanzi l'industria nazionale sarà chiamata a provvedere tutto o almeno quasi tutto il fabbisogno anche dell'aviazione civile, come ha egregiamente provveduto e provvede totalmente o quasi il materiale dell'aviazione militare.

Questo servirà pure a mettere l'industria nazionale in condizioni di meglio sviluppare l'esportazione; ne parla anche il collega Ancona, ed è questione di tale importanza che non

abbisogna di commento, basta formularla. Genialità di tecnici e abilità di maestranze non fanno certo difetto; è soltanto questione di volontà, di coordinamento delle iniziative e del lavoro, di commesse per i bisogni nazionali ben distanziate nel tempo, di allargare quando occorra i tempi delle relative consegne... è anche questione di prezzi; orbene tutto questo meglio e più agevolmente si realizza, quando l'industria trova opportuna base di lavoro nelle forniture in patria con le facilitazioni dianzi accennate.

So che l'on. Balbo, intelligente e devoto esecutore delle direttive del Capo del Governo in fatto di aeronautica, da tempo rivolge personale attenzione ai motori che bruciano, invece della infida benzina, combustibili liquidi più pesanti e perciò meno infiammabili. La questione è di primaria importanza per l'aviazione in genere, ma soprattutto per quella civile, che richiede massima sicurezza di esercizio; e non v'ha dubbio che il motore azionato da olio meno infiammabile, conferisce al velivolo condizioni di sicurezza notevolmente più elevate.

È questione, ripeto, di grande importanza per lo sviluppo dell'aviazione civile, e molto mi compiaccio di sapere, come effettivamente mi risulta, che il problema sia da noi molto seriamente considerato. Ma so anche questo: in Italia fino ad oggi non si è sperimentato nessun motore di aviazione azionato a nafta, mentre in altri paesi questi esperimenti sono da alcun tempo in corso: il periodo sperimentale non è ancora superato, ma a mio sommo avviso se non si mette mano anche da noi a tentativi sperimentali, dovremo o ritardare l'impiego tanto utile di questi motori, ovvero acquistarli all'estero. Credo dunque che il Senato sarà con me consenziente, nel ritenere che il problema del motore di aviazione ad olio pesante meriti di essere molto e attentamente considerato. L'Ala tricolore deve avvantaggiarsene almeno contemporaneamente alle altre, meglio prima.

Se all'uopo si dovesse spendere anche qualche milione, per lanciare concorsi fra le migliori ditte italiane che costruiscono motori a essenze leggere, perchè è fuori dubbio che sono esperienze molto costose, credo sarebbero denari ottimamente spesi. Se questi motori li dovremo importare dall'estero, li pagheremo a prezzi di affezione; se vorremo riprodurli in

Italia, pagheremo diritti di brevetto assai onerosi; e sarà tutto denaro che andrà fuori. Meglio dunque anche a costo di sacrifici costruirli in paese, senza dire del maggiore prestigio che buoni tipi nazionali conferirebbero all'industria, e delle possibilità di esportare.

Per finire con l'industria faccio un ultimo rilievo. L'aviazione civile è in periodo di sviluppo e insieme di assestamento che credo ormai non lontano: avremo ancora richieste di aeromobili per completare i fabbisogni, ma poi queste si limiteranno a quanto occorrerà per rinnovamento del materiale: dunque lavoro più intensivo per nuovi apparecchi, che si andrà poi alquanto riducendo e stabilizzando su quota pressochè costante; più il lavoro per l'estero, sul quale tuttavia credo sarebbe eccessivo impostare la capacità di produzione dell'industria.

Orbene, non vorrei che la prospettiva di facili guadagni nel periodo di maggiore richiesta, determinasse un eccessivo sviluppo della capacità di produzione. Io credo che le imprese attuali di costruzioni aeronautiche abbiano già sufficiente capacità di produzione, mentre è evidente la convenienza che lavorino come suol dirsi *in pieno*, con produzione regolarmente continuativa. Se all'uopo si dovessero allargare i tempi di talune consegne, meglio assai aspettarle, piuttostochè spingere l'industria a sviluppi eccessivi; i quali negli inevitabili tempi di magra aumenterebbero le file dei postulanti nei corridoi dei Ministeri alla ricerca di commesse col solito passaporto della disoccupazione.

Basta d'industria. Desidero segnalare all'Alto Consesso una constatazione molto soddisfacente fatta dal collega Ancona: le nostre linee per trasporto passeggeri funzionano da oltre tre anni; precisamente dal 1º aprile 1926, portandone in numero abbastanza rilevante tra paganti e non paganti, non so quali siano in maggior numero.

ANCONA, *relatore*. C'è una tabella che dà questi numeri.

SECHI. Io non amo inserire cifre nei discorsi, e credo che il Senato sia del mio avviso. Mi preme constatare ben alto che nessun inconveniente, nessun danno hanno mai subito questi passeggeri: l'on. Ciano, il quale ha messo così bene a posto i trasporti ferroviari, trova in

questo un fiero concorrente nell'on. Balbo. Tanto più mi compiaccio di constatarlo, perchè nelle linee passeggeri esercitate all'estero qualche guaio ogni tanto avviene.

Su un altro punto della relazione Ancona desidero soffermarmi: il compiacimento che in essa si legge per la nomina del generale Crocco al posto dell'eroico generale Guidoni, del quale bene fu detto che incontrò la morte « operando ben oltre il suo dovere ». La capacità tecnica del generale Crocco mi era ben nota dal tempo della guerra libica; ho da qualche tempo con lui frequenti contatti per ragioni di ufficio, e mi è assai gradito dire che il generale Crocco non è soltanto un eminente tecnico, ma è uomo di larghe vedute pratiche, molto fattivo e niente burocratico, cosa che non guasta neppure nei capi di burocrazia.

Finalmente devo ringraziare il collega Ancona, richiamandomi ancora alla sua tanto pregevole relazione, del benevolo trattamento che in essa ha voluto fare al Registro aeronautico, giovanile branca del vecchio tronco, il Registro navale nazionale, che ha quasi 70 anni di non inonorata esistenza. Come potrei astenermene quando leggo:

« Quanto poi al Registro aeronautico, la vostra Commissione oggi si limita a raccomandare, che tutto il controllo degli apparecchi civili sia esclusiva competenza del Registro stesso. Se vi sono altri Corpi che controllano transitoriamente gli apparecchi civili, essi devono rimettere tali funzioni al Registro aeronautico, chiamato a svolgerle tutte ed a coordinarle » ?

Mi è molto gradito dire al Senato, che l'integrazione e la coordinazione di cui parla il collega Ancona sta per divenire un fatto compiuto. Mi è doveroso aggiungere che, però, questo risultato importantissimo, e in genere l'organizzazione cui è pervenuto il servizio del Registro aeronautico non sarebbero state cose possibili, se l'Istituto non avesse sempre incontrato grande benevolenza presso l'on. Balbo, e presso gli uffici del Ministero dell'aeronautica, con i quali dovette risolvere molte complesse questioni; tale benevolenza fu la maggiore nostra forza, e ove fosse mancata le cose sarebbero andate assai diversamente. (*Approva-*
zioni).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli senatori Renda, De Vito e Marcello, a presentare alcune relazioni.

RENDA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 gennaio 1929, n. 38, concernente nuove concessioni in materia di importazione temporanea ».

DE VITO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Modificazione alla legge 17 maggio 1928, n. 1094, sulla istituzione dell'Azienda autonoma statale della strada ».

MARCELLO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 407, recante autorizzazione al comune di Trieste a dispensare dal servizio il personale di qualunque ufficio e grado ed a provvedere in ordine ai posti eventualmente vacanti ».

PRESIDENTE. Do atto agli onorevoli senatori Renda, De Vito e Marcello, della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione del bilancio dell'aeronautica.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, senatore Ancona.

ANCONA, relatore. Onorevoli Colleghi, il relatore del bilancio non deve che rispondere qualche parola alle giuste osservazioni del collega Sechi e comincio col ringraziarlo per le gentili parole che ha voluto dirigere alla mia modesta relazione.

Il collega Sechi ha espresso il desiderio che l'industria aeronautica italiana sia in grado di sopperire, non solo all'aviazione militare, ma altresì ai nostri bisogni di aeroplani civili.

Questo desiderio avevo espresso nella mia relazione dell'anno scorso, e sono lieto di constatare che in quest'ultimo anno l'industria italiana si è data con grande lena alla costruzione di aeroplani civili. A questo ha contribuito molto il concorso giustamente bandito

dal Ministero dell'aeronautica per un aeroplano da turismo, leggero ed economico. Molti di voi avranno veduta l'esposizione che si tiene all'Aeroporto del Littorio. Vi sono esposti i tipi presentati dalle nostre case costruttrici in questo concorso ed io posso affermare, con vera soddisfazione, che l'industria aeronautica italiana ha mostrato di essere all'altezza dei tempi e di essere in grado di costruire aeromobili molto leggeri, molto eleganti e molto economici. Ciò che non è facile.

Il prezzo di questi velivoli da turismo dovrebbe aggirarsi intorno alle 50.000 lire: è presso a poco il prezzo di una grande automobile. Questo prezzo è così alla portata di molti e io spero che questi aeroplani da turismo, per le loro buone qualità, avranno un grande sviluppo: credo anche che il Ministero ne abbia commissionati parecchi. Si giungerà così a diffondere sempre più il sentimento del volo nella popolazione civile, che ancora, qualche volta, è restia a volare, per una impressione che non ha più nessuna ragion di essere, data la sicurezza, ormai si può dire quasi assoluta, che si ha coi nostri aeroplani. Ormai volare cogli aeroplani commerciali italiani non è più pericoloso che andare in ferrovia o per mare.

Dunque, proprio nell'ultimo anno l'industria si è messa sulla buona strada. E come l'anno scorso ho lamentato le sue deficienze per l'aviazione civile, così quest'anno sono lieto di constatare che le deficienze si stanno colmando.

L'ammiraglio Sechi ha inoltre toccato la questione dei motori ad olio pesante. È una questione importantissima, perchè tutti capiscono che il volo con motori ad olio pesante, olio che non è affatto infiammabile, come lo è invece la benzina, realizzerebbe davvero la quasi assoluta sicurezza.

Nella mia relazione dell'anno scorso io accennavo a questo problema fondamentale. È un problema allo studio presso case estere di primissimo ordine, e anche presso qualcuna italiana. Le difficoltà sono però molte: la principale sta non tanto nella complicazione del motore, quanto nel peso, perchè i motori ad olio pesante sono più pesanti dei motori a benzina, ad olio leggero. In ogni modo io credo che i risultati ottenuti diano affidamento per l'avvenire. Nella mia relazione dell'anno scorso dicevo: « L'impiego degli olii pesanti

urta contro gravi difficoltà, sia di peso eccessivo, sia di elasticità, sia di altro genere, ma le esperienze continuano, specie in Germania, ove la casa Junker di Dessau sembra giungere a risultati notevoli ».

È passato un anno, ma il motore ad olio pesante si può dire che praticamente non esista. Credo però che sia una questione di tempo, e che noi arriveremo a volare con questi motori e quindi conferiremo al volo una sicurezza molto maggiore dell'attuale.

L'ammiraglio Sechi ha detto che bisogna non eccedere nel numero degli stabilimenti che si dedicano alla costruzione degli aeroplani, ed ha detto, secondo me, benissimo. Io ho accennato a questo stato di cose nella mia relazione dell'anno scorso e anche in quella di quest'anno. È questa un po' una malattia ingenita della nostra industria, la malattia dei *doppioni* e dei *triploni* ricordata dalla buon'anima di Luzzatti, e cioè della costituzione di stabilimenti in numero eccessivo rispetto ai bisogni del Paese, che diventano così molto minori della capacità produttiva. Certamente l'aeroplano è un meccanismo che dovrebbe prestarsi alla esportazione per un paese come il nostro. Infatti esso richiede generalmente bravura di mano d'opera, costruttori intelligenti e poca materia prima. Quindi è adatto all'Italia, dove non manca davvero nè l'ingegno, nè la bravura delle maestranze, nè l'intelligenza dei dirigenti, nè lo slancio commerciale necessario per la esportazione. Del resto l'esportazione italiana in questo campo è già cominciata. Molti aeroplani italiani si stanno esportando. Naturalmente quando si dice « molti », ciò si deve intendere *cum grano salis*. In fatto di aeroplani non si può pensare a migliaia di apparecchi che si esportano; bastano centinaia di apparecchi per dar vita alla nostra esportazione. Orbene, questi apparecchi che si esportano, fanno ottima prova, tanto quelli di legno quanto quelli metallici. Abbiamo ottimi costruttori di aeroplani, tanto in legno quanto in metallo.

L'ammiraglio Sechi ha lodato la scelta del generale Crocco, che fu posto a capo del Genio aeronautico a sostituire il compianto eroico generale Guidoni. Non amo parlar di persone, anche perchè nel caso specifico il generale prof. Crocco è un ottimo insegnante della Regia

scuola d'ingegneria aeronautica, che ho l'onore di dirigere. Ma faccio uno strappo per associarmi al collega Sechi, affermando che la scelta è stata ottima sotto tutti i riguardi. Non si poteva scegliere meglio!

Infine l'onorevole senatore Sechi ha parlato del *Registro* che egli dirige. Sono perfettamente d'accordo con lui, anche quando egli esprime il desiderio che tutti i servizi dell'aviazione civile, che riguardano il controllo tecnico degli apparecchi, siano concentrati nel *Registro*. Il *Registro* è l'organo tecnico dell'aviazione civile, come il Genio navale è l'organo tecnico della marina militare.

Il senatore Sechi ha detto che si sta provvedendo a questa concentrazione di servizi tecnici per l'aviazione civile presso il *Registro* aeronautico. È giusto ed opportuno che il Senato lo sappia. È una disposizione utilissima che presto sarà in completa attuazione.

Con questo credo di aver risposto alle varie osservazioni fatte dall'onorevole senatore Sechi, e non avrei altro da aggiungere perchè, per tutto il resto, mi riferisco alla mia relazione. Ma voglio unirmi all'onorevole senatore Sechi nel saluto fervente, patriottico che egli ha indirizzato ai giovani aviatori che stanno compiendo ora la crociera in Oriente. (*Benissimo*). Questi giovani aviatori portano sui mari e nei cieli dell'Oriente l'eco magnifica della grande aviazione militare italiana, dimostrando la perizia, l'abilità, il coraggio dei nostri ufficiali e la perfezione dei nostri apparecchi. (*Vive approvazioni*).

Sono sicuro che la crociera, la quale non è ancora finita, si compirà in perfetto ordine. Io, dunque, mi associo al saluto del senatore Sechi per questi bravi giovani che in questo momento stanno onorando l'Italia al cospetto del mondo, sotto l'energica guida del sottosegretario Balbo, di De Pinedo, di Pellegrini e di altri ufficiali valorosi.

E chiuderei queste poche parole, se non dovessi anche quest'anno finire, ricordando un lutto grave dell'aviazione italiana, come dovetti fare l'anno scorso pel compianto Guidoni. Ma è doveroso da parte del relatore del bilancio dell'aeronautica dinanzi al Senato.

Carlo Del Prete è stato più che un grande pilota, un grande tecnico dell'aviazione. È stato uno dei primi a risolvere magnificamente tutti

quei problemi formidabili, difficilissimi, che si connettono alle grandi transvolate, soprattutto oceaniche. Carlo Del Prete ha transvolato l'Oceano Atlantico tre volte: due con De Pinedo ed una con Ferrarin. Carlo Del Prete, dopo aver tante volte lottato e vinto la furia degli elementi naturali, la furia dell'aria, che tentava ghermirlo e sommergerlo, specialmente quando con Ferrarin approdò nell'America del Sud, Carlo Del Prete doveva fatalmente lasciare la vita in un banale accidente aviatorio, in quella magnifica baja di Rio de Janeiro la cui bellezza è per l'aeronautica italiana offuscata dal tragico ricordo. Si direbbe che gli elementi, incapaci di vincere Carlo Del Prete in lotta aperta e leale, l'avessero insidiato alle spalle, per colpire di sorpresa uno dei loro più ferrei dominatori.

Carlo Del Prete è morto mentre il Brasile si apprestava a tributare a lui ed a Ferrarin delle solenni onoranze, in uno slancio d'entusiasmo patriottico che avvolgeva anche l'Italia.

Carlo Del Prete è morto all'estero, lontano dalla Patria, mentre questa altamente onorava, lontano dalla famiglia, dai parenti, dagli amici.

Io credo, onorevoli colleghi, d'interpretare il vostro sentimento mandando alla memoria di Carlo Del Prete un postumo omaggio d'affetto e d'ammirazione. (*Vivissimi prolungati applausi*).

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

Passeremo ora alla discussione dei capitoli del bilancio che rileggo:

TABELLA A.

TITOLO I. — SPESA ORDINARIA.

CATEGORIA I. — *Spese effettive.*

SPESE GENERALI.

1	Personale civile dell'Amministrazione centrale e provinciale - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (Spese fisse) . . .	9,000,000 »
2	Spese di telegrammi (Spesa obbligatoria)	74,000 »
3	Spese di liti e di arbitramenti (Spesa obbligatoria)	80,000 »
4	Risarcimento di danni arrecati alle persone ed alle cose in dipendenza dell'esercizio della navigazione aerea e dei servizi di trasporto in genere	300,000 »
5	Assegni e indennità di missione per gli addetti al Gabinetto . . .	65,000 »
6	Sussidi al personale militare e civile in servizio o che abbia cessato dal medesimo, ed alle rispettive famiglie	150,000 »
7	Premi di operosità e di rendimento al personale civile (articolo 5 del Regio decreto 17 febbraio 1924, n. 182)	100,000 »
8	Premi per lavori, studi ed invenzioni, costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare, scientifico ed amministrativo dei servizi della Regia aeronautica	50,000 »
9	Contributi scolastici, contributi e sovvenzioni ad istituti ed associazioni - Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva - Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare - Spese per la propaganda aeronautica militare	2,500,000 »
10	Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato - Biblioteche, riviste e periodici	6,000,000 »
11	Spese di trasporto di materiali - Noleggi	7,000,000 »
12	Spese casuali	50,000 »
13	Spese riservate	50,000 »
	<i>Da riportarsi . . .</i>	25,419,000 »

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 GIUGNO 1929

		<i>Riporto . . .</i>	25,419,000 »
14	Fondo a disposizione per provvedere alle eventuali deficienze dei capitoli del bilancio dell'aeronautica indicati nella tabella B annessa al presente stato di previsione (articolo 15 della legge 17 luglio 1910, n. 511 e articolo 41 del decreto del Commissariato dell'aeronautica in data 30 giugno 1923)		1,766,000 »
15	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)		<i>per memoria</i>
			27,185,000 »
	DEBITO VITALIZIO.		
16	Pensioni ai personali civili e militari (Spese fisse)		500,000 »
17	Pensioni al personale lavorante (Spese fisse)		30,000 »
18	Indennità per una sola volta, in luogo di pensioni (Spesa obbligatoria)		20,000 »
			550,000 »
	SPESE PER L'AERONAUTICA MILITARE.		
19	Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente, in posizione di servizio ausiliario e richiamati dal congedo - Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio - Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni fissi (Spese fisse)		25,000,000 »
20	Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica (paghe, soprassoldi e premi di rafferma)		23,000,000. »
21	Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile		50,000,000 »
22	Spese di viaggio, missione e trasferimento		10,000,000 »
23	Indennizzo privilegiato aeronautico		3,000,000 »
24	Spese sanitarie di igiene e di assistenza religiosa - Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato		2,000,000 »
25	Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica		1,600,000 »
26	Spese per le manovre ed esercitazioni dell'Armata aerea		3,000,000 »
		<i>Da riportarsi . . .</i>	117,600,000 »

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 GIUGNO 1929

	<i>Riporto</i> . . .	117,600,000 »
27	Spese per la Regia accademia aeronautica	2,700,000 »
28	Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonchè per i corsi premilitari.	25,000,000 »
29	Spese relative al demanio aeronautico - Affitti e canoni - Risarcimento danni - Linee telefoniche e telegrafiche	40,000,000 »
30	Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili e motori e loro parti di ricambio, strumenti e installazioni di bordo	200,000,000 »
31	Acquisto di materiale di armamento e munizionamento, di automezzi e materiale vario - Piccole riparazioni apparecchi, ecc.	59,000,000 »
32	Esperienze, studi e modelli	6,000,000 »
33	Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo.	33,000,000 »
34	Mano d'opera e spese varie pel personale lavorante	21,000,000 »
35	Viveri ed assegni di vitto	36,000,000 »
36	Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo	17,000,000 »
37	Casermaggio ed oggetti per cucina e rancio - Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi e dei corpi di guardia - Veicoli e quadropedi da trasporto, armi portatili e munizionamento relativo	6,000,000 »
38	Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511 e decreto del Commissariato dell'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il regolamento per l'Amministrazione degli Enti aeronautici)	<i>per memoria</i>
		563,300,000 »
SPESE PER L'AERONAUTICA CIVILE, PEL TRAFFICO AEREO E PEL SERVIZIO METEOROLOGICO.		
39	Linee aeree civili (sovvenzioni chilometriche e fisse)	56,500,000 »
40	Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree di propaganda aeronautica, aerocentri da turismo, contributi vari a persone o enti per la propaganda aeronautica	2,500,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	59,000,000 »

	<i>Riporto . . .</i>	59,000,000 »
41	Spese per costruzione, affitto, arredamento e varie relative agli uffici di controllo statale negli aeroporti civili. Spese di rappresentanza	500,000 »
42	Servizio aerologico e meteorologico, rete autonoma di comunicazioni aeree, spese varie relative	500,000 »
		60,000,000 »
	SPESE DIVERSE.	
43	Premi per invenzioni, lavori e studi recanti utile contributo nei riguardi scientifici, tecnici ed economici, ai servizi della R. Aeronautica.	<i>per memoria</i>
	TITOLO II. — SPESA STRAORDINARIA.	
	CATEGORIA I. — <i>Spese effettive.</i>	
	SPESE GENERALI.	
44	Indennità temporanea di caro-viveri al personale di ruolo civile e militare ed al personale lavorante	6,700,000 »
45	Retribuzioni ed indennizzi al personale avventizio	265,000 »
		6,965,000 »
	SPESE PER L'AERONAUTICA MILITARE.	
46	Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni)	20,000,000 »
47	Armamento aeronautico (dotazione di mobilitazione di armi ed accessori, bombe e parti di ricambio, esplosivi e cartucce, strumenti di puntamento, artifici, lubrificanti, benzina, automezzi, materiale radiotelegrafico e fotografico e varie)	22,000,000 »
		42,000,000 »

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I. — SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — *Spese effettive.*

Spese generali	27,185,000 »
Debito vitalizio	550,000 »
Spese per l'aeronautica militare.	563,300,000 »
Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo, pel servizio meteorologico	60,000,000 »
Spese diverse	»
Totale della categoria prima della parte ordinaria	651,035,000 »

TITOLO II. — SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — *Spese effettive.*

Spese generali	6,965,000 »
Spese per l'aeronautica militare	42,000,000 »
Totale della categoria prima della parte straordinaria	48,965,000 »
Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	700,000,000 »

RIASSUNTO PER CATEGORIE

CATEGORIA I. — Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria) .	700,000,000 »
--	---------------

TABELLA B.

ELENCO DEI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELL'AERONAUTICA, PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1929-30, LO STANZIAMENTO DEI QUALI PUÒ ESSERE AUMENTATO MEDIANTE PRELEVAMENTO DAL FONDO A DISPOSIZIONE DI CUI AL CAPITOLO N. 14. (Articolo 15 della legge 17 luglio 1910, n. 511, e decreto del Commissario per l'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il Regolamento per l'Amministrazione degli Enti aeronautici).

- Cap. n. 9. Contributi scolastici — Contributi e sovvenzioni ad Istituti e Associazioni — Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare. Spese per la propaganda aeronautica militare.
- » 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale, e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste e periodici.
 - » 11. Spese di trasporto di materiali — Noleggi.
 - » 16. Pensioni ai personali civili e militari. (*Spese fisse*).
 - » 17. Pensioni al personale lavorante. (*Spese fisse*).
 - » 18. Indennità per una sola volta in luogo di pensioni. (*Spesa obbligatoria*).
 - » 19. Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente, in posizione di servizio ausiliario e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni fissi. (*Spese fisse*).
 - » 20. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica (Paghe, soprassoldi e premi di rafferma).
 - » 21. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile.
 - » 22. Spese di viaggio, missione e trasferimento.
 - » 23. Indennizzo privilegiato aeronautico.
 - » 24. Spese sanitarie di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato.
 - » 25. Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica.
 - » 26. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'Armata aerea.
 - » 27. Spese per la Regia Accademia aeronautica.
 - » 28. Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonchè per i corsi premilitari.

Cap. n. 35. Viveri ed assegni di vitto.

- » 36. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.
- » 37. Casermaggio ed oggetti per cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi e dei corpi di guardia — Veicoli e quadrupedi da trasporto, armi portatili e munizionamento relativo.
- » 38. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Legge 17 luglio 1910, n. 511, e decreto del Commissariato dell'aeronautica in data 30 giugno 1923, che approva il regolamento per l'Amministrazione degli Enti aeronautici).

TABELLA C.

ELENCO DEI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELL'AERONAUTICA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1929-30 PER I QUALI È CONSENTITO DI AVVALERSI DELLA FACOLTÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 3 DELLA PRESENTE LEGGE.

- Cap. n. 4. Risarcimento di danni arrecati alle persone ed alle cose in dipendenza dell'esercizio della navigazione aerea e dei servizi di trasporto in genere.
- » 9. Contributi scolastici — Contributi e sovvenzioni a Istituti e Associazioni — Premi e spese per l'incremento della educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare — Spese per la propaganda aeronautica militare.
 - » 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste e periodici.
 - » 11. Spese di trasporto di materiali — Noleggi.
 - » 23. Indennizzo privilegiato aeronautico.
 - » 24. Spese sanitarie di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato.
 - » 26. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'Armata aerea.
 - » 27. Spese per la Regia accademia aeronautica.
 - » 28. Spese per le scuole civili allievi piloti e di allenamento, nonchè per i corsi premilitari.
 - » 29. Spese relative al demanio aeronautico — Affitti e canoni — Risarcimento danni — Linee telefoniche e telegrafiche.
 - » 30. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili e motori e loro parti di ricambio, strumenti e installazioni di bordo.
 - » 31. Acquisto di materiali di armamento e munizionamento, di automezzi e materiale vari — Piccole riparazioni apparecchi, ecc.
 - » 32. Esperienze, studi e modelli.
 - » 33. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo.
 - » 34. Mano d'opera e spese varie pel personale lavorante.
 - » 35. Viveri ed assegni di vitto.
 - » 36. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.
 - » 37. Casermaggio ed oggetti per cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi e dei corpi di guardia —

Veicoli e quadrupedi da trasporto, armi portatili e munizionamento relativo.

Cap. n. 39. Linee aeree civili (sovvenzioni chilometriche e fisse).

- » 40. Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree di propaganda aeronautica, aerocentri da turismo, contributi vari a persone o Enti per la propaganda aeronautica.
- » 41. Spese per costruzione, affitto, arredamento e varie relative agli uffici di controllo statale negli aeroporti civili — Spese di rappresentanza.
- » 42. Servizio aerologico e meteorologico, rete autonoma di comunicazioni aeree, spese varie relative.
- » 46. Demanio aeronautico (acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni).
- » 47. Armamento aeronautico (dotazione di mobilitazione di armi ed accessori, bombe e parti di ricambio, esplosivi e cartucce, strumenti di puntamento, artifici, lubrificanti, benzina, automezzi, materiale radiotelegrafico e fotografico e varie).

PRESIDENTE. 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 1929 al 30 giugno 1930, 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, di cui all'art. 15 della legge 17 luglio 1910, n. 511, sono quelli indicati nella tabella B annessa alla presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio 1929-30 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 al suo totale esaurimento, ed 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 1929-30, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 20,000,000, per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, nell'interesse del Demanio aeronautico;

lire 22,000,000, 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.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e prego gli onorevoli senatori, segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori, segretari, procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Acton, Albini, Amero D'Aste, Ancona, Antona Traversi, Appiani, Arrivabene, Artom.

Baccelli Alfredo, Baccelli Pietro, Bastianelli, Bazan. Bellini, Bergamini, Berti, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bombig, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Bonicelli, Bonin Longare, Borghese, Broccardi, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Casanuova, Casati, Cassis, Catellani, Celesia, Cian, Cippicò, Ciruolo, Cirmeni, Cito Filomarino, Concini, Contarini, Conti, Corbino, Cossilla, Credaro, Cremonesi, Crispo Moncada.

Dalolio Alberto, Dalolio Alfredo, D'Amelio, De Blasio, De Bono, De Cupis, Del Bono, Del Carretto, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Bagno, Di Frassineto, Di Robilant, Di Stefano, Di Terranova, Di Vico.

Facchinetti, Faelli, Falcioni, Fano, Fara, Ferrari, Ferrero di Cambiano, Ferri.

Gallenga, Gallina, Garofalo, Giampietro, Gignori Conti, Giordani, Giordano, Gonzaga, Grandi, Greppi, Guaccero, Gualtieri, Guglielmi, Guidi di Volterra, Guidi.

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Libertini, Lissia, Luciolli, Luiggi, Lustig.

Malagodi, Malaspina, Mambretti, Manfroni, Manna, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Maury, Mayer, Mazzoccolo, Mazzucco, Menozzi, Milano Franco D'Aragona, Millosevich, Morello, Morpurgo, Morrone, Mosconi.

Nicastro, Nuvoloni.

Orsi Delfino.

Padulli, Pagliano, Pavia, Peano, Pericoli, Perla, Pestalozza, Pironi, Pitacco, Porro, Pujia, Pullè, Puricelli.

Quartieri.

Raimondi, Raineri, Rajna, Rava, Renda,

Ricci Corrado, Romeo, Rota Francesco, Rota Giuseppe.

Sailer, Salandra, Salata, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Santucci, Sarrocchi, Scaduto, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Serristori, Silj, Silvestri, Simonetta, Sirianni, Sitta, Soderini, Spada Potenziani, Squitti, Strampelli, Supino.

Tamassia, Tassoni, Tiscornia, Tittoni, Tofani, Tomasi della Torretta, Torraca, Trecani.

Valenzani, Vanzo, Varisco, Venzi, Versari, Vicini Marco Arturo, Visconti di Modrone.

Zippel, Zoppi, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 febbraio 1929, n. 388, che approva la Convenzione concernente l'aumento della sovvenzione ordinaria e la concessione di una sovvenzione straordinaria a favore della ferrovia Siliqua-Calasetta con diramazione Palmas Suergiu-Iglesias (N. 72):

Senatori votanti	178
Favorevoli	168
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1928, n. 3394, che dà esecuzione alla Convenzione firmata in Madrid, fra il Regno d'Italia ed il Regno di Spagna, il 3 ottobre 1928, relativa alla linea aerea regolare tra le due Nazioni;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1928, n. 3395, che dà esecuzione al Protocollo addizionale alla Convenzione generale di navigazione aerea, firmata in Santander, fra il Regno d'Italia ed il Regno di Spagna il 15 agosto 1927, Protocollo addizio-

nale firmato in Madrid, fra il Regno d'Italia ed il Regno di Spagna, il 3 ottobre 1928 (N. 77):

Senatori votanti	178
Favorevoli	168
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1928, n. 2955, concernente la sistemazione del ruolo degli ufficiali di amministrazione, in dipendenza del concorso rinnovato in seguito ad annullamento deciso dal Consiglio di Stato (N. 52):

Senatori votanti	178
Favorevoli	166
Contrari	12

Il Senato approva.

Equiparazione degli ufficiali della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale in servizio permanente agli impiegati dello Stato, agli effetti della vigente legislazione sulle cooperative edilizie a contributo statale (N. 16):

Senatori votanti	178
Favorevoli	166
Contrari	12

Il Senato approva.

Modifica dell'articolo 14 della legge 5 luglio 1908, n. 404, relativo alla composizione del Collegio arbitrale della Camera agrumaria di Messina (N. 31):

Senatori votanti	178
Favorevoli	168
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 152, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli Enti di consumo (N. 45):

Senatori votanti	178
Favorevoli	170
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1928, n. 2928, che abroga il Regio decreto-legge 3 agosto 1925, n. 1617, concernente la moratoria italo-jugoslava (Numero 44):

Senatori votanti	178
Favorevoli	168
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1929, n. 627, concernente la rigatura del contorno (godronatura) delle monete di nichelio da centesimi cinquanta (N. 34):

Senatori votanti	178
Favorevoli	168
Contrari	10

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 (N. 99):

Senatori votanti	178
Favorevoli	165
Contrari	13

Il Senato approva.

Discussione del seguente disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 » (N. 96).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 96).

PRESIDENTE. E' aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

AMERO D'ASTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMERO D'ASTE. Mi associo alle considerazioni ed osservazioni fatte dall'onorevole relatore riguardo al bilancio della marina.

Ho veduto con piacere l'aumento di 40 milioni per il capitolo « nuove costruzioni » e mi auguro che si abbiano i mezzi per fare una marina che, in caso di guerra, possa impedire che ci siano precluse le vie del mare. Bisogna infatti pensare che da queste vie ci pervengono i principali prodotti necessari in tempo di pace e di guerra, come il carbone, il petrolio e suoi derivati, e parte dei viveri che il nostro suolo troppo ristretto non riesce a produrre sufficientemente per la nostra popolazione.

Ricorderò i danni materiali e morali che soffrirono la Germania e l'Austria durante l'ultima guerra per la chiusura delle loro vie del mare.

Spero che per le nuove costruzioni, si terrà conto dell'insegnamento della guerra, al riguardo della difesa o resistenza contro le offese subacquee, e spero pure si terrà conto degli insegnamenti della guerra per il migliore impiego delle armi.

Per mia esperienza so che al riguardo dell'impiego delle armi, spesso vi sono criteri diversi, quindi ritengo che questo studio conviene venga fatto dalle forze navali riunite, come ebbi occasione di dire altra volta. Questo studio è probabile che porti delle modifiche da fare alle esercitazioni ordinarie appunto per l'uso delle varie armi.

In qualche nave di nuovo modello, all'estero, fu abolito lo sperone. Già l'ammiraglio di Saint-Bon aveva previsto che l'avvento dell'uso sempre più sviluppato del siluro avrebbe reso inutile lo sperone. Col perfezionamento delle artiglierie e dei siluri le distanze di combattimento delle navi si sono sempre più ingrandite; adesso i combattimenti avvengono a grandi distanze e l'uso perciò dello sperone è assai difficile che possa in pratica avvenire. Nella guerra ultima, durata molti anni, e anche nella guerra russo-giapponese, non si fece uso dello sperone, ciò che dimostra appunto la difficoltà di usare tale mezzo.

Dato questo è da studiare se convenga o no il mantenimento dello sperone; perchè forse gli svantaggi possono superare i vantaggi; lo sperone porta un maggior peso, una modifica alle qualità di evoluzione della nave; e può

portare anche una diminuzione di velocità in caso di mare di prora ciò che naturalmente varrebbe a diminuire una delle qualità tattiche importanti della nave stessa.

Perciò io raccomando, come già dissi altra volta, che almeno nelle navi che hanno lo sperone si applichi una forma di prora in modo che per un mare di prora non si debba diminuire per quanto possibile la velocità della nave stessa.

Non ho altro da dire.

SECHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Un secondo *raid* nella bella relazione del collega Del Carretto: *raid* navale, quindi meno rapido dell'aeronautico, ma impegnerà ugualmente soltanto minuti.

Noto con viva soddisfazione il buon risultato del veliero *Cristoforo Colombo*, che ha già fatto qualche campagna di istruzione per allievi ufficiali. Si dice che saranno costruite altre navi del genere; se così è, me ne compiaccio, perchè credo che l'istruzione a vela sia veramente fondamentale per gli allievi ufficiali, allievi sottufficiali, ed anche molto utile per gli allievi ufficiali dell'aeronautica, per gli allievi piloti in genere.

La vela istruisce anche eticamente; cosa che nella professione navale ha primaria importanza.

Il programma navale per l'integrazione della flotta, di cui parla la relazione Del Carretto, è per me motivo di vivissimo compiacimento; tanto più vivo in quanto, forse, quando il programma era allo studio, l'accordo su di esso credo non fosse unanime; anche nella stampa si ebbe di ciò qualche sintomo.

Particolarmente mi compiaccio dei cinque sommergibili di modesto dislocamento, perchè io testardamente persisto nell'idea che questi sono i sommergibili di maggiore utilità per noi. L'esatto dislocamento non lo domando, non tanto perchè sia una questione riservata, ma perchè temo di sentire cifre secondo me ancora troppo elevate.

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*. 630 tonnellate in emersione.

SECHI. Quindi 850 almeno sott'acqua; ha voluto proprio darmelo questo dolore on. Sirianni... andiamo avanti.

Ben dice il collega Del Carretto nella relazione che è il programma del momento. Cosa vuol dire *del momento*? Credo voglia dire, che è il programma per noi più conveniente fino a quando le altre potenze europee mediterranee e al tempo stesso continentali - esclusa quindi la Gran Bretagna, la cui grande flotta d'altronde ha finalità che credo ci interessino soltanto fino a un certo punto - finchè, dunque, altre Potenze europee mediterranee e continentali svilupperanno programmi analoghi, e non costruiranno quelle unità che si suole chiamare navi da battaglia; alle quali, e solo ad esse, la Convenzione di Washington lascia libero l'armamento fino al calibro di 406 millimetri, e il dislocamento fino a 35 mila tonnellate.

Bisogna però ben avvertire che, qualora una qualsiasi di quelle potenze mutasse rotta, noi dovremmo riconsiderare a fondo la questione. Prendere noi iniziative di programmi diversi, credo sia meglio farne a meno.

Io non dirò che il naviglio nucleo principale della flotta fra qualche anno, richiederà velocità di 35 o 40 miglia, anche per non ripetere cosa già detta. Osserverò piuttosto che per questo naviglio l'impiego del siluro assume capitale importanza: questa sarà la sola arma utile contro determinate classi di navi avversarie, per esercitare, anzitutto nei mari che ci circondano, e in quanto possibile altresì sulle rotte dei traffici necessari a rifornirci di quanto occorre per vivere e per combattere, quella poderosa azione di controllo e di dominio che è necessaria; dalla quale - non sarà mai abbastanza ripetuto - dipenderà in molte possibili eventualità la decisione della nostra guerra.

Oggi il siluro è divenuto anche arma di lunga portata, percorre fino a 10 chilometri. Ma di azioni nelle quali il siluro abbia colpito a dieci chilometri in verità non ne ho notizia; so invece che gli Arditi dell'Adriatico lanciavano a tiro corto, a tiro di pistola; so che di notte compirono le più belle gesta. Credo che così dovranno operare gli Arditi della guerra futura, prossima o lontana che sia.

E allora, io dico, che gli ufficiali, che gli equipaggi, devono essere tecnicamente ed altresì eticamente educati a considerare il siluro arma principale, l'arma delle più belle vittorie: devono essere allenati ad impiegarlo specialmente di notte, ad afferrare l'attimo fuggente propizio

al lancio, a serrarsi intrepidi sul nemico per colpirlo a tiro di pistola.

Tutto questo richiede sistemi speciali di addestramento. La nafta che si brucia navigando di giorno rende 20, di notte coi fanali accesi rende magari 30: affinché renda 100 bisogna navigare di notte a lumi spenti con tempo fosco e con mare agitato.

Molti lanci notturni: bersagli senza fanalotti, sufficientemente grandi, s'intende, per poterli vedere. Tutto questo costa, e anche molto, ma saranno denari ottimamente spesi.

Bisogna che l'esercitazione si approssimi quanto possibile a quello che dovrà farsi in guerra; arrivo quasi a dire che il siluro si dovrebbe sempre lanciare con la sua carica di esplosivo.

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Ma vi è sempre...

SECHI ...anche quando si lancia per esercitazioni?

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*: Allora no.

SECHI. Eticamente sarebbe utile vi fosse, ma è un particolare e non vale soffermarvisi troppo.

L'essenziale è di formare la mentalità arditamente siluriera, anzi torpediniera, perchè anche le torpedini fisse rendono grandi servizi, come quella che Rossetti e Paolucci appiccicarono alla carena del *Viribus Unitis*.

Tutto questo è molto, ma non basta. Le armi subacquee sono piene di delicati congegni, sono come dei grandi orologi. Occorrono orologiai provetti, specialmente per i siluri, affezionati alle loro armi, come ci si affeziona ad esseri viventi.

All'uopo credo sarebbe molto utile l'istituzione o meglio il ripristino della Scuola torpedinieri, ma a bordo di una nave (non mi guardi storto on. Sirianni) (*cenni di diniego del ministro*) che ricostituì la tradizione formatasi tanto bene quando la scuola esisteva e dava eccellenti frutti.

Il collega Del Carretto nella sua relazione parla anche del grande bacino da costruirsi a Napoli: lo fa con tanto fervore che qualsiasi aggiunta in proposito sarebbe proprio superflua.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DEL CARRETTO, *relatore*. Ringrazio anzi-

tutto i colleghi Amero D'Aste e Sechi per le cortesi parole che hanno voluto rivolgermi per la mia modesta relazione.

Anche quest'anno la Commissione di finanze ha voluto farmi l'onore di designarmi per riferire sul bilancio della marina, solamente ed unicamente per una ragione di continuità nelle relazioni che discende dalla continuità del programma, preciso e definito, che il Governo va attuando. Evidentemente la continuità delle relazioni facilita il vostro altissimo esame, per la ragione che si segue lo stesso metodo nella esposizione dei concetti che interessano l'Assemblea. Quindi la mia relazione non può essere che brevissima. Non posso che riferirmi a quello che ho detto nelle relazioni precedenti, mettendo solo in rilievo con vivo compiacimento, tutta l'opera che si è venuta maturando nell'anno intercorso fra la relazione immediatamente precedente e questa su cui ho l'onore di riferire oggi.

Deve mettersi anzitutto in rilievo l'entrata in servizio, o la prossima entrata in servizio, delle navi *Trento* e *Trieste*. Sono navi che raggiungono i 36 nodi di velocità, hanno 10.000 tonnellate di spostamento, e rappresentano il tipo d'incrociatore che noi abbiamo scelto per seguire il compromesso fra gli impegni assunti con il Trattato di Washington e le peculiari esigenze della nostra marina. Tanto per questi incrociatori, quanto per quelli di 2.000 tonnellate, quanto per quelli di 5.000, debbo confermare che la scelta dei tipi non poteva essere più adatta, perchè in questi tipi si dà la maggiore importanza alla velocità, compatibilmente s'intende con le altre esigenze di galleggiabilità, di protezione e di autonomia, che formano quel problema di *compromesso* delle navi da guerra che affatica tanto le menti degli studiosi.

Con vivo compiacimento, sento il dovere di comunicare al Senato i risultati veramente confortanti ottenuti per il materiale subacqueo. Infatti possiamo con orgoglio ricordare che i sommergibili *Milletire* e *Mameli* hanno affrontato il mare agitatissimo in oceano, ed hanno dato una eccezionale prova di resistenza di scafo, scendendo alla profondità di oltre 100 metri, che nessuna marina estera può vantare. Sono veri trionfi della nostra marina.

Credo che anche i sommergibili della classe

Pisani, in collaudo presso il cantiere di Monfalcone, realizzeranno la caratteristica speciale di manovrabilità subacquea e di autonomia cui tende lo specialissimo tipo di costruzione.

Si è notato l'anno passato, e l'ho detto anche io, che alcune consegne sono state fatte con ritardo. Su questo punto bisogna dire che questi ritardi non sono stati in pura perdita. Essi furono dovuti al desiderio del meglio, desiderio che spiega e giustifica qualche volta un possibile ritardo. Bisogna però notare che il desiderio del meglio nella costruzione della nave, che è un compromesso di tanti e tanti coefficienti, può far sì qualche volta che per migliorare uno di questi coefficienti, si determini oltre il ritardo, forse un danno alla armonia con gli altri coefficienti.

Ciò sia detto di passaggio, perchè non è il caso di queste navi nuovissime e così particolarmente studiate. È veramente difficile, infatti, con un dislocamento così piccolo, ottenere uno sviluppo di forza che è veramente fantastico, quando si pensi che si può arrivare fino ai 36 e ai 38 nodi.

Riassumendo, io trovo che la industria navale italiana si va specializzando, con un senso di giusta discriminazione fra le stesse specialità, e va raggiungendo così un duplice vantaggio: quello di migliorare sempre più la produzione per noi, e nello stesso tempo di ottenere commesse dall'estero, ciò che non è di piccola importanza per l'economia nazionale.

È molto soddisfacente che siano pronte le dodici navi da 2,000 tonnellate, come quelle da 5000 tonnellate, le quali rappresentano un compromesso fino ai limiti estremi fra un piccolo dislocamento ed un grande sviluppo di forza.

Mi sia poi lecito di segnalare il *Cristoforo Colombo* in modo speciale.

Il *Cristoforo Colombo* è una bellissima nave, che ricorda quello che nell'antico c'era di più bello e di più perfetto nella costruzione delle navi a vela. Io debbo esprimere il mio vivo compiacimento per aver visto questa nave, e sarei molto lieto se si potesse averne un'altra. Avremmo così la riaffermazione di quella scuola della vela, che rappresenta la vera scuola del marinaio. Se le condizioni del bilancio permettessero di avere una flotta di istruzione con navi

di quel tipo, noi faremmo certamente una cosa molto utile e preziosa per la nostra marina.

È anche opportuno ricordare che se questa nave, per quanto riguarda la velatura, risponde a tutte le più alte caratteristiche di estetica e di manovrabilità, possiede anche un sistema di apparato motore che rappresenta una novità geniale nel campo della scienza, e che è dovuta al nostro collega senatore Rota.

Concludendo, noi ci troveremo fra breve nelle condizioni di avere sei navi da 10.000 tonnellate: due *Trieste* e *Trento*; due *Zara* e *Fiume*; e due...

MUSSOLINI, *Capo del Governo e Primo ministro*. Che si chiameranno *Gorizia* e *Bolzano*.

DEL CARRETTO. Sono tutti nomi assai cari al nostro cuore di italiani e sono stati perciò assai opportunamente scelti.

Avremo inoltre sei navi da 5 mila tonnellate, dodici da 2 mila, 32 sommergibili, tre incrociatori di riserva, nove esploratori e 25 caccia. Tutto questo rappresenta il complesso che si è raggiunto con un'azione continua, perspicua, attiva, per poter determinare il nucleo di navi nuove che potremo avere a nostra disposizione con lo svolgimento del prestabilito programma navale. Abbiamo in questi bilanci un aumento di 40 milioni ed è un aumento effettivo. Infatti (e lo noto qui di passaggio) c'è un solo articolo dove si è apporata una riduzione di sei milioni e di questa riduzione io prendo atto con speciale compiacimento, perchè rappresenta il risultato pratico e concreto di modeste osservazioni che io mi permisi altra volta di fare, per poter avere una migliore utilizzazione degli arsenali per le riparazioni e raggiungere così un'economia di un certo rilievo.

A parte le considerazioni sul numero delle navi, in dipendenza delle disponibilità del bilancio e sui tipi prescelti, mi sia consentito di ricordare una speciale benemerita dell'industria napoletana per il naviglio torpediniere di superficie. Io vorrei che questa industria continuasse ad affermarsi e ciò sia nell'interesse del Paese, e sia per il vantaggio per le ottime maestranze locali.

A questo proposito mi sia consentito di esprimere la speranza che i lavori del porto di Napoli, che hanno costituito per lustri la più forte aspirazione della città e che ora, grazie

all'interessamento personale del Capo del Governo, sono entrati in un campo di attuazione, possano avere il loro coronamento con la costruzione del grande bacino di carenaggio, il quale corrisponderebbe a tutte le finalità. Esso metterebbe Napoli in condizioni di sfruttare la sua eccezionalissima posizione geografica nei rapporti del traffico mondiale nel Mediterraneo. Ed esso risponderebbe altresì anche a scopi militari, perchè il golfo con 4 bacini con le sue officine navali, col cantiere di Castellammare costituirebbe sempre più il centro della difesa del basso Tirreno, con notevolissimo aumento della sua efficienza.

Questi concetti sottopongo all'attenzione del Governo: e chiudo questa parentesi, per passare alle considerazioni esposte dall'illustre collega Sechi, il quale ha interpretato giustamente il mio pensiero. Quello che noi facciamo pel momento è quello che le condizioni speciali della nostra situazione ci permettono di fare. E, ripeto, la migliore utilizzazione dei coefficienti della nave nelle condizioni in cui ci troviamo.

Ma la marina italiana ha un duplice e grave compito da assolvere, che altre marine non hanno. Tutti sanno che ci troviamo in un mare chiuso. Noi dobbiamo prima vivere e poi combattere, o meglio dobbiamo vivere combattendo. Chi non rammenta le amarezze e le preoccupazioni che avemmo per la protezione dei convogli durante l'ultima guerra? Chi non sa a costo di quali sacrifici la marina riuscì mirabilmente a mantenere la protezione dei nostri servizi logistici?

Dunque quel che abbiamo fatto è tutto quello che potevamo fare. Ma possiamo arrestarci? Evidentemente no; perchè arrestarsi significa regredire. Noi dobbiamo tutelare i nostri interessi non solo, ma abbiamo il dovere di mantenere alto e degno il nome d'Italia sempre e dovunque.

Il mio concetto è questo, tener il massimo conto di questo grandissimo nostro dovere, in relazione alle nostre possibilità economiche. Si intende che la curva ascensionale di questi bilanci militari deve essere subordinata e coordinata alla curva ascensionale dell'economia del Paese, verso la quale debbono tendere tutti i nostri sforzi.

Rilevo con piacere che restano immutati gli stanziamenti del carbone e del muniziona-

mento, a cui si provvede con i metodi adottati già in addietro durante la guerra, metodi superiori ad ogni elogio seguiti dalla Direzione generale delle costruzioni navali alla dipendenza allora dell'illustre generale Carpi. Nulla si trascura per seguire il progresso delle installazioni in terra ed in mare che sono in sussidio del naviglio operante, e precisamente tutti i moderni ritrovati della scienza e della tecnica (ottica, radio, telemetria, ecc.).

La nostra marina, anche in questo campo non è seconda a nessuno.

Ho detto quel che pensavo su quello che bisogna fare per continuare. Ma non basta la perfezione degli ordigni: bisogna pensar molto, ed il Governo lo ha fatto e continua a farlo, al lato morale del personale. Si sono avuti a questo riguardo dei provvedimenti recenti. Ma bisogna tener presente che gli ufficiali, specie quelli dei gradi inferiori, sono in numero insufficiente. Ciò sia detto a loro lode, poichè essi rispondono ugualmente, come hanno sempre fatto, con spirito di sacrificio e di abnegazione. Però si deve notare che i servizi non possono essere basati sopra degli organici insufficienti; e, specialmente tenendo conto del naviglio in continuo accrescimento, si deve pensare ad aumentarne il numero e a rendere loro la vita per quanto più si può, sgombra di preoccupazioni materiali. La vita di bordo è una vita dura e altamente educativa e bisogna, per quanto possibile, mitigarne l'asprezza nelle materiali esigenze.

E più che altro occorre tener presente fra le esigenze morali, il concetto della giustizia e dell'equità a garanzia del progresso della carriera, perchè la carriera militare è apostolato di sacrificio sino all'eroismo. E gli uomini votati a questi sentimenti debbono sentirsi tranquilli sul raggiungimento delle loro aspirazioni giuste e nobili.

Io credo che il Senato, in cui sono i capi venerati della Marina, vorrà compiacersi di mandare un affettuoso saluto ai marinai di Italia, perchè certamente questo saluto sarà assai gradito al loro cuore e sarà un altissimo sprone per continuare sempre più nella vita di ogni sacrificio per la sempre maggiore grandezza del nome d'Italia. (*Applausi*).

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIRIANNI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Onorevoli Senatori, nell'altro ramo del Parlamento ho con brevi e succinte dichiarazioni, fatte per ordine del mio ministro, illustrato il cammino percorso o meglio il lavoro compiuto dall'amministrazione marittima, in questi 7 anni di Governo fascista. Perciò ho analizzato nell'altro ramo del Parlamento il bilancio attuale paragonando con i bilanci degli anni precedenti e anche con quello degli anni ante guerra, il capitolo rinnovamento del naviglio, i programmi costruttivi, l'allenamento; e dopo aver parlato di forze materiali e meccaniche ho trattato di problemi organici e di forze morali. Parlerò molto succintamente e molto brevemente di alcuni di questi temi.

Il capitolo del rinnovamento naviglio, come ha fatto presente l'onorevole relatore tanto nella sua relazione quanto verbalmente, è quest'anno di 407 milioni e cioè di 40 milioni superiore a quello dell'anno precedente. Però, se si tiene conto delle assegnazioni straordinarie di questi ultimi 4 anni e se si tengono presenti i 71 milioni di economie fatte dall'Amministrazione, il capitolo « rinnovamento del naviglio » è stato per gli ultimi 4 anni in media di 435 milioni. 435 milioni non sono effettivamente una somma imponente se si considerano gli sforzi di altre nazioni e può forse non essere rispondente a tutte le nostre necessità navali, ma è pur sempre somma ragguardevole in relazione al bilancio dello Stato. Ad ogni modo il Senato, molto sensibile nel campo amministrativo, può essere certo che a questi milioni noi non diamo il valore anonimo di un'arida cifra, ma un'anima e un volto. Nella mia funzione di collaboratore del ministro la mia unica ansia ed il mio unico affanno è di utilizzarli nel miglior modo al servizio della Nazione! (*Applausi*).

Nell'altro ramo del Parlamento ho trattato in dettaglio del programma delle costruzioni: come ha detto l'onorevole relatore nell'anno 1932 o forse prima il naviglio di prima linea sarà costituito da 6 incrociatori da 10.000 tonnellate, da 6 incrociatori da 5.000 tonnellate, da 12 esploratori da 2.000 tonnellate, da 24 cacciatorpediniere e da 32 sommergibili. A proposito dei 24 cacciatorpediniere, erroneamente ho dichiarato alla Camera che tutti 24 erano stati costruiti o progettati in questi ultimi sette

anni, mentre 4 di questi cacciatorpediniere, quelli del tipo *Sella*, sono dovuti all'amministrazione dell'on. Sechi.

Naturalmente, oltre a questo gruppo di naviglio modernissimo il quale risponderà perfettamente a quei requisiti sui quali si è soffermato l'on. Amero D'Aste, sarà ancora utilizzabile un congruo numero di unità, che sono state costruite durante la guerra ed ultimate nel dopo guerra. Ma queste forze meccaniche, i cannoni, le armi, poco valgono, sarebbero cose inutili, se non sono vivificate dalle anime e dalle forze morali.

Sull'allenamento ha interloquito l'on. Sechi ed ha parlato della necessità delle esercitazioni notturne. Siamo, on. Sechi, dello stesso avviso, comprendiamo perfettamente che bisogna allenare il personale nelle condizioni di vita le più difficili. L'allenamento, anno per anno, va sempre più intensificandosi ed ogni anno si ottengono sempre dei risultati migliori; e questo nelle esercitazioni di tiro, in quelle di lancio, e nelle comunicazioni. Senza specificare, in tutti i campi della tecnica navale abbiamo ottenuto risultati soddisfacenti, dando alla parola il suo valore reale. Naturalmente questi risultati debbono essere il punto di partenza per il futuro, risultati dovuti allo spirito degli Stati Maggiori e degli equipaggi. E giacchè ho parlato di allenamento e dello spirito, permetta il Senato che ricordi un tragico episodio che può essere un indice di queste condizioni spirituali.

Nelle esercitazioni di diversi mesi or sono presso Pola, un sommergibile, l'« F. 14 », in navigazione subacquea veniva investito e colato a picco. Nel tragico istante della collisione, il comandante in seconda del sommergibile scriveva sul proprio taccuino come si trattasse di ordinario avvenimento « ore 8,15 collisione ». Il sommergibile affondava, i compartimenti poppieri si allagavano, la gente ivi di servizio periva, la più grande oscurità cadeva negli ambienti; per la forte inclinazione del sommergibile i gas degli accumulatori si sprigionavano, ma l'oscurità non era caduta nell'animo del Comandante. (*Applausi vivissimi e prolungati*).

Egli annotava nel suo taccuino le condizioni nelle quali si trovava il sommergibile e aggiungeva « serenità a bordo, si pensa a Dio, alle Famiglie, alla Patria ». Alto rispetto di

sè stessi e per noi che conosciamo altri simili tragici episodi, raro esempio di virtù. (*Applausi vivissimi*).

Il giovane radiotelegrafista, appena diciannovenne, ha continuato a trasmettere i segnali e mai una parola di sconforto è uscita dalla sua giovane anima. (*Reiterati applausi*).

Io ringrazio dell'applauso il Senato; possiamo mandare a queste anime un saluto pieno di virile fierezza. (*Applausi vivissimi*).

Come dichiaravo precedentemente all'onorevole Sechi, l'allenamento ogni anno si va sempre più intensificando, ma non solo l'allenamento per l'impiego delle armi, ma anche l'allenamento marinaresco che è cosa, nella nostra professione, assolutamente essenziale.

Così due sommergibili, come ha detto l'onorevole relatore, hanno fatto una navigazione in pieno oceano con tempo avverso, quindi in condizioni propizie per un efficace allenamento.

Una divisione speciale, comandata dal Principe di Udine è stata inviata a Barcellona: la prima squadra è partita ieri per spingersi sino a Cadice ed a Lisbona; una seconda squadra composta di 17 unità, mentre la prima è composta di 30, è partita nello stesso giorno per l'Oriente e si spingerà fino a Giaffa porto di Gerusalemme.

Altre navi, come il mio ministro ha disposto, saranno inviate in altri mari per pratica professionale e per mostrare la nostra bandiera.

Ed ora, onorevoli senatori, concludo le mie brevi dichiarazioni. Nel rapporto inviato al

mio ministro dal Principe di Udine, comandante come ho detto, della divisione speciale inviata a Barcellona, egli scrive che le nostre navi hanno tenuto degnamente il confronto con tutte quelle delle Nazioni ivi rappresentate. Non ne dubitavamo. Aggiungeva ancora che i nostri equipaggi sono stati ammirati per ordine, per disciplina, per spirito, per prestanza. Meritata constatazione.

Rilevava ancora un altro fatto al quale noi marinai siamo particolarmente sensibili. Egli scrive nel suo rapporto che quando i nostri grandi transatlantici entravano a Barcellona provenienti o diretti alle Americhe, gli Stati Maggiori, gli equipaggi e gli uomini di tutti i servizi erano allineati sulle plancie e lungo il bordo e salutavano romanamente i loro compagni della marina da guerra. Spettacolo che riempiva i nostri di profonda emozione, e di alto rispetto gli stranieri. Poi, dalle navi da guerra e dalle navi che operano in pace sul mare s'innalzavano le stesse grida e gli stessi inni; erano, gli uni e gli altri, servitori fedeli ed appassionati degli stessi ideali, gli uni e gli altri illuminati dalla stessa fede.

Quanto cammino in pochi anni onorevoli senatori! (*Applausi vivissimi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione dei capitoli del bilancio che rileggo:

TITOLO I.
SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (Spese fisse)	3,100,000 »
2	Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni d'acqua	150,000 »
3	Biblioteche della R. Marina	11,000 »
4	Spese di telegrammi per l'Amministrazione centrale (Spesa obbligatoria)	40,000 »
5	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440 sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
6	Spese di liti e di arbitramenti (Spesa obbligatoria)	50,000 »
7	Spese per indennità di infortuni e risarcimento di danni (Spesa obbligatoria)	50,000 »
8	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	80,000 »
9	Sussidi ad impiegati, ad insegnanti ed al basso personale in attività di servizio	10,000 »
10	Sussidi ad impiegati, insegnanti, militari, operai ed agenti di basso servizio già appartenenti all'Amministrazione della marina e loro famiglie	78,000 »
11	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290)	208,000 »
12	Premi di operosità al personale tecnico della Regia Marina	250,000 »
13	Premi di operosità e di rendimento al personale di altre Amministrazioni dello Stato	10,000 »
14	Premi di operosità ai militari destinati a prestar servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il Comando Superiore del Corpo Reale Equipaggi	52,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	4,089,000 »

	<i>Riporto</i>	4,089,000 »
15	Spese di viaggio ed indennità di missione al personale della Amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici	50,000 »
16	Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie - Premi e contributi per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina	190,000 »
17	Spese per acquisto di medaglie al valor militare ed al valore di marina; acquisto di decorazioni	3,000 »
18	Sovvenzione all'Opera Nazionale Balilla per le navi-scuola marinaretti	180,000 »
19	Spese casuali	12,000 »
		4,524,000 »
	<i>Debito vitalizio.</i>	
20	Pensioni ordinarie (Personali militari e civili) (Spese fisse)	47,000,000 »
21	Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (Spese fisse).	36,000,000 »
22	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970 modificati dall'art. 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480 ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	70,000 »
		83,070,000 »
	<i>Spese per l'istruzione nautica.</i>	
23	Personale degli istituti di istruzione nautica - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed altri assegni fissi (Spese fisse)	3,150,000 »
24	Indennità per missioni compiute nell'interesse della istruzione nautica - Indennità di trasferimento	40,000 »
25	Premi e sovvenzioni a titolo di incoraggiamento e per l'incremento dell'istruzione nautica - Sovvenzioni ad istituti di istruzione nautica - Borse di studio - Sussidi ad alunni e concorso nelle spese per imbarco di allievi su navi-scuole e per spese di esercitazioni pratiche - Retribuzioni per incarichi speciali	300,000 »
		3,490,000 »

<i>Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo.</i>		
26	Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe ed altri assegni fissi (Spese fisse)	3,400,000 »
27	Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e del segnalamento marittimo - Materiale e mano d'opera - Rinnovazione degli apparecchi - Spese di esercizio del naviglio addetto al servizio dei fari	2,200,000 »
28	Pigioni pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo (Spese fisse)	5,000 »
29	Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste - Indennità di responsabilità ai comandanti di zona	115,000 »
		5,720,000 »
<i>Spese per la marina militare.</i>		
30	Ufficiali della Regia Marina - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (Spese fisse).	41,750,000 »
31	Ufficiali in posizione ausiliaria - Indennità annua (Spese fisse) . . .	1,000,000 »
32	Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia Marina	235,000 »
33	Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme	72,500,000 »
34	Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sottufficiali del Corpo Reale Equipaggi Marittimi	26,000,000 »
35	Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Vestiario	26,000,000 »
36	Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Viveri	74,500,000 »
37	Corpo Reali Equipaggi Marittimi - Soprassoldi, gratificazioni di rafferma - Sussidi per disgraziati accidenti - Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali - Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni - Contribuzione alla Cassa invalidi della Marina mercantile - Gratificazioni ai riformati, alte paghe ai musicanti e stru-	
<i>Da riportarsi</i>		241,985,000 »

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE 1929 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL' 11 GIUGNO 1929

	<i>Riporto</i>	241,985,000 »
	menti musicali - Spese delle scuole a terra - Distinzioni onorifiche - Spese per giochi sportivi e ricreatori - Biblioteche dei marinai - Trasporti di materiali	5,000,000 »
38	Difese costiere. - Soprassoldi al personale	750,000 »
39	Servizio semaforico e radiotelegrafico - Soprassoldi al personale mili- tare - Spese per fattorini e cantonieri - Contributo al Comitato interministeriale per i servizi elettrici.	1,000,000
40	Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi	2,500,000 »
41	Retribuzioni alla Milizia Volontaria per la sicurezza Nazionale per il ser- vizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento	500,000 »
42	Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, soprassoldi ed assegni speciali a terra (R. decreto 2 giugno 1924, n. 933) (Spese fisse)	410,000 »
43	Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i per- sonali civili dipartimentali	3,550,000 »
44	Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale Equipaggi Marittimi	5,200,000 »
45	Premi per invenzioni, lavori e studi recanti un utile contributo nei riguardi scientifici, tecnici, od economici, ai servizi della Regia Marina	<i>per memoria</i>
46	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari	2,400,000 »
47	Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) - Spese per il contingente in Cina - Spese riservate del Capo di Stato Maggiore	48,000,000 »
48	Istituti di marina (Istituto di guerra marittima - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia Accademia navale - Regia scuola mecca- nici - Regia scuola specialisti - Comando delle scuole del Corpo Reali Equipaggi Marittimi) - Spese di funzionamento e di mense - Soprassoldi d'insegnamento ai professori militari.	3,400,000 »
49	Istituti di marina - Stipendi e supplementi di servizio attivo ai pro- fessori civili (Spese fisse).	480,000 »
50	Spese di giustizia (Spesa obbligatoria)	65,000 »
51	Servizio idrografico - Stipendi e supplementi di servizio attivo al personale civile dell'Istituto idrografico di Genova (Spese fisse) .	450,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	315,690,000 »

	<i>Riporto</i>	315,690,000 »
52	Servizio idrografico - Materiale	570,000 »
53	Servizio ospedaliero per il Corpo Reale Equipaggi Marittimi (giornate di cura e materiali d'ospedale)	3,300,000 »
54	Contributo governativo per il funzionamento del Regio comitato talasografico italiano (Regio decreto 14 giugno 1928, n. 1759)	400,000 »
55	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (Spese fisse).	900,000 »
56	Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare	11,500,000 »
57	Fitto di locali e canoni d'acqua per la marina militare	480,000 »
58	Personali civili dipartimentali (di ragioneria, di gestione, d'ordine, ingegneri chimici ed elettricisti, tecnici, disegnatori e assistenti dei Regi arsenali marittimi) - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	11,500,000 »
59	Indennità di gestione e di responsabilità	197,000 »
60	Servizio semaforico e radiotelegrafico - Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento.	2,000,000 »
61	Difese marittime e costiere - Armi e materiale da guerra per il miglioramento e la conservazione della efficienza bellica - Materiale di uso specifico delle difese stesse, compresa la spesa per energia elettrica non inerente al servizio del casermaggio e degli arsenali	30,000,000 »
62	Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi	600,000 »
63	Combustibili liquidi e solidi per la navigazione e per i servizi di bordo in genere, per le fotoelettriche, per le stazioni radiotelegrafiche, per le difese marittime, per gli apparati motori degli arsenali, per le ferrovie locali e per gli autoveicoli - Ricostituzione delle scorte nei depositi - Fornitura di energia elettrica per l'esercizio degli apparati motori, per i servizi di porto e per le Regie navi in disarmo e in riparazione.	70,000,000 »
64	Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi, per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per le ferrovie locali - Ricostituzione delle scorte nei depositi - Materiali di consumo per le Regie navi	15,000,000 »
65	Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi - Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro.	3,000,000
	<i>Da riportarsi</i>	465,137,000 »

	<i>Riporto</i>	465,137,000 »
66	Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi - Spese di collaudo dei materiali - Spese per il movimento e trasporto dei materiali	8,000,000 »
67	Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata - Sistemazione di cannoni sulle navi mercantili a scafo metallico	224,180,000 »
68	Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata	56,850,000 »
69	Rinnovamento munizionamento e torpedini - Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo - Materiali per la costruzione di bersagli - Premi di tiro	15,000,000 »
70	Mercedi giornaliere, cottimo e premi - Sussidi - Soprassoldi - Missioni, trasferte e spese d'assicurazione del personale lavorante della Regia marina	89,150,000 »
71	Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263)	<i>per memoria</i>
72	Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare	5,000,000 »
73	Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali	225,000 »
74	Spese postali, telegrafiche e telefoniche dipartimentali	300,000 »
75	Spese per rilegature, macchine da scrivere, calcolatrici e materiali speciali - Acquisto di pubblicazioni tecniche per uso degli uffici dipartimentali	170,000 »
		864,012,000 »

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

76	Personale transitorio in via di eliminazione.	61,000 »
77	Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (Spese fisse)	180,000 »
78	Indennità temporanea mensile ai personali civili e militari della Regia marina	12,000,000 »
79	Contributo straordinario al Regio Comitato talassografico per corrispondere al personale civile di ruolo, assistente, la indennità temporanea mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, e Regi decreti 20 luglio 1919, n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737	42,000 »
80	Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima	15,800,000 »
81	Indennità di licenziamento al personale lavorante della Regia Marina (Regi decreti 19 aprile 1922, n. 945 e 7 giugno 1928, n. 1536)	500,000 »
82	Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri - Assegni ed indennità militare (Spese fisse)	5,000,000 »
		33,583,000 »

Spese per la marina militare.

83	Fondo complementare per le nuove costruzioni navali.	183,000,000 »
84	Miglioramento dell'efficienza bellica delle Piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi	14,000,000 »
85	Lavori portuali per il miglioramento delle Piazze marittime e delle basi navali	9,000,000 »
		206,000,000 »

Spese diverse.

86	Annualità di ammortamento del mutuo della Cassa depositi e prestiti di lire 480,000 per la costruzione ed arredamento del Regio Istituto di biologia marina del Tirreno e degli altri Istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano (Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801).	34,630 »
----	--	----------

CATEGORIA II. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Partite che si compensano nell'entrata.

87	Fondo scorta per le Regie Navi e per i corpi e gli enti a terra della Regia Marina (Regio decreto 5 dicembre 1928, n. 2638)	32,000,000 »
----	---	--------------

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA.

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese generali	4,524,000 »
Debito vitalizio	83,070,000 »
Spese per l'istruzione nautica	3,490,000 »
Spese per fari e segnalamenti marittimi	5,720,000 »
Spese per la marina militare	864,012,000 »
Totale della categoria I della parte ordinaria	960,816,000 »

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA.

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese generali.	33,583,000 »
Spese per la marina militare	206,000,000 »
Spese diverse	34,630 »
<hr/>	
Totale della categoria I della parte straordinaria . . .	239,617,630 »

CATEGORIA II. — Movimento di capitali.

Partite che si compensano nell'entrata.	-32,000,000 »
<hr/>	
Totale del Titolo II. Spesa straordinaria . . .	271,617,630 »
<hr/>	
Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie) . . .	1,232,433,630 »

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) . .	1,200,433,630 »
Categoria II. — Movimento di capitali.	32,000,000 »
<hr/>	
Totale generale . . .	1,232,433,630 »

TABELLA A.

Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1929-30, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 73. (Articoli 15 e 50 della legge 17 luglio 1910, n. 511).

- Cap. n. 30. Ufficiali della Regia marina - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi (Spese fisse).
- » 31. Ufficiali in posizione ausiliaria - Indennità annua (Spese fisse).
 - » 32. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina.
 - » 33. Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e rafferme.
 - » 34. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina, ecc.
 - » 35. Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Vestiario.
 - » 36. Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Viveri.
 - » 37. Corpo Reale Equipaggi Marittimi - Soprassoldi, gratificazioni di rafferma - Sussidi per disgraziati accidenti, ecc.
 - » 38. Difese costiere - Soprassoldi al personale.
 - » 39. Servizio semaforico e radiotelegrafico - Soprassoldi al personale militare - Spese per fattorini e cantonieri, ecc.
 - » 40. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità e soprassoldi.
 - » 41. Retribuzioni alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento.
 - » 42. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, ecc. (Spese fisse).
 - » 43. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali.
 - » 44. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale Equipaggi Marittimi.
 - » 46. Casermaggio, Corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.
 - » 47. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) - Spese per il contingente in Cina - Spese riservate del Capo di Stato Maggiore.
 - » 48. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima - Regia scuola di sanità militare marittima - Regia Accademia navale - Regia scuola meccanici - Regia scuola specialisti, ecc.).
 - » 53. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale Equipaggi Marittimi (giornate di cura e materiali d'ospedale).
 - » 55. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (Spese fisse).

- Cap. n. 68. Materiali per lavori di manutenzione del naviglio esistente e per il ricambio delle dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata.
- » 70. Mercedi giornaliere, cottimo e premi - Sussidi - Soprassoldi - Missioni, trasferte e spese di assicurazione del personale lavorante della Regia marina.
 - » 71. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (legge 17 luglio 1910, n. 511).
 - » 77. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (Spese fisse).
 - » 78. Indennità temporanea mensile ai funzionari civili e militari della Regia marina.
 - » 80. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima.
 - » 82. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri - Assegni ed indennità militare (Spese fisse).

PRESIDENTE. — Rileggo ora gli articoli del disegno di legge con cui si approvano gli stanziamenti del bilancio:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Lo stanziamento autorizzato con l'art. 5 della legge 3 giugno 1926, n. 910, per le spese di « Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi ecc. », è aumentato, per l'esercizio finanziario 1929-30 della somma di lire 40,000,000.

(Approvato).

Art. 3.

Le disposizioni degli articoli 20 e 44 del Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, sono estese ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi arsenali militari marittimi: i relativi prelevamenti non potranno eccedere, durante l'esercizio 1929-30, la somma di lire quattro milioni.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio medesimo, potranno operarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione, di cui ai succitati articoli di legge, sono descritti nella annessa tabella A.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

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

I. Svolgimento della seguente proposta di legge d'iniziativa dei senatori: Amero d'Aste Garofalo, Libertini e Marcello:

Modificazione dell'art. 10 della legge 11 giugno 1925, n. 998, sulla riforma delle disposizioni sull'affrancazione dei canoni, censi e altre prestazioni perpetue.

II. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Facoltà al Regio Governo di determinare con decreto Reale i comprensori suscettibili di trasformazione fondiaria di pubblico interesse (N. 62);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 449, recante proroga del termine per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale del comune di Vicenza (N. 95);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 117, concernente la proroga del termine per l'attuazione del piano organico di decentramento dell'assistenza ospedaliera esercitata dagli Istituti ospedalieri di Milano a favore dei comuni dell'antico Ducato di Milano e per l'applicazione agli Ospedali di Circolo delle disposizioni di legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 298, circa la riforma organica ed il riordinamento del personale degli Ospedali Riuniti di Roma (N. 58);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1928, n. 2934, col quale si autorizza la esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di fognatura in Taranto, città vecchia, ed in Brindisi (N. 68);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 674, concernente modifiche ad alcune disposizioni sul reclutamento dei militari del Regio esercito (N. 35);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 93, recante ulteriore proroga del termine stabilito dalla legge 14 giugno 1928, n. 1413, per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta degli appartenenti al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza (N. 41);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 169, concernente l'aumento dell'aliquota degli appuntati dei carabinieri Reali che possono essere autorizzati a contrarre matrimonio (N. 53);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 461, recante modifiche alla composizione della Commissione per l'esame delle proposte di concessione della decorazione della Stella al Merito del lavoro (N. 46);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 (N. 97);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 (N. 96).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1928, n. 2762, che provvede alla costituzione di fondi per la istituzione e il funzionamento degli uffici per il collocamento gratuito dei prestatori d'opera disoccupati (N. 7);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 107, concernente il conferimento al Presidente generale dell'Associazione italiana della Croce Rossa di poteri straordinari per il riordinamento degli uffici e servizi e la dispensa del personale (N. 57);

Disposizioni sulla concessione di opere pubbliche (N. 15);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 126, recante nuove norme per il conferimento degli uffici secondari e delle ricevitorie postali telegrafiche nonchè dei servizi rurali nei territori ex-austriaci;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1929, n. 127, relativo alla proroga del termine per il sorteggio dei membri del Consiglio di amministrazione delle poste e dei telegrafi, di cui all'articolo 3, comma 3°,

del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520 (N. 39);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1929, n. 146, concernente l'inquadramento nel ruolo dei funzionari di pubblica sicurezza degli ufficiali della Divisione speciale di polizia della Capitale (N. 80);

Assunzione da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici degli oneri per provvedere all'acquisto ed alla posa di cavi telegrafici e telefonici, nonchè all'impianti di stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche (Numero 82);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1929, n. 473, relativo alla inclusione dell'abitato di San Fratello, in provincia di Messina, fra quelli da trasferire a totale carico dello Stato (N. 70).

IV. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 (N. 127).

La seduta è tolta alle ore 18.15.

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.