

LX^a TORNATA

LUNEDÌ 7 APRILE 1930 - Anno VIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Commissione parlamentare (Nomina di cinque commissari)	Pag. 2196		
Congedi	2196		
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Approvazione dei seguenti Atti internazionali fra il Regno d'Italia e la Repubblica turca: a) Trattato concernente l'estradizione firmato in Roma il 19 giugno 1926; b) Convenzione concernente la protezione giudiziaria e l'assistenza reciproca delle autorità giudiziarie in materia civile e penale e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie firmata in Roma il 10 agosto 1926 » (351)	2199		
« Cessione all'Opera nazionale per il Mezzogiorno d'Italia dei beni costituenti l'ex Colonia Agricola di San Martino delle Scale, presso Palermo » (336)	2202		
« Esecuzione del Trattato di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale fra l'Italia e la Finlandia firmato a Helsingfors il 10 luglio 1929 » (350)	2202		
« Classifica in prima categoria delle opere di bonificazione delle zone paludose esistenti nella Val Venosta e della Laguna di Grado » (388)	2203		
« Esecuzione del Protocollo firmato a Parigi il 15 giugno 1929 che reca altresì emendamenti alla Convenzione relativa alla Navigazione aerea del 13 ottobre 1919 » (389)	2203		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 1999, che costituisce il 2° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 8 maggio 1927, n. 680, con altro che stabilisce le funzioni attribuite al Commissario straordinario dell'Opera Nazionale Dopolavoro » (317)	2204		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1406, riguardante agevolazioni fiscali all'alcool di vino destinato alla preparazione del cognac ed alla fabbricazione dell'aceto » (398)			2205
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1769, che concede l'esenzione doganale per un contingente straordinario di melazzo di canna destinato alla produzione di foraggi melazzati » (304)			2205
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 settembre 1929, n. 1662, che modifica il regime doganale del bromo e dei prodotti bromici » (377)			2205
« Conversione in legge dei Regi decreti-legge 14 marzo 1929, n. 298, e 6 novembre 1929, n. 1906, relativi al trattamento doganale dello jodio e dei prodotti derivati » (378)			2205
(Discussione):			
« Disposizioni per la repressione delle frodi nei burri » (352-A)			2200
MARCELLO			2200
ACERBO, <i>ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>			2202
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2316, portante disposizioni per la produzione ed il commercio degli olii commestibili » (368)			2203
MARCELLO			2204
ACERBO, <i>ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>			2204
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (414)			2206
BONARDI			2206
VANZO			2212
ANCONA, <i>relatore</i>			2214
BALBO, <i>ministro dell'aeronautica</i>			2219
PORRO			2223
(Presentazione)		2197,	2206
Interrogazioni (Risposta scritta al senatore Di Rovasenda)			2228

Per la morte di S. M. la Regina di Svezia	2196
MUSSOLINI, <i>Capo del Governo</i>	2196
PRESIDENTE	2196
Per S. A. R. il Principe di Piemonte	2196
PRESIDENTE	2196
Relazioni :	
(Presentazione)	2197, 2206
Saluto a Guglielmo Marconi	2196
PRESIDENTE	2196
Votazione a scrutinio segreto :	
(Risultato)	2225

La seduta è aperta alle ore 16.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Brezzi per giorni 4; Cagni per giorni 10; Cavallero per giorni 10; Ciruolo per giorni 7; Cocchia per giorni 30; Diena per giorni 10; Di Frassineto per giorni 10; Fortunato per giorni 30; Gasparini per giorni 30; Ghiglianovich per giorni 30; Grippo per giorni 30; Grossoli per giorni 20; Messedaglia per giorni 2; Novaro per giorni 30; Passerini Angelo per giorni 8; Passerini Napoleone per giorni 10; Piaggio per giorni 6; Poggi Tito per giorni 8; Raineri per giorni 5; Resta Pallavicino per giorni 8; Rizzetti per giorni 30; Rolandi Ricci per giorni 10; Ronco per giorni 8; Rossi Giovanni per giorni 15; Rossini per giorni 5; Sormani per giorni 10; Spirito per giorni 3; Stoppato per giorni 15; Supino per giorni 5; Tanari per giorni 10; Vaccari per giorni 10; Zappi per giorni 4.

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

Per la morte di S. M. la Regina di Svezia.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. (*Il Presidente, i senatori e i ministri si alzano in piedi*).
Compio il triste dovere di annunciare al Senato la morte, avvenuta in Roma, di S. M. la Regina Vittoria di Svezia.

Al Re Gustavo di Svezia, alla Sua Reale Famiglia e al popolo svedese giungano le sincere condoglianze del Governo e del popolo italiano. Eleviamo un pensiero reverente alla memoria della Regina scomparsa, che fu in ogni tempo amica fervida e costante del nostro Paese.

PRESIDENTE. Il Senato del Regno, associandosi alle parole del Capo del Governo, rinnova l'espressione del suo reverente omaggio e del suo sincero rimpianto per la memoria di S. M. la Regina Vittoria di Svezia.

Di questi sentimenti mi resi già interprete direttamente presso S. M. il Re di Svezia a nome dell'Assemblea. L'Augusto Sovrano si è compiaciuto di rivolgere personalmente i suoi ringraziamenti alla Presidenza del Senato.

Per S. A. R. il Principe di Piemonte.

PRESIDENTE. A S. A. R. il Principe di Piemonte, ammalatosi durante l'interruzione dei nostri lavori, io manifestai l'augurio fervido e rispettoso di tutti i Colleghi e, successivamente, l'unanime compiacimento per il felice riacquisto della sua salute, cara e preziosa al popolo italiano. Il Principe amatissimo ha voluto inviare al Senato la sua parola di gradimento benevolo e cordiale.

Saluto a Guglielmo Marconi.

PRESIDENTE. Un avvenimento di importanza scientifica e pratica mondiale ha nuovamente illustrato il nome e l'opera di un nostro insigne collega, Guglielmo Marconi, al quale ho espresso le felicitazioni schiette e festose dei Colleghi, che Egli ha dichiarato di aver particolarmente gradito. (*Vivi applausi*).

Nomina di commissari.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che a norma dell'articolo 2 della legge 17 marzo

1930, n. 230, ho chiamato a far parte della Commissione mista di cinque senatori e di cinque deputati che dovrà dare il parere al Governo per coordinare, emendare e completare le norme del decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, per la tutela delle strade e per la circolazione, i senatori: Biscaretti Roberto, Crespi, De Vito, Longhi, Suardo.

**Presentazione di disegni di legge
e di relazioni.**

PRESIDENTE. Prgo il senatore segretario Valvassori-Peroni di dar lettura dell'elenco delle relazioni e dei disegni di legge presentati alla Presidenza durante l'intervallo delle sedute.

VALVASSORI-PERONI, segretario:

Relazioni presentate dalla Commissione di Finanza:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (427). — Relatore LANZA DI SCALEA.

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (439). — Relatore MANGO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1903, portante autorizzazione di una nuova assunzione di impegni entro il limite di 110 milioni di lire per la prosecuzione di lavori della linea direttissima Firenze-Bologna (314). — Relatore DE VITO.

Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dell'Azienda autonoma per le poste e i telegrafi e di quella per i servizi telefonici di Stato, per l'esercizio finanziario 1925-26 (428). — Relatore MAYER.

Dalla Commissione dei decreti-legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1443, che accorda agevolazioni fiscali all'industria degli zuccheri invertiti preparati con saccarosio e suoi derivati (321). — Relatore MARCHIAFAVA.

Conversione in legge del Regio decreto 28 luglio 1929, n. 1363, recante ulteriore sgra-

vio della tassa sugli scambi commerciali e soppressione di talune tasse ed imposte minori (319) — Relatore TRECCANI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1930, n. 37, contenente provvedimenti temporanei per le fusioni di società commerciali (363) — *(Iniziato in Senato)* — Relatore TRECCANI.

Dalla Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1982, che ha dato esecuzione nel Regno ai seguenti Atti internazionali:

1° Convenzione sanitaria veterinaria fra l'Italia e la Francia, con relativo Protocollo di firma, stipulati in Parigi il 31 maggio 1929;

2° Protocollo italo-svizzero per gli autoservizi turistici fra i due Stati, stipulato in Berna il 7 agosto 1929;

3° Accordo italo-finlandese per l'esenzione dal pagamento dei diritti di vidimazione dei certificati di origine e delle fatture commerciali, concluso ad Helsingfors mediante scambio di note del 15 agosto 1929;

4° Scambi di note italo-persiani intervenuti a Teheran, il primo il 9 maggio e il secondo il 9 agosto 1929, che prorogano rispettivamente al 10 agosto e al 10 novembre 1929, l'Accordo provvisorio italo-persiano del 25 giugno 11-24 luglio 1928;

5° *Modus vivendi* di commercio e navigazione fra il Regno d'Italia e la Repubblica Turca, concluso in Angora mediante scambio di note del 3 agosto 1929 (328). — Relatore ARTOM.

Dagli Uffici centrali:

Classifica in prima categoria delle opere di bonificazione delle zone paludose esistenti nella Val Venosta e della Laguna di Grado (388). — Relatore RAVA.

Modifiche alla legge 6 giugno 1929, n. 1024, recante provvedimenti a favore dell'incremento demografico (409). — Relatore PESTALOZZA.

Provvedimenti inerenti ai quadri del Regio esercito (344). — Relatore MORRONE.

Disegni di legge trasmessi dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1929, n. 1634, che approva la Convenzione con la Società Veneziana di navigazione a vapore per l'esercizio della linea Italia-Calcutta (431).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2072, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione (432).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2275, concernente un mutuo a favore dell'Ente autonomo Adige-Garda con sussidiaria garanzia statale (433).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 40, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 3,600,000, da inserirsi sul bilancio del Ministero degli affari esteri, per contributo dello Stato alle spese per lo studio e per i lavori iniziali della strada camionabile Assab Dessié, in dipendenza del Patto italo-etiope del 2 agosto 1928 (434).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 33, concernente la istituzione di un Ente autonomo denominato « Esposizione Biennale Internazionale d'Arte » con sede in Venezia (435).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 2318, che abroga due convenzioni stipulate con la Società Italiana di Servizi Aerei (S. I. S. A.) per l'esercizio di alcune linee aeree (436).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1930, n. 105, relativo all'aumento dei diritti erariali sugli apparecchi automatici di accensione (438).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 gennaio 1930, n. 17, concernente il concorso nazionale per l'incremento del patrimonio zootecnico ai fini del progresso della cerealicoltura (411).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1929, n. 2138, che approva una Convenzione modificativa di quelle vigenti con la Società « Puglia » per l'esercizio delle linee di navigazione sovvenzionate costituenti il gruppo VI (Bari) (442).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1930, n. 129, col quale viene

soppresso il divieto di esportazione delle valute metalliche e dei titoli italiani (452).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 185, recante modificazioni al trattamento doganale del tè e mate (455).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 marzo 1930, n. 124, che reca modificazioni alla tassa di consumo sul caffè ed alla imposta di fabbricazione sui surrogati del caffè (456).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 139, concernente l'istituzione della zona franca del Carnaro (457).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 126, che ha dato esecuzione all'Accordo italo-francese del 3-4 ottobre 1929 per i visti consolari sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali (458).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 20, concernente la iscrizione dei dentisti abilitati in elenchi transitori aggiunti agli albi dei medici (461).

Modificazioni alla legge 23 giugno 1854, n. 1731, concernente norme per la promulgazione delle leggi (462).

Dal ministro degli affari esteri:

Concessioni e privilegi da accordarsi all'Istituto Internazionale di Agricoltura, nonché ai suoi funzionari e ai delegati degli Stati membri dell'Istituto stesso (429).

Dal ministro dei lavori pubblici:

Approvazione del piano regolatore di alcune zone della città di Busto Arsizio (443);

Proroga del termine per l'esecuzione dei lavori del piano regolatore di ampliamento nella regione del Cavalletto della città di Genova (446);

Proroga del termine per il riscatto delle case economiche e popolari nei paesi colpiti dal terremoto (447);

Provvedimenti in dipendenza delle alluvioni, frane e mareggiate dell'autunno-inverno 1929-30 (448);

Piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Cremona (453).

Dal ministro dell'agricoltura e delle foreste:

Unificazione dei procedimenti per l'esame tecnico delle opere di competenza del Sottosegretariato per la bonifica integrale (430);

Modificazioni al Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 100, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 1123, con cui fu istituita una tassa speciale sugli animali caprini (445).

Dal ministro della guerra:

Istituzione del servizio tecnico automobilistico e sua organizzazione e funzionamento (437);

Modifiche alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio Esercito (460).

Dal ministro delle finanze:

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (439);

Modificazione all'ordinamento della Regia guardia di finanza (440);

Cessazione del Consorzio nazionale per l'ammortamento del debito pubblico con sede in Torino e passaggio delle attribuzioni di esso alla Cassa di ammortamento del debito pubblico interno (444);

Forma degli ordini di pagamento e compilazione ed emanazione dei testi unici delle disposizioni legislative e regolamentari sull'Amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato (454);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (459).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (449).

Dal ministro delle corporazioni:

Modificazioni al Regio decreto-legge 1° luglio 1926, n. 2290, convertito nella legge 9 giugno 1927, n. 1158, sull'ordinamento dei Magazzini generali (450);

Modificazione dell'articolo 5 della legge 3 aprile 1926, n. 563, riguardante la disciplina giuridica dei rapporti collettivi di lavoro (451).

PRESIDENTE. Avverto il Senato che per il disegno di legge concernente i provvedimenti

in dipendenza delle alluvioni, frane e mareggiate dell'autunno inverno 1929-30 il Ministro dei lavori pubblici ha chiesto che venga seguita la procedura d'urgenza.

Metto ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Annuncio di risposta scritta ad un'interrogazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro della giustizia e degli affari di culto ha trasmesso alla Presidenza la risposta scritta alla interrogazione indirizzatagli dal senatore Di Rovasenda.

A termini del regolamento questa risposta sarà stampata nel resoconto stenografico della tornata odierna.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione dei seguenti Atti internazionali fra il Regno d'Italia e la Repubblica turca: a) Trattato concernente l'estradizione firmato in Roma il 19 giugno 1926; b) Convenzione concernente la protezione giudiziaria e l'assistenza reciproca delle autorità giudiziarie in materia civile e penale e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie firmata in Roma il 10 agosto 1926 » (N. 351).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione dei seguenti Atti internazionali fra il Regno d'Italia e la Repubblica turca: a) Trattato concernente l'estradizione firmato in Roma il 19 giugno 1926; b) Convenzione concernente la protezione giudiziaria e l'assistenza reciproca delle autorità giudiziarie in materia civile e penale e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie firmata in Roma il 10 agosto 1926 ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, segretario, legge lo stampato N. 351.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Procederemo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data ai seguenti atti internazionali tra il Regno d'Italia e la Repubblica Turca:

a) Trattato concernente l'estradiizione firmato in Roma il 19 giugno 1926;

b) Convenzione concernente la protezione giudiziaria e l'assistenza reciproca delle autorità giudiziarie in materia civile e penale e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie, firmata in Roma il 10 agosto 1926.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore riguardo a ciascuno degli Atti di cui all'articolo precedente, tre mesi dopo lo scambio delle relative ratifiche.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la repressione delle frodi nei burri » (Numero 352-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la repressione delle frodi nei burri ».

Domando all'onorevole ministro dell'agricoltura e delle foreste se consente che la discussione di questo disegno di legge si svolga sul testo emendato dall'Ufficio centrale.

ACERBO, ministro dell'agricoltura e delle foreste. Consento.

PRESIDENTE. Prego allora il senatore segretario Valvassori-Peroni di dar lettura del disegno di legge nel testo emendato dall'Ufficio centrale.

VALVASSORI-PERONI, segretario:

Articolo unico.

All'articolo 29 del Regio decreto-legge 15 ottobre 1925, n. 2033, convertito in legge con

la legge 18 marzo 1926, n. 562, è sostituito il seguente:

Tanto i grassi di cui al precedente articolo, quanto le loro miscele, debbono contenere non meno di 84 per cento in peso di materia grassa e non meno del 5 per cento di olio di sesamo a reazione cromatica caratteristica.

È vietata l'aggiunta ad essi di qualsiasi materia colorante, di grassi naturalmente colorati, di sostanze estranee e di agenti di conservazione, ad eccezione del sale comune e del borato di sodio, purchè quest'ultimo in proporzione non superiore al 2 per mille.

Ai fini del disposto del primo comma, è fatto obbligo alle fabbriche di oleomargarina, di grasso di cocco, di grassi idrogenati ed in genere di tutti i grassi non provenienti dal latte, nonchè agli importatori delle materie stesse, di aggiungere a questi il 5 per cento di olio di sesamo a reazione cromatica caratteristica, prima che la merce passi al commercio.

È, in ogni caso, vietata ai fabbricanti di surrogati del burro di tenere nei magazzini, nei depositi, in fabbrica o comunque in locali dipendenti, i grassi di cui al precedente comma che non siano addizionati del 5 per cento di olio di sesamo.

Nel regolamento saranno stabilite le norme per la esecuzione di tale obbligo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

MARCELLO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCELLO, relatore. Onorevoli colleghi. Il nuovo testo differisce da quello approvato dalla Camera dei deputati per la misura del rivelatore che viene riportata al 5 per cento, così come essa era nel disegno di legge presentato dal Governo all'altro ramo del Parlamento.

Nel nuovo testo, inoltre, fu corretto un errore sfuggito nella prima stampa, ed inavvertitamente sempre ripetuto nelle successive ristampe. Ove leggevasi « di cocco » deve leggersi « di grasso di cocco ».

Il disegno di legge in esame sostituisce l'articolo 29 del Regio decreto-legge 15 ottobre 1925, contenente misure per la repressione delle frodi nella preparazione e nel commercio di sostanze di uso agrario e di prodotti agrari.

In quel decreto sono comminate contravven-

zioni, ammende, multe, pene e confische; è pure richiesto l'intervento dell'autorità giudiziaria; si rendeva quindi indispensabile l'esattezza delle parole.

Nel decreto-legge del 1925, l'articolo 26 riserva il nome di burro al solo grasso di latte, l'articolo 27 precisa come deve essere il burro che si pone in vendita, l'articolo 28 dispone che tutti gli altri grassi, succedanei del burro come anche tutte le miscele pur contenenti burro naturale in qualsiasi misura, debbano assumere sempre egualmente il solo nome di «margarina»; aggiunge pure che deve essere evidente che si tratta di «margarina» sugli involucri e su qualsiasi documento che al commercio di essa si riferisca.

L'articolo 29, che si vuol sostituire, indica la quantità di materia grassa che debbono contenere i grassi considerati al precedente articolo 28, e prescrive che essi debbano essere mescolati in ogni caso col 5 per cento di olio di sesamo o con il 0,5 per cento di fecola. L'articolo medesimo prescrive pure che detti grassi non possono essere colorati artificialmente.

L'articolo così com'è nulla dispone nei riguardi delle materie prime dalle quali sono tratti i grassi dei quali si discorre.

Questa è la lacuna che viene colmata col presente disegno di legge.

Con esso l'obbligo della miscela viene esteso alle accennate sostanze, e, quanto al rivelatore, si stabilisce che esso sia sempre e soltanto l'olio di sesamo a reazione cromatica caratteristica.

Al vostro Ufficio centrale pervennero memorie che apprezzavano in vario senso il nuovo articolo. Anche per ciò esso credette di interpellare un valente chimico, illustrazione ed ornamento della nostra Assemblea. Da esso si ebbe l'assicurazione che anche al 3 per mille l'olio di sesamo si può rintracciare in una miscela di grasso, e quindi anche nel caso che ai 9 decimi di burro naturale fosse stato aggiunto un solo decimo di grasso adulterante.

Tuttavia, per le difficoltà che presenta l'esame in questione — come fecero osservare alcuni direttori di Laboratori — pel fatto che il grasso adulterante potrebbe essere inserito anche in misura inferiore ad un decimo, ed anche in considerazione della difficoltà e della spesa

alle quali si va incontro nel fare le miscele — tanto più quanto minore è la fluidità dei grassi allo stato freddo, ciò che può incoraggiare le frodi —; visto che l'aumento della misura del rivelatore non porta alcun inconveniente, come ne è prova anche il fatto che in alcuni Stati la detta misura si trova elevata al 10 per cento; il Vostro Ufficio centrale giudicò suo dovere di proporre che la misura fosse riportata al 5 per cento.

Accadde poi al vostro relatore che nell'atto medesimo nel quale gli erano rimesse le prime bozze egli ricevesse una lettera dell'onorevole ministro per l'agricoltura e per le foreste, con la quale esso manifestava il desiderio che la misura del rivelatore fosse riportata al 5 per cento.

Fu così che il nuovo testo si trova ad essere proposto di accordo col Governo.

Poichè il nuovo articolo 29 entrava in un complesso di disposizioni preesistenti, il vostro Ufficio centrale ha creduto suo dovere di riprenderle in esame per quella parte che ha riflesso con l'argomento del quale ora si tratta.

Di tutto ciò è detto con sufficiente larghezza nella relazione. Basterà quindi ch'io legga le conclusioni che si raccomandano alla benevola attenzione dell'onorevole ministro, omettendo le prime cinque, le quali emergono da quanto già si è detto:

6° che si impone una vigilanza assidua e scrupolosa per l'applicazione della legge;

7° che l'onere della vigilanza è diffuso fra molte persone ed uffici dipendenti da enti e ministeri diversi, senza che ad alcun funzionario od ufficio sia assegnata la precisa responsabilità di fare osservare la legge;

8° che non è sufficiente il disposto dell'articolo 30, che impone di tenere nettamente separati i locali ove si produce il burro genuino da quelli nei quali si fabbricano succedanei. Ad una medesima ditta non dovrebbero esser consentite le due produzioni. La semplice contiguità dovrebbe esser vietata anche quando le due diverse fabbricazioni appartenessero a ditte diverse;

10° che le pene sono relativamente leggere e non in relazione col valore attuale della moneta e, specie, con la rilevanza dei lucri possibili dei frodatori;

11° che, complessivamente, nessuna mag-

giore somma fu data al Governo per l'esecuzione del decreto-legge 15 ottobre 1925, n. 2033, anzi si verificò una diminuzione di lire 7,730;

12° che a supplire almeno in parte ai mancati assegni, i premi, di cui all'articolo 62, assegnati agli agenti e funzionari che prelevarono i campioni e che eseguirono le analisi, dovrebbero essere estesi anche ai denunziatori, e la misura non dovrebbe esser limitata a lire 1000, ma indeterminata e sempre proporzionale.

Dopo quanto ho detto il Vostro Ufficio centrale non può concludere altrimenti se non raccomandando unanimemente alla Vostra approvazione il disegno di legge in esame, nel testo proposto di accordo col Governo.

Per finire, cito questa ingenua frase colta in una delle Memorie pervenutemi in questi giorni, ove si dice che *la colorazione della margarina è richiesta al puro scopo di rendere commerciabile il prodotto*. Ciò vuol dire che la margarina non sarebbe di facile vendita quando non avesse il medesimo colore del burro naturale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACERBO, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole senatore Marcello circa la necessità di portare al 5 per cento il quantitativo dell'olio di sesamo, da aggiungere a tutti i grassi non provenienti dal latte, come rivelatore in questo processo chimico. Perciò accolgo la sua modifica all'articolo unico di questo disegno di legge.

Per quanto riguarda l'eventuale revisione di tutta la legislazione riguardante la materia della repressione delle frodi nella preparazione e nel commercio dei prodotti agrari e delle sostanze di uso agrario, assicuro l'onorevole Marcello che, di concerto con i colleghi dell'interno, delle finanze e della giustizia, non mancherò di procedere a questo studio, nella fiducia di realizzare le giuste proposte che egli ha avanzato. (*Approvazioni*).

MARCELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCELLO, *relatore*. Desidero soltanto ringraziare l'onorevole Ministro per aver consentito in quanto io gli avevo proposto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: «Cessione all'Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia dei beni costituenti l'ex Colonia Agricola di S. Martino delle Scale, presso Palermo» (N. 336).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Cessione all'Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia dei beni costituenti l'ex Colonia Agricola di San Martino delle Scale, presso Palermo».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

Sono approvate le convenzioni 2 luglio 1927 e 25 maggio 1929 stipulate in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di Finanza di Palermo con l'Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia, a favore della quale vien fatta cessione dei beni costituenti l'ex Colonia Agricola di S. Martino delle Scale, presso Palermo.

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.

Approvazione del disegno di legge: «Esecuzione del Trattato di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale fra l'Italia e la Finlandia firmato a Helsingfors il 10 luglio 1929» (N. 350).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Esecuzione del Trattato di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale fra l'Italia e la Finlandia firmato a Helsingfors il 10 luglio 1929».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*, legge lo stampato N. 350.

PRESIDENTE. È aperta la discussione ge-

nerale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data al Trattato di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale fra l'Italia e la Finlandia firmato a Helsingfors il 10 luglio 1929.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore secondo è previsto dall'art. 21 del Trattato di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Classifica in prima categoria delle opere di bonificazione delle zone paludose esistenti nella Val Venosta e nella Laguna di Grado » (N. 388).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classifica in prima categoria delle opere di bonificazione delle zone paludose esistenti nella Val Venosta e della Laguna di Grado ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*:

Articolo unico

Sono classificate in prima categoria a termini dell'articolo 2 del Testo Unico 30 dicembre 1923, n. 3256, le opere necessarie alla bonifica delle zone paludose esistenti in Val Venosta ed alla bonifica della laguna di Grado.

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

Approvazione del disegno di legge: « Esecuzione del Protocollo firmato a Parigi il 15 giugno 1929 che reca altresì emendamenti alla Convenzione relativa alla Navigazione aerea del 13 ottobre 1919 » (N. 389).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Esecuzione del Protocollo firmato a Parigi il 15 giugno 1929 che reca altresì emendamenti alla Convenzione relativa alla Navigazione aerea del 13 ottobre 1919 ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*, legge lo stampato N. 389.

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

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo portante degli emendamenti agli articoli 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 e alle clausole finali della Convenzione relativa alla navigazione aerea del 13 ottobre 1919, Protocollo firmato a Parigi tra l'Italia ed altri Stati il 15 giugno 1929.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore al momento in cui tutti gli Stati che al 15 giugno 1929 erano parti contraenti della Convenzione aerea del 1919, avranno depositato le loro ratifiche al Protocollo di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2316, portante disposizioni per la produzione ed il commercio degli olii commestibili » (N. 368).

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

in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2316, portante disposizioni per la produzione ed il commercio degli olii commestibili ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2316, portante disposizioni per la produzione ed il commercio degli olii commestibili.

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

MARCELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCELLO, *relatore*. Onorevoli colleghi, anche a proposito di questo disegno di legge, che pure si innesta nel decreto-legge del 25 ottobre 1925, potrei ripetere quanto poco fa raccomandai alla benevola attenzione dell'onorevole Ministro.

Ma ora prendo la parola soltanto per proporre che il decreto in esame venga completato, come è nella Spagna, col divieto di vendere in un medesimo locale olio di oliva ed olio di semi, per la evidente, costante, fortissima tentazione, suscitata nel venditore, di creare di volta in volta dell'olio miscelato. Molti anni fa un negoziante di olio mi diceva: come si fa a non aggiungere olio di semi all'olio di oliva, quando per ogni chilo di olio di semi aggiunto ad un quintale di olio di oliva si guadagna una lira? Ed oggi le lire guadagnate sarebbero tre!

Raccomando all'onorevole ministro che voglia considerare questa mia proposta e provvedere, se lo crederà opportuno.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACERBO, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Pur riconoscendo che le preoccupazioni del senatore Marcello sono giustificate, non ritengo di potere accogliere per ora la sua proposta, perchè essa significherebbe complicare il movimento commerciale che in questo

momento ha invece bisogno di essere favorito. Ove, però, le preoccupazioni prospettate dall'onorevole senatore Marcello dovessero tradursi in realtà, il Governo non mancherà di riesaminare il problema, e, se del caso, di adottare idonei provvedimenti.

MARCELLO. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 1999, che sostituisce il 2° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 8 maggio 1927, n. 680, con altro che stabilisce le funzioni attribuite al Commissario straordinario dell'Opera Nazionale Dopolavoro » (N. 317).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 1999, che sostituisce il 2° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 8 maggio 1927, n. 680, con altro che stabilisce le funzioni attribuite al Commissario straordinario dell'Opera Nazionale Dopolavoro ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 1999, che sostituisce il 2° comma dell'art. 2 del Regio decreto-legge 8 maggio 1927, n. 680, con altro che stabilisce le funzioni attribuite al commissario straordinario dell'Opera Nazionale Dopolavoro.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1406, riguardante agevolazioni fiscali all'alcool di vino destinato alla preparazione del cognac ed alla fabbricazione dell'aceto » (N. 398).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1406, riguardante agevolazioni fiscali all'alcool di vino destinato alla preparazione del cognac ed alla fabbricazione dell'aceto ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1406, concernente temporanee agevolazioni fiscali per l'alcool di vino, destinato alla preparazione del cognac ed alla fabbricazione dell'aceto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1769, che concede l'esenzione doganale per un contingente straordinario di melazzo di canna destinato alla produzione di foraggi melazzati » (N. 304).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1769, che concede l'esenzione doganale per un contingente straordinario di melazzo di canna destinato alla produzione di foraggi melazzati ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1769, che concede la

franchigia doganale per un contingente straordinario di 30 mila quintali di melazzo di canna destinati alla fabbricazione di foraggi melazzati.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 settembre 1929, n. 1662, che modifica il regime doganale del bromo e dei prodotti bromici » (N. 377).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 settembre 1929, n. 1662, che modifica il regime doganale del bromo e dei prodotti bromici ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 settembre 1929, n. 1662, che modifica il regime doganale del bromo e dei prodotti bromici.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge dei Regi decreti-legge 14 marzo 1929, n. 298, e 6 novembre 1929, n. 1906, relativi al trattamento doganale dello jodio e dei prodotti derivati » (N. 378).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti-legge 14 marzo 1929, n. 298, e 6 novembre 1929, n. 1906, relativi al trattamento doganale dello jodio e dei prodotti derivati ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge 14 marzo 1929, n. 298, e 6 novembre 1929, n. 1906, che modificano il trattamento doganale dello jodio greggio e dei prodotti derivati.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento:

Modifiche al Decreto Commissariale 24 agosto 1924 riguardante la costituzione del Corpo Equipaggi della Regia aeronautica e sua composizione.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro per l'aeronautica della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore Berio a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1893, concernente la costituzione di una sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia (299).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2276, concernente la sistemazione dei rapporti di credito della Società anonima nazionale « Cogne » (423).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2275, concernente un mutuo a favore dell'Ente autonomo Adige-Garda con sussidiaria garanzia statale (433).

PRESIDENTE. Do atto al senatore Berio della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (N. 414).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 ».

Prego il senatore segretario Valvassori-Peroni di darne lettura.

VALVASSORI-PERONI, *segretario*, legge lo stampato N. 414.

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

BONARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONARDI. Onorevoli Senatori. Il problema dell'aeronautica italiana è oggi in tutta la sua interezza, in tutta la sua gravità dinanzi alla coscienza del Paese. Io non credo si possano aggiungere argomentazioni a ciò che è stato detto nell'altro ramo del Parlamento e sopra tutto al discorso pronunciato in quella sede dall'onorevole Balbo, Ministro dell'aeronautica ed aviatore valorosissimo, tanto più quando si sia letta la relazione del nostro collega on. Ancona, che in modo completo tratta la materia. Reputo però non inutile che in questo consesso sorga una voce, sia pure modesta, per dire che, se l'aeronautica spera nei giovani, la coscienza aeronautica è pur viva anche tra gli anziani. Infatti essa sta profondamente nel cuore di quanti hanno l'orgoglio di avere combattuto la guerra, di quanti hanno partecipato alla Rivoluzione fascista, di tutti coloro i quali hanno seguito coll'animo e coll'opera l'azione del Duce: tutti sentono, on. Balbo, che le vostre preoccupazioni sono preoccupazioni loro e il vostro grido di allarme trova sincera rispondenza nell'amore profondo per il nostro

Paese e le sue forze armate. L'aeronautica è tra le più giovani; essa richiede sollecita considerazione per pareggiare le consorelle e costituirsi rapidamente la tradizione fatta di gloria, l'addestramento completo, l'attrezzamento bellico possente e così, senza scapito della efficienza delle varie armi d'Italia, cooperare con esse al grande compito della sua difesa.

Se è una grande, incancellabile, benemerita del Fascismo aver ridato all'Esercito e alla Marina la loro salda energia e il loro magnifico prestigio, è certamente sua gloria imperitura quella di aver creato l'aeronautica italiana: questa è veramente una creatura del Duce, curata da voi, onorevole Ministro, e portata alla grandezza attuale, con veri miracoli di amore, di economia e di intelligenza.

Era sorta per necessità bellica dalla genialità improvvisatrice italica, e ci sembrò un miracolo. I tre miseri apparecchi che contavamo nel 1910, nel 1918 erano diventati 6500; le velocità erano salite da 150 a 200 chilometri all'ora; le altezze raggiunte da 4 mila a 8 mila metri. Ma soprattutto l'apparecchio italiano aveva dominato il cielo, nel combattimento, nella ricognizione; aveva partecipato alle battaglie con la nostra fanteria, volato pacifico e ammonitore su Vienna, Innsbruck, Friedrichshafen, rivelato gesta leggendarie di mille eroi i cui nomi si compendiano in un solo simbolo dell'aeronautica italiana durante la guerra: « Francesco Baracca ».

Ma, quale meteora luminosa, l'aeronautica di guerra era tramontata, scomparsa miseramente nella fosca tenebra del nostro amaro dopo guerra. Mentre i nostri fieri reggimenti venivano oscuramente vilmente dispersi, nell'oblio della loro gloria, quasi fosse vergogna, l'aeronautica italiana vide i suoi piloti dispersi e irrisi, gli apparecchi vittoriosi di tante prove abbandonati alla rovina, il prezioso materiale divorato da speculazioni scandalose, l'industria, forte un giorno di 200 mila operai specializzati, ridotta a 2 mila! Perfino l'organo direttivo dell'aeronautica civile era andato mendicando un ricetto, passando dal Ministero dei trasporti a quello della Marina mercantile, finchè, giunto al Ministero della guerra, qui, rudere abbandonato, venne trovato con infinita amarezza dalla grande anima e dall'alta mente del Duca

della Vittoria. Allora il Duce, nella sua energia suscitatrice delle forze italiane, risoluto affermò e operò la costituzione della vera aeronautica italiana, l'aeronautica di oggi, unitaria, costituita saldamente in un corpo gerarchicamente sicuro, disciplinarmente saldo con tutti i mezzi e tutte le esperienze per corrispondere alle necessità del suo altissimo compito.

Così pochi giorni or sono abbiamo potuto celebrare il settimo anno di fondazione del Corpo dell'aeronautica italiana, esaltando il nostro orgoglio, ma anche la nostra gratitudine d'italiani al Duce, col rievocare i grandi spiriti degli eroi recenti dell'aeronautica italiana, che nella battaglia coloniale attestano la possanza presente e l'avvenire dell'Arma.

Considerando, onorevoli senatori, i sette anni trascorsi, la ininterrotta fatica per costituire questa arma novella alla Patria, noi vediamo le difficoltà affrontate e superate, rappresentate in gran parte dal carattere dell'aeronautica, in continua evoluzione, soggetta ai continui studi, agli ininterrotti perfezionamenti, ma purtuttavia costretta ad essere sempre pronta se il periglio appare!

Siamo in questi anni a poco a poco ascesi per le fasi dell'applicazione aeronautica e specialmente dell'aeronautica in guerra: dalla tecnica individuale si è giunti alla tecnica collettiva, dal duello degli apparecchi, che sbalordiva e incoraggiava il fante nella trincea, siamo alla battaglia di masse di apparecchi: è la perfezione che si presenta come minaccia e compito imprevedibile per il domani. Non credo che, per apprezzare la necessità attuale dell'aeronautica italiana, sia necessario far voli fantastici per raffigurarci la guerra di domani.

No, essa è descritta ed è insita nella realtà dell'oggi! Pensate, onorevoli senatori, pensate alla squadra di apparecchi trasvolante, sotto la guida del nostro Ministro, il Mar Nero fino alla Russia dei Sovieti, per dirle cosa sia la giovinezza dell'Italia Fascista; pensate alla manifestazione compiuta per le Nozze dei Principi Augusti, alle squadre che parteciparono alle esercitazioni estive dello scorso anno. Raffiguriamoci la massa ordinata e imponente di apparecchi in pieno assetto di guerra, con gli esplosivi, le armi, i gas, navigante contro squadre nemiche in territorio nemico; basta riflettere a questo per

apprezzare il dovere che ci sta dinanzi per la nuova forma che necessariamente un conflitto può assumere.

E nel medesimo tempo conviene ricordare le rivoluzioni improvvisate che in un apprestamento, ritenuto perfetto oggi, può portare una scoperta scientifica, come quella del nostro illustre collega Guglielmo Marconi!

Ecco la situazione innanzi alla quale dobbiamo forzatamente meditare, per costituire la realtà della sicurezza del nostro Paese nel campo dell'aeronautica in ogni momento; realtà che è finanziaria ed umana insieme.

Non è possibile si ripeta l'esperienza tremendo dell'inizio della passata guerra, non è possibile ormai tentare un'altra volta la fortuna sperando che il tempo e la virtù degli uomini consentano al Paese di preparare le armi; non è possibile giocare un'altra volta col destino! In caso di conflitto l'arma aeronautica, naturalmente, per necessità di cose, dovrà essere la prima a operare per difendere questo nostro Paese (così aperto, così popoloso, così montuoso) colla improvvisa offesa che previene il nemico e gli impedisce di distruggere eserciti agguerriti, colpire anche città inermi, disorganizzare arterie necessarie alle comunicazioni ed ai rifornimenti.

Questo è il problema che giustamente ha preoccupato la Camera, che preoccupa oggi il Senato, che deve preoccupare il Paese, il quale comincia a sentirlo e ad apprezzarlo; si sente la necessità di prepararci sicuramente il domani nel campo dell'aeronautica.

Bene ha scritto il nostro egregio relatore: l'aeronautica italiana è una aviazione di qualità e non di quantità. Costatazione eloquente, perchè ci dà l'orgoglio di essere tranquilli e sentirci pari ai migliori per quello che l'aeronautica e le sue applicazioni hanno potuto dare, ma che ci deve far meditare: non siamo adeguati alla realtà per quanto riguarda i mezzi.

Io credo, però, che considerate le prospettive dell'aeronautica per il domani anche nel campo civile, le legittime preoccupazioni di ordine finanziario per giungere dall'aeronautica di qualità a quella di quantità, debbano essere valutate con tranquillità.

Se è certo e sicuro, come è fatale, lo sviluppo dell'aeronautica, se il volo è una nuova forma della vita sociale, la coscienza aeronautica

non può essere altro che il riconoscimento e il sapere utilizzare convenientemente questa meravigliosa scoperta della mente umana. È tutta una rivoluzione profonda, quale forse nessun'altra scoperta portò nella società umana, quella che procede collo sviluppo dell'aeronautica. Essa non riguarda soltanto la guerra: essa riguarda anche la vita di pace; essa congiunge nel comune destino e in una interdipendenza feconda l'aeronautica militare e l'aeronautica civile, la quale prepara nuove forme, nuove risorse per i nostri traffici, per i nostri commerci. Essa corrisponde al pulsare accelerato della vita moderna e perciò, allorché si domanda per questa nuova esplicazione dell'attività umana di superare il limite che il bilancio impone all'apprestamento aeronautico, dobbiamo riconoscere trattarsi non solo della sacra difesa della Patria, ma anche di concorrere alla sua prosperità in pace.

Dobbiamo adunque, con serenità di spirito e con consenso di animo, considerare la richiesta prospettata per la sua responsabilità di Ministro e la sua passione di aviatore dall'on. Balbo. Nelle spese dell'aeronautica stanno evidenti promesse che ci conducono a integrare la prosperità di domani del nostro Paese.

La politica del Fascismo, suscitatore di tutte le nostre risorse materiali e morali, ci avvia ormai verso la autonomia aeronautica. L'elemento uomo dell'aeronautica italiana è una gloria che ci esalta nell'amore per il nostro popolo e per il nostro Paese. Non vi è impresa di guerra o di pace nel campo aeronautico in cui il nome italiano, sia pure nell'alterna vicenda delle prove, non brilli per l'affermazione di qualcuno dei nostri mirabili campioni.

Sentiamo che la nostra genialità e la nostra versatilità ci rendono padroni di questo campo e ci possono condurre a vincere anche la parsimonia dei mezzi o le difficoltà naturali.

Il Corpo aeronautico ha ormai conquistato un alto prestigio nella coscienza del nostro Paese ed anche all'estero. Noi siamo certi che l'opera a poco a poco perseguita non soltanto per creare intorno all'aeronautica e ai suoi militari l'atmosfera di affetto e di ammirazione, ma per infondere in loro la sicurezza nelle necessità del domani, raggiungerà presto i suoi fini. Ne è prova la sollecitudine che finalmente il Paese dimostra, e speriamo con frutti copiosi,

per il mirabile Istituto nazionale per gli orfani degli aviatori di Loreto.

Noi dobbiamo rendere tranquilli i nostri aviatori nel pensiero che se la sventura li colpisce la Patria è pronta a garantire la vita delle loro famiglie.

Avvedutamente il Ministro dell'aeronautica in quest'anno ha provveduto a mantenere l'addestramento dei piloti in congedo. Così questa falange ardita, che andiamo costituendo, è sempre pronta e utilizzabile, sia che faccia parte delle squadriglie da turismo, sia che partecipi a manovre militari.

L'industria nazionale, questa esplicazione dell'ingegno del nostro Paese nel campo degli apparecchi, ha dato all'Italia completa autonomia perchè i prototipi italiani sono certamente tra i più pregiati. Gli apparecchi da ricognizione, se per qualche tipo sono ancora sulla linea delle costruzioni estere, sono però tutti quanti fabbricati in Italia, e tra gli apparecchi da bombardamento noi abbiamo quello da 1500 cavalli, che ha la stessa potenzialità degli apparecchi esteri con un consumo e un costo assai minori. Nel campo del turismo contiamo apparecchi che ormai consumano non molto più di una modesta 509. Conviene dunque incoraggiare gli sforzi di questa nostra industria aeronautica ed io confido, a tale intento, che venga presto tradotto in realtà per quanto possibile quello che so essere pensiero del nostro Ministro: richiedere cioè che non soltanto l'aviazione militare, ma anche la civile usi esclusivamente apparecchi di fabbricazione italiana.

Così manterremo l'industria pronta per il momento del periglio; così l'Amministrazione dello Stato, che interviene con i suoi sussidi, può imporre che le disposizioni necessarie per la costruzione degli apparecchi bellici e le maestranze indispensabili vengano costantemente conservate per il momento della necessità.

Le armi dell'aeronautica devono essere costruite tutte quante in Italia: mitragliatrici, moschetti, pistole, esplosivi, gas, ecc. È necessario conservare l'industria nazionale delle armi, per la quale consentite che io dica una parola: essa attraversa un periodo di grave disagio che porterà, se non si provvede, a irreparabile decadenza. Io sento a poco a poco declinare

una antica industria, fiero orgoglio della mia scabra terra bresciana e della sua gente: le nostre antiche fabbriche d'armi tacciono si vanno chiudendo! Così perdiamo quelle maestranze tecniche che hanno saputo nei secoli, dall'epoca dell'arma bianca alle armi più perfette della guerra ultima, forgiare il ferro colla amorosa perizia della fatica di intere generazioni e colla passione generata dall'esperienza e dall'uso di un'arte tramandata da padre in figlio. Non si improvvisano gli operai armieri ed io non vorrei che nel giorno del pericolo noi cercassimo invano i vecchi armaioli bresciani cui è sempre titolo d'onore e ambito premio costruire per la Patria le armi degne di un primato che non dobbiamo perdere. (*Approvazioni*).

Nel campo della autonomia aeronautica, anche le materie prime si vanno rintracciando. Dagli acciai speciali che ci può dare il metallo di Cogne, all'alluminio che possiamo produrre dalle leuciti traendolo col metodo italiano, al magnesio già impiegato nei motori di automobili e che noi troviamo nelle Dolomiti dell'Alto Adige, ai legni speciali: frassino, spruce ecc. che una provvida legislazione forestale ci può dare, alle tele che possiamo avere dai cascami (ma che potremmo ottenere assai più copiose se fosse aiutato e sorretto dal Ministero della agricoltura un esperimento della coltivazione e della trattazione del lino, che non comprendo perchè debba rimanere chiuso e modesto nella nostra terra e non divenire diffusa coltivazione della agricoltura italiana), ai lubrificanti per i quali lo estendersi della rotazione del ricino col grano ha già portato a risultati perfettamente tranquillanti. Il problema preoccupante del carburante sembra ormai sulla via della soluzione mercè il trattamento degli asfalti, degli schisti e delle ligniti. Tutte queste possibilità ci incoraggiano a sperare nello sviluppo dell'aeronautica di guerra, ma ci incoraggiano anche ad avere certezza nello sviluppo della aviazione civile.

Ormai in questo campo è passata l'epoca nella quale l'italiano all'estero considerava con rimpianto e mortificazione le maggiori città collegate per cielo coi centri più remoti del mondo. Ormai noi abbiamo le nostre linee aeree e la rete, completa, non ha bisogno di ulteriore estensione, bensì di perfezionamento

in profondità e cioè miglioramento nei servizi, riduzione dei costi — che con piacere ho visto attuata dopo il discorso del nostro Ministro — diffusione del turismo aereo. Bene ha detto nell'altro ramo del Parlamento l'onorevole Ministro: una delle necessità fondamentali per lo sviluppo del turismo aereo è costituita dai campi di fortuna. Egli ha lamentato lo scarso interessamento al riguardo delle amministrazioni locali. Ma creda, onorevole Ministro, le amministrazioni locali cercano di fare quello che possono, e se a loro non è dato di raggiungere rapidamente la realizzazione della vostra opportuna parola d'ordine, non lo fanno certo per mancanza di coscienza aerea, ma per mancanza di mezzi, e a questo si potrà porre riparo con qualche generoso aiuto.

Confido che le trattative in corso per la compilazione della indispensabile carta aeronautica d'Italia, che il ministro sta svolgendo con il Touring Club Italiano, raggiungano presto un pratico risultato

BALBO, *ministro della aeronautica*. Entro l'anno.

BONARDI. Ne sono lieto perchè il nostro grande istituto turistico sarà orgoglioso di concorrere tangibilmente, colla sua attrezzatura tecnica perfetta e il mai smentito fervore patriottico, allo sviluppo dell'aeronautica italiana.

Prima di finire vorrei rivolgere all'onorevole ministro qualche osservazione su una materia particolare che conosco per esperienza diretta. Accenno alle assicurazioni contro i rischi vari dell'aeronautica. Sappiamo tutti come la sicurezza dei rischi rappresenti un fattore essenziale e fondamentale di tranquillità nei traffici, particolarmente in marina. Tutti converranno con me che l'ordinamento di un sano ed economico organismo di assicurazione dei vari rischi aeronautici sarà un possente coefficiente di sviluppo dell'aeronautica civile italiana. Essa oggi non offre grandi risorse agli istituti assicuratori, e non dà elementi sufficienti per un'opera di speculazione. Tuttavia con soddisfazione dobbiamo constatare come, per iniziativa spontanea dovuta a lodevole sentimento patriottico, si sia costituito il Consorzio italiano di assicurazioni aeronautiche.

Inoltre abbiamo ormai in funzione l'ottimo Registro aeropautico italiano, insieme a quello

navale, che ha per iscopo di offrire, in comunicazione costante coi Registri esteri, l'elenco, completo che finora mancava, di tutti i velivoli che solcano i cieli del mondo e controllarne l'efficienza. La statistica, congiunta al controllo degli apparecchi, e del loro funzionamento, è mezzo possente per infondere una certezza negli istituti, e per poter superare a poco a poco tutte le difficoltà. Si tratta di sacrifici, fatti per poter sistemare l'assicurazione, e nello stesso tempo infondere sicurezza nel pubblico, il quale deve sapere che ormai gli aeroplani che circolano nel cielo del nostro Paese danno ogni sicurezza, come del resto dimostrano le risultanze delle statistiche dei sinistri.

Il Consorzio italiano di assicurazione aeronautica è l'istituto sorto spontaneamente tra alcune Compagnie e la Cassa nazionale assicurazioni infortuni sul lavoro degli operai, con lo scopo di assicurare le industrie e le aziende aeronautiche. Si tratta di una materia nuova, che offre difficoltà enormi: non si vuole creare una speculazione nuova giacchè il quantitativo di affari è sproorzionato alle spese di organizzazione e di esercizio, si vuole concorrere al progresso aeronautico, elaborando gli elementi di rischio ripartendo in via di coassicurazione o riassicurazione i rischi delle Compagnie associate. Per questo fu possibile assicurare le imprese del *Norge* e dell'*Italia*. Le assicurazioni vanno da quella sul personale navigante agli apparecchi motori, ai passeggeri, ai danni prodotti ai terzi per il fatto del passaggio del velivolo, alle merci trasportate. Ognuno comprende come le Aziende aeronautiche giovani abbiano la necessità assoluta di avere la tranquillità della assicurazione, a costo modico. In mezzo alle incognite date dalla difficoltà dell'esercizio della loro industria, occorre dare un po' di sollievo ed un po' di aiuto, che deve ricercarsi laddove l'industria del mare attinge così largamente.

Ma questo noi non potremo ottenere mai, onorevole Ministro, se non risolviamo il punto fondamentale dell'assicurazione aeronautica. Voglio accennare, e l'onorevole Ministro la conosce bene, alla vessata questione, perchè la valutazione del danno sia informata alla realtà delle esigenze aeronautiche e cioè limitata e subordinata alle esigenze della vita civile moderna, che deve necessariamente limitare la

libertà e gli appetiti anche giustificati dell'individuo. Fino a che in questo campo si continuerà ad applicare i concetti classici del giure, noi non arriveremo mai a far funzionare adeguatamente l'assicurazione aeronautica. La aeronautica è spregiudicata e iconoclasta anche in questa materia: per vero Giustiniano quando dettava le sue leggi non pensava che Icaro avrebbe sconvolte le norme dei suoi codici! Del resto quando pensiamo al vecchio canone del diritto romano, che estendeva la proprietà privata *usque ad sidera*, come possiamo pretendere che resti ferma la norma, quando oggi la proprietà, per così dire, privata del cielo è violata continuamente dalla circolazione dei velivoli?!

Perciò io vorrei, onorevole ministro, che con spirito pratico Ella si compiacesse di esaminare benevolmente la questione e realizzare il più rapidamente possibile quelli che sono i vecchi voti dell'aeronautica italiana nel campo delle assicurazioni, perchè si fissino i limiti del risarcimento e si assicuri il risarcimento effettivo per tutti i danni. Il Consorzio italiano di assicurazione aeronautica assicura le costruzioni del Ministero in forma esclusiva: non si comprende per quale ragione gli apparecchi, il personale, i rischi vari, derivanti dall'esercizio delle linee aeree sovvenzionate, non debbano essere assicurati presso questo istituto italiano, il quale ha bisogno, per vivere e contenere l'importo dei premi, di allargare il più possibile il proprio campo di azione. Il provvedimento darebbe allo Stato la possibilità di controllo su tutti gli apparecchi che circolano nel cielo d'Italia, consentirebbe di estendere il servizio di assicurazione aeronautica anche ai casi in cui il danno non sia derivato da colpa ma semplicemente dal caso fortuito. È necessario estendere l'assicurazione aeronautica a tutte le forme di danno, per poter rendere più economica l'assicurazione stessa e per ottenere il risultato al quale il Governo mira. Ma perchè non possiamo noi disporre che l'assicurazione del viaggiatore sia obbligatoria e che egli si trovi assicurato pel fatto stesso di prendere il biglietto per la corsa aeronautica?

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Sarà fatto in questi giorni!

BONARDI. Io me ne compiaccio vivamente e spero che sarà fatto in modo da corrispondere

a quella esigenza psicologica per cui è meglio evitare di decantare troppo al passeggero candidato-aviatore la sicurezza del risarcimento in caso di sinistro, con la realtà però del risarcimento per una somma determinata in caso di sinistro.

Io vorrei ancora che fosse limitato a cifra fissa il risarcimento per le responsabilità incontrate dal vettore verso i terzi e che fosse soppresso, e spero che questo avverrà rapidamente, quell'istituto dell'abbandono che diventerebbe una specie di burletta giuridica, se trasportato nella legge aeronautica italiana dal Codice per la marina mercantile. La nave abbandonata in pagamento del danno o del debito può avere un valore, mentre il velivolo guasto non rappresenta altro che uno scherzo di cattivo genere fatto a colui che ha riportato il danno e così avrebbe anche le beffe!

Debbo fare un'ultima raccomandazione: è accaduto in occasione di sinistri aeronautici che in forza del decreto-legge 20 agosto 1923, che impone il salvataggio e il soccorso degli apparecchi, alcuni armatori hanno presentato per essere risarciti delle spese e danni subiti in occasione del salvataggio e soccorso, delle pretese che superavano quello che era lo stesso valore dell'apparecchio, anche quando si trattava di un apparecchio flottante che poteva, sia pure con maggior lentezza, raggiungere il porto. La disposizione del decreto-legge del 1923 stabilisce l'obbligo del soccorso, ma non dà alcuna norma sul modo di determinare il risarcimento e il compenso dovuto: è necessario provvedere e stabilire una norma, al fine di eliminare le controversie che l'onorevole Ministro ben conosce e che sorgono ogni qual volta una nave soccorre un velivolo anche se semplicemente si trova in difficoltà senza giungere al punto di salvarlo da un vero pericolo imminente di disastro. Oggi, poichè l'autorità dello Stato nei porti si è dichiarata incompetente ad intervenire ritenendo per analogia non applicabile il Codice della Marina mercantile, oggi, onorevole Ministro, è necessario risolvere questa situazione per togliere una grave ragione di preoccupazione alle aziende aeree che con gravissimi sacrifici e mirabile coraggio faticosamente vivono nella speranza di un domani più florido.

Illustrata così, come meglio potevo, onorevoli

colleghi, la situazione e le prospettive di questa arma tanto cara all'affetto e all'orgoglio degli italiani, io credo di non aver abusato della vostra benevolenza. Oggi noi abbiamo una aeronautica di qualità, questo per merito del Duce e del suo fedele collaboratore onorevole Balbo; di qualità tale, per cui noi abbiamo la certezza di non essere secondi e di sapere come combattere e difenderci nel cielo. Ma ci fa difetto la quantità. Il numero degli apparecchi è pure una necessità impellente e inderogabile, perchè non credo che ci si possa abbandonare troppo ingenuamente alla speranza di poter costruire tutti i velivoli necessari nel momento della necessità e del pericolo: bisogna invece essere pronti in tempo se non vogliamo vedere sterili gli sforzi fatti. Le difficoltà d'ordine economico sono gravi, siamo d'accordo, ma in fondo al cuore di tutti gli italiani, anche del nostro relatore che giustamente ha ricordato la necessità di salvaguardare il bilancio dello Stato, nell'anima di tutti è la sensazione che si deve dare all'onorevole Balbo quanto chiede e ha dimostrato di sapere felicemente impiegare. È necessario. Come e quando, spetterà al Duce, che conduce la battaglia gloriosa della ricostituzione economica del nostro Paese, decidere. Egli è stato ed è sempre l'apostolo infaticabile di questa nuova arma della Patria. A noi basti ricordare, che il popolo italiano, lavorando tenace e sicuro verso la sua meta, unisce in un unico trepido amore le varie forze armate, delle quali conosce lo spirito concorde di sacrificio e di dedizione alla Patria. Il popolo italiano farà, ne sia certo il Governo, lietamente i necessari sacrifici perchè la sua prosperità fiorisca all'ombra delle spade saldamente impugnate, ma anche delle ali dominatrici dei glauci cieli aperti della Patria. (*Applausi*).

VANZO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANZO. Io vi chiedo, onorevoli colleghi, pochi minuti di attenzione e di pazienza per esporvi alcune sommarie considerazioni sopra l'importante argomento sottoposto al nostro esame.

Quando noi ricordiamo l'appassionata discussione che sullo stesso argomento è stata fatta alla Camera dei deputati e quando richiamiamo alla nostra mente il coraggioso discorso pro-

nunziato allora dall'onorevole ministro della aeronautica, non possiamo non sentire ancora dentro di noi l'eco dell'impressione profonda che allora provammo.

In sostanza, i nostri giovani Camerati ci hanno detto: Signori, badate che la guerra aerea ha già mutata e muterà sempre più profondamente la guerra di domani, perchè porterà in campo, fin dal primo momento del conflitto, un elemento nuovo di grande potere distruttivo, il velivolo, congiunto ad una velocità, anzi ad una fulmineità d'azione senza pari. Non fidatevi sull'esperienza dell'ultima guerra, perchè in questi ultimi dodici anni la aeronautica italiana e quella straniera hanno fatto passi da gigante.

E poi hanno detto ancora: Italiani, pensateci, finchè siete in tempo e dateci i mezzi occorrenti, perchè possiamo offensivamente e difensivamente proteggere le nostre zone di affluenza e di radunata, i nostri stabilimenti di produzione bellica, e le basi marittime, e i centri ferroviari, tanto vitali, e le città dove sono i cervelli e i nervi e le leve motrici della guerra, ed insieme quelle popolazioni inermi, e per ciò deboli, che potrebbero rimanere vittime dello sgomento e del terrore.

Se questi propositi e questi allarmi fossero usciti da menti sognatrici, per quanto colte e simpatiche, potremmo rispondere loro con la esperienza della nostra maturità, ricordando che nella storia delle guerre l'elemento conservativo ha sempre trovato l'equilibrio sull'elemento distruttivo e che non c'è elemento distruttivo, per quanto nuovo e potente, che abbia cambiato l'intima essenza della guerra che consiste, come sempre ha consistito, in questa semplice verità: che la vittoria non si consegue, se non quando il piede dell'umile e perciò glorioso fante non sia giunto e non siasi affermato sulle posizioni e sui punti vitali del nemico.

Questa intima essenza della guerra non si è mutata, in tempi ancora vicini a noi, con i cannoni rigati a retrocarica, nè con i fucili a ripetizione, nè con le mitragliatrici e neppure con quelle batterie galleggianti, meravigliose per potenza di tiro, che si chiamano corazzate, e, neppure ieri, con quell'arma veloce, potente e insidiosa, forse più del velivolo, che è il sottomarino.

Ma quando questi prognostici e questi allarmi sono usciti dalla bocca di un ministro responsabile, da un uomo, cioè, giovane d'anni ma maturo di esperienza; che ha saputo risvegliare nel Paese la passione e la coscienza aviatoria; che è riuscito a creare, con quel meraviglioso sistema d'educazione che si chiama l'esempio, quella schiera di piloti che tutti conosciamo e che ha dato vita a quelle formazioni a massa che hanno meravigliato il mondo per la perizia, per l'audacia e per l'esattezza di manovra; che, prima di volare sulle ali dei velivoli, ha calzato gli scarponi d'alpino su quelle posizioni avanzate del Grappa, dove più fremeva l'ansia della Patria, dove maggiore era il pericolo e dove meglio si poteva studiare quello strumento permanente della guerra che è l'uomo; allora, onorevoli colleghi, vi domando, come domando a me stesso, se non sia il caso di porre in soffitta, o per lo meno in biblioteca, i nostri ricordi storici e se non sia nostro dovere guardare l'avvenire con prudenza sì, ma pulendo le nostre lenti dalle nebbie del passato.

Per queste ragioni e questi sentimenti io auguro ben di cuore a Lei, onorevole ministro, ed al Paese, che le nostre risorse finanziarie possano permettere di far giungere il bilancio a sua disposizione a quei mille milioni, progressivamente, che sono nelle aspirazioni dei suoi giovani amici, sue ed anche nostre.

Ma, nel formulare questo voto, onorevole ministro, io penso che l'eventuale accrescimento del bilancio dell'aeronautica — e so che Vostra Eccellenza nutre uguale pensiero — non debba ottenersi col decurtare i magri bilanci assegnati all'esercito e alla marina. Non credo che la guerra aerea, per quanto importante e pericolosa, abbia diminuito l'importanza degli eserciti e delle marine, tanto è vero che nessun Paese li ha ancora toccati. E come nel passato la teoria, di marca inglese, che il dominio del mare fosse fattore risolutivo di vittoria ha avuto l'esito che tutti ben conosciamo, così credo che oggi la novissima teoria del dominio dell'aria, come fattore risolutivo di vittoria, sia ancora per lo meno immatura.

Non sono molti giorni che l'onorevole ministro della guerra, alla Camera dei deputati e dopo anche qui al Senato, con un coraggio ed una franchezza di cui tutti gli hanno dato

lode, ha dimostrato, con le cifre alla mano, che egli non dispone che del minimo indispensabile per mantenere in efficienza l'esercito che, come ho detto, ritengo sia ancora l'elemento finale risolutivo della guerra.

E sono sicuro che quando l'on. Sirianni tornerà dagli scogli e dalle secche della conferenza di Londra, fra i quali e le quali avrà navigato con animo meno sereno e con minore tranquillità di quanto abbia fatto quando prese parte al *raid* glorioso dei Dardanelli, sono sicuro, dico, che ripeterà le stesse cose, perchè avrà visto più da vicino attraverso i veli trasparenti del così detto pacifismo la figura di Minerva armata, più chiaramente ancora di quanto non consentano le *toilettes* leggere e succinte delle nostre eleganti e giovani signore.

Ma, tornando all'argomento, e facendo, come suol dirsi, un ragionamento *ab absurdo*, io mi domando: A che varrebbe che una aviazione perfetta proteggesse i centri vitali della Nazione in armi, se poi ci conducesse a trasportare alla frontiera un esercito non bene istruito, non bene inquadrato e sprovvisto di quell'enorme congerie di armi e di materiali che è necessaria oggi per combattere? A che varrebbe che una aviazione perfetta proteggesse le nostre basi marittime, se da queste non dovessero uscire quelle navi potenti, attrezzate e manovriere che la Conferenza di Londra ha fatto balenare anche dinanzi agli occhi dei ciechi? È vero che, sempre ragionando *ab absurdo*, si potrebbe fare un ragionamento opposto, e cioè: A che varrebbe di avere un esercito bene agguerrito alla frontiera, se alle sue spalle lasciassimo che l'aviazione avversaria distruggesse tutti i centri di vita morale e materiale del Paese? A che varrebbe una marina potente, se noi concedessimo all'aviazione nemica di bombardare ed asfissiare le navi nei nostri porti?

Ma, sia che si ragioni per assurdo o si ragioni per intuito o a fil di logica, la verità è, onorevoli colleghi, che la guerra è un fenomeno complesso, nel quale entrano in giuoco molti fattori, nessuno dei quali va studiato separatamente, ma tutti debbono essere coordinati armonicamente.

Ed a questo punto io mi avvio rapidamente alla conclusione e faccio mie le osservazioni pronunciate giorni fa dall'on. Mazzucco, e che oggi ha ripetuto l'onorevole senatore Bonardi,

e cioè che nel dibattito di cui ci stiamo occupando abbiamo, per fortuna, una via di uscita. Questa via di uscita è rappresentata dal nostro Capo del Governo, per molte ragioni delle quali basta ricordarne una e cioè che egli, essendo stato per alcuni anni a capo di tutti i Dicasteri militari, conosce i bisogni di ognuno ed al momento opportuno saprà dare, proporzionalmente alle risorse finanziarie del Paese, all'esercito, alla marina ed all'aviazione ciò che ad ognuna spetta. E speriamo, giacchè ho l'onore di parlare dinanzi a lei, on. Mussolini, speriamo almeno che le briciole di tanti milioni caschino anche sopra quella cenere delle forze armate dello Stato, che è la Milizia volontaria per la sicurezza nazionale, la quale non ha mai fatto male a nessuno, anzi, come ha ricordato assai opportunamente l'on. De Vecchi ed ha ripetuto l'onorevole senatore Fara, ha fatto sempre bene a tutti, ed io spero che ancor più ne farà nell'avvenire, se saranno foriere di trasformazioni opportune quelle deliberazioni prese in una recente seduta del Gran Consiglio.

Che se qualche ministro nella ripartizione dei fondi si troverà ad essere un po' sacrificato, saprà ugualmente affrontare il cimento, come ha dato esempio l'on. Balbo, perchè sappiamo tutti che oggi si può contare su due forze nuove grandissime e prettamente italiane: lo spirito guerriero della nostra balda ed allenata gioventù e la fede di tutti, capi e gregari; quella fede, onorevoli colleghi, che « vince ogni battaglia ». (*Applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANCONA, *relatore*. Ringrazio anzitutto il collega Bonardi per le gentili parole che ha avuto per il relatore e per la relazione. Risponderò brevemente a lui e al collega Vanzo, e farò poi, sempre brevemente, alcune osservazioni generali sulla nostra aeronautica.

Il senatore Bonardi ha cominciato il suo discorso elevando un inno agli eroi dell'aviazione. Non ho bisogno di dire che il relatore, la Commissione di finanza, il Senato tutto, si associano a questo memore ricordo per gli eroi che sono morti nell'adempimento del loro appassionato e difficile dovere. Egli ha ricordato un nome: quello di Baracca. Il libro d'oro dell'aviazione ne contiene molti altri, a tutti voi noti. A questi martiri del dovere noi rivol-

giamo un memore, affettuoso saluto! (*Approvazioni*).

E veniamo alle questioni concrete.

Il senatore Bonardi ha poi parlato dell'aviazione di massa dicendone tutta l'importanza.

Io consento completamente con lui nel ritenere la maggiore importanza di fronte all'aviazione singola, tanto che nella mia relazione dell'anno scorso ho lodato ampiamente, e qui la lode ripeto, l'aviazione di massa, così bene provocata dall'attuale ministro Balbo.

Vi ho lodate le crociere militari aeronautiche! Esse hanno dato una sensazione esatta della perfezione, della dignità, della disciplina, dello spirito di sacrificio della nostra forza aerea, ed hanno portato, potrei dire, sopra tutti i mari e sotto tutti i cieli l'eco di una grande aeronautica italiana.

Il collega Bonardi ha ricordato una frase della mia relazione, laddove io dissi che la nostra si può definire una aviazione di *qualità* più che di *quantità*. Ha ricordato la bontà, la perfezione dei nostri apparecchi.

Anche qui sono perfettamente d'accordo con lui e ho accennato cautamente ai nostri nuovi e perfezionati apparecchi. Siccome in questo punto voglio essere molto ossequiente e disciplinato, mi limito a rileggere le parole autorizzate che ho scritto in proposito nella mia relazione: « A Milano (dalla « Breda ») ha decollato il riuscitissimo monoplano « Breda », apparecchio militare da bombardamento di grande autonomia, vanto dei due valorosi generali Crocco e Costanzo. Esso è, sia come aereo-dinamica, sia come struttura, veramente originale, e raggiunge (per ora) la massima perfezione ».

È un apparecchio del quale noi dobbiamo essere orgogliosi, e se io ho citato soltanto i nomi di Crocco e di Costanzo, debbo aggiungere, ad onor del vero, che una parte di merito va al ministro Balbo che questo apparecchio ha tenacemente voluto. Aggiungo che nell'ultimo anno abbiamo visto in fatto di aeroplani qualche notevole novità. Abbiamo visto innanzi tutto due aeroplani giganti: uno tedesco e uno italiano. Sono due primi esperimenti per arrivare alla costruzione di enormi velivoli. Il tedesco è di tipo marino, l'italiano — terrestre — è del nostro Caproni. Sono esperimenti, in grande stile, che denotano quale progresso

enorme si sia fatto nel campo delle costruzioni aeronautiche.

L'aeroplano tedesco in pieno assetto pesa 50 tonnellate! sono 50 tonnellate che volano, onorevoli colleghi. L'aeroplano italiano ne pesa circa 32! Non è possibile fare un confronto tra i due apparecchi.

Ma posso affermare che l'apparecchio italiano non è certamente inferiore a quello tedesco. Forse potrei dire che l'apparecchio italiano, per la finezza aeronautica, pei coefficienti aeronautici è superiore al tedesco. I nostri costruttori hanno quindi lavorato tenacemente nell'ultimo anno e io ringrazio il senatore Bonardi che mi ha dato occasione di fare questa dichiarazione.

E non basta. Abbiamo avuto nell'ultimo anno lo sviluppo, la diffusione, degli apparecchi *sport*. Sono piccoli velivoli destinati a diffondere il sentimento, la passione del volo. I costruttori italiani ne hanno prodotti parecchi di tipo originalissimo ben riuscito. Ora che si stanno costruendo in serie, contribuiranno senza dubbio alla diffusione del volo tra le classi civili. Costano molto poco, si aggirano sulle 50 mila lire circa: e cioè costano meno di un'automobile di lusso, e debbono dare ad ognuno la facile possibilità di addestrarsi al volo! Specialmente ai giovani perchè sono questi che devono volare di più!

Spero che, in un tempo relativamente breve, molte centinaia di questi apparecchi, affidati ai privati, potranno diffondere questa passione del volo che è sempre latente specialmente nella gioventù. Anche per questo punto devo esprimere una parola di lode al Ministero dell'aeronautica e al Ministro che ha tanto facilitato la costruzione di questi apparecchi con concorsi, con premi ed in ogni modo.

E vengo all'industria delle armi. Qui il collega Bonardi ha detto una frase nella quale non potrei essere completamente d'accordo. Ha detto cioè che l'industria delle armi è in « spaventevole decadenza ». Che sia proprio così non vorrei affermare.

È di ieri — il collega Bonardi lo sa — il concorso per una nuova mitragliatrice, non per l'aeronautica, ma per l'esercito; concorso che si è concluso con la scelta di un modello italianissimo, che ha mostrato, alle prove ripetute e difficili, delle qualità veramente ec-

cezionali, riaffermando così l'abilità costruttiva della casa che questa mitragliatrice ha lungamente studiato, e lungamente perfezionato. Succede nella industria delle armi quel che accade spesso nella industria italiana, e cioè che non tutti i diversi centri, per ragioni contingenti e locali, si sviluppano allo stesso modo, e producono alla stessa maniera.

Il collega Bonardi rappresenta un centro che nel passato fu glorioso produttore d'armi italianissime. Nel bresciano si sono costruite egregiamente grandi masse di armi portatili: fucili, revolver e simili; ma se il gruppo bresciano non è in questo momento alla testa, vi sono però in Italia altri gruppi, altre officine che producono egregiamente, come testimonia l'esempio che ho ricordato. Quindi non mi sembra che tale industria sia in completa decadenza.

Ad ogni modo vi sono gli elementi necessari per ravvivare questa produzione, difficilissima, perchè si tratta di una produzione di qualità, e perchè le armi portatili sono di difficile fabbricazione; e nella sua regione, senatore Bonardi, se ne sa qualche cosa.

Nel suo complesso — giova riaffermarlo — non mi pare che questa industria sia in « spaventevole stato di decadenza »!

Il collega Bonardi ha pure accennato al carburante italiano. Io non voglio entrare in questo argomento: di carburante nazionale se ne parla si può dire in ogni discussione sull'economia nazionale, ma un risultato tangibile, sicuro, forse non è ancora in vista. Noi abbiamo iniziato un'industria, a Napoli, per la produzione della benzina, industria che è ancora ai suoi primi passi: si tratta di produrre la benzina ricavandola dagli olii pesanti e dai residui della distillazione. Ne attendiamo risultati industriali.

Abbiamo delle buone promesse per quanto concerne la distillazione degli schisti siciliani; tuttavia non c'è la sicurezza di potere in un periodo di tempo breve soddisfare al bisogno di carburante nazionale. Non illudiamoci.

In tema di aeronautica c'è invece, sempre in tema di combustibili, un altro problema fondamentale che ho avuto occasione di ricordare nella relazione dell'anno scorso, cioè il problema della utilizzazione aeronautica degli olii pesanti, cioè a dire degli olii residui della

distillazione. Se si potessero realmente adoperare in aeronautica, segnerebbero un passo enorme, un progresso notevolissimo. Basti dire che questi olii sono inesplosivi, che inoltre il consumo specifico che si ottiene con essi è molto minore, è circa di un terzo inferiore al consumo della benzina. Si avrebbe quindi un vantaggio enorme se si potessero costruire motori per aviazione alimentati con olio pesante. Il Ministero dell'aeronautica si occupa con amore di questo problema, del quale si interessano tutte le Nazioni tanto esso è importante. Pensate: risolvere questo problema significa: togliere il pericolo d'incendio agli aeroplani, diminuire il consumo specifico, e quindi aumentare notevolmente la autonomia. Ma i motori ad olio pesante per l'aviazione ancora non esistono: vi sono dei buoni tentativi in Italia. Il problema è difficile perchè i motori ad olio sono pesanti e per volare ci vogliono motori leggeri. La soluzione però non la credo impossibile. Invece di correre dietro alle illusioni della benzina nazionale, diamo tempo e denaro a questi studi fondamentali sul motore ad olio pesante. Studi ai quali auguro pronta o almeno sicura soluzione.

L'onorevole collega Bonardi ha poi parlato del controllo degli apparecchi. È una questione molto delicata perchè da una parte si va praticando un controllo insufficiente, si va incontro alla facilità delle disgrazie, e dall'altra, se il controllo è eccessivo, ecco un intralcio alla libera diffusione del volo, un intralcio alla possibilità data ai cittadini di volare. Certo la questione è molto delicata, certo bisogna controllare questi apparecchi e controllarli molto. Devo infatti ricordare che purtroppo con gli apparecchi *sport* abbiamo avuto negli ultimi tempi delle disgrazie. Sono disgrazie che non dovrebbero succedere.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Sono disgrazie che succedono in tutti i paesi, onorevole relatore. Non bisogna sofisticare troppo su questo argomento. Chi vola rischia di morire; chi non vuol rischiare di morire deve stare a terra.

ANCONA, *relatore*. No. Onorevole Ministro! Queste disgrazie le accenno solo perchè lei ha ottenuto tali risultati con gli apparecchi da *sport* che non bisogna in nessun modo proiettare su di essi incertezza o pericolo. La verità

è che queste disgrazie sono succedute quando con gli apparecchi *sport* si sono volute fare le acrobazie. Le acrobazie sono necessarie per i militari; ma gli apparecchi destinati ad esse, debbono essere costruiti in modo speciale. Invece facendo le acrobazie con gli apparecchi da *sport*...

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Le acrobazie sono proibite sugli apparecchi da turismo. Quelli che fanno acrobazie con tali apparecchi si ammazzano da loro.

ANCONA, *relatore*. Onorevole Ministro ella ha ottenuto risultati così brillanti con gli apparecchi *sport*, che è un vero peccato che vengano offuscati, suscitando una specie di diffidenza proprio in questi apparecchi destinati per il gran pubblico.

È tanto bella la sua iniziativa, che mi dispiace davvero possano accadere degli incidenti di questo genere. Ella mi permetterà di avere una mia opinione su questo punto, e cioè che con gli apparecchi *sport* non si devono mai permettere delle acrobazie, perchè così soltanto potranno evitarsi le disgrazie. Ella stesso ne è tanto convinto che, come mi ha detto, le ha assolutamente proibite.

SECHI. Ma erano proibite già prima che succedessero disgrazie: non sono state proibite solamente dopo avvenute le disgrazie.

ANCONA. Io fido moltissimo negli apparecchi *sport*, poichè in Italia non c'è ancora quella passione e quella fiducia che il volo merita; confido moltissimo in questi apparecchi *sport*, che sono un suo merito...

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Grazie!

ANCONA, *relatore* ...per il futuro sviluppo dell'Aeronautica civile. Ricordiamo che il pubblico non conosce tante distinzioni fra apparecchio e apparecchio, e perde facilmente quella fiducia che si meritano quando sente parlare di disgrazie. È necessario quindi insistere su questo punto per raggiungere i risultati che vogliamo ottenere da questi apparecchi ottimi.

L'on. Bonardi ha parlato poi delle nostre linee aeree commerciali e le ha lodate. Senza dubbio noi abbiamo, grazie al Ministero dell'aeronautica, una magnifica rete di linee aeree e commerciali. Sono linee che fanno onore al nostro Paese e ci fanno onore soprattutto per la rarità delle disgrazie. Nella mia relazione ho indicato qualche cifra.

Credo che le linee aeree commerciali italiane siano quelle nelle quali le disgrazie sono più rare; la percentuale delle disgrazie è davvero bassissima. E questo testimonia la bontà degli apparecchi e l'abilità dei nostri piloti. Potrei aggiungere che son sicuro che tutte le reti aeree commerciali estere hanno una percentuale di disgrazie notevolmente superiore a quelle della rete aerea italiana.

Il collega Bonardi ha poi accennato all'industria aeronautica e ha detto che gli apparecchi in uso in Italia dovrebbero essere tutti costruiti nel nostro Paese. Sono perfettamente d'accordo con lui. E so che l'onorevole Ministro ha già impartito in questo senso ordini severi, e cioè che tutte le Società commerciali aviatorie debbano fornirsi esclusivamente di apparecchi italiani.

L'industria aeronautica italiana è già abbastanza sviluppata non solo per soddisfare al bisogno nazionale, ma anche eventualmente per esportare i suoi apparecchi. Questa dell'esportazione degli aeroplani dovrebbe essere una conquista della nostra industria aeronautica.

Nell'aeroplano la materia prima è poca; il lavoro è molto; l'intelligenza per produrlo deve essere viva; ed è perciò un'industria adatta per l'Italia. Non si vede quindi perchè le fabbriche italiane non cerchino di esportare un po' di più di quello che stanno facendo.

Tentativi lodevoli sono stati fatti, anche per la spinta data dal Ministero dell'aeronautica, ma credo che in questo campo si possa fare di più! Lo credo perchè l'industria aeronautica è un'industria di qualità; la nostra costruisce apparecchi ottimi. Dunque questi apparecchi si dovrebbero largamente esportare, e mi auguro che ciò possa avvenire.

Non entro nella questione toccata dal senatore Bonardi relativamente alle assicurazioni. È una questione importantissima di cui si sta occupando un Comitato internazionale, e credo che a qualche risultato concreto si potrà arrivare secondo le direttive toccate dal senatore Bonardi.

Infine il senatore Bonardi si è lagnato della relativa esiguità del bilancio dell'Aeronautica. Questo bilancio è stato molto aumentato dal Governo fascista! Non dobbiamo dimenticare che il Governo fascista ha trovato

l'Aeronautica in uno stato di quasi completo abbandono.

Il suo bilancio superava di poco 200 milioni; oggi siamo a 700 milioni e più, sono 718 milioni! Certo non sono sufficienti e non è quello che si dovrebbe avere per l'aeronautica, che ha avuto tanto sviluppo in passato e che ne avrà tanto in avvenire. Ma qui entriamo in un campo - onorevole collega Bonardi - che mi sembra di competenza esclusiva del Governo. Il Governo per ora, data la situazione del bilancio statale, ha dichiarato di non poter dar di più...

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Non ha dichiarato nulla!

ANCONA, *relatore*. Io spero che ben presto si potrà arrivare a quel miliardo desiderato dall'onorevole Ministro dell'aeronautica.

Non faccio confronti con i bilanci di altre nazioni. Ripeto: per la nostra aeronautica 700 milioni mi sembrano pochi; si dovrebbe avere di più. Ma non è certo la Commissione di finanza che può in questo campo fare delle proposte complete; è un problema esclusivamente di competenza del Governo e la Commissione sarà ben lieta non appena il Governo dichiarerà di poter aumentare i fondi disponibili per l'aeronautica. D'altra parte non bisogna dimenticare che, nonostante questa esiguità del bilancio, la nostra aeronautica è in pieno sviluppo non tanto per la quantità, perchè non abbiamo ancora il numero desiderato di apparecchi, quanto per la qualità, pel personale, e soprattutto per i risultati ottenuti. Noi possiamo con sicura coscienza affermare di avere nell'Arma aeronautica un'arma forte, disciplinata, sicura, coraggiosa che al momento opportuno saprà dare al Paese tutto quello che esso da lei si attende; ed è molto.

Credo così di aver risposto al collega Bonardi.

Al collega Vanzo io risponderò molto poco, perchè il collega Vanzo ha trattato soltanto argomenti di indole militare. Ha trattato però anche lui la questione della deficienza dei fondi ed ha parlato anche lui del miliardo che si dovrebbe avere. Ha parlato anche della relatività della spesa tra l'Esercito, la Marina e l'Aeronautica. Non posso entrare nella questione anch'essa di pertinenza del Governo; è il Governo che deve deliberare quale sia il miglior

rapporto di spesa tra le tre forze armate.

E così, onorevoli colleghi, credo d'aver compiuto il mio dovere di relatore, e cioè d'aver risposto completamente alle osservazioni fatte dagli oratori che mi hanno preceduto.

Ora non mi rimane che da fare un paio di osservazioni, nelle quali sarò brevissimo.

Non si è parlato dei dirigibili. È naturale, perchè noi per ora non ci occupiamo di dirigibili. Essi non si toccano che a colpi di milioni, quindi per il momento non possiamo costruirne.

Io, modesto teorico di problemi aeronautici, non voglio tacere completamente, in una relazione al Senato, la questione dei dirigibili. Mi limiterò a dire due parole: la questione è ancora sospesa ed aperta e non si vede quale potrà essere la sua soluzione. Di dirigibili si stanno occupando la Germania, l'Inghilterra e l'America, paesi che possono affrontarne le grandi spese. Voi tutti conoscete la storia del *Graf Zeppelin* e dei suoi viaggi intorno al mondo. Ora l'Inghilterra ha costruito due dirigibili nuovi enormi. Il *Graf Zeppelin* ha una cubatura di circa 100,000 metri cubi; mentre i nuovi dirigibili inglesi arrivano a 140,000 metri cubi.

Queste spese enormi esprimono la fiducia delle nazioni più ricche nell'avvenire dei dirigibili, ben inteso come arma di pace.

Esprimo soltanto il desiderio, desiderio che so essere condiviso dal ministro Balbo, che cioè non si abbandoni non dico la fabbricazione ma la visione di questi dirigibili, la visione di questo grande problema.

Pare che la sua soluzione stia nelle grandi cubature per quanto affermano i maggiori tecnici. Essi dicono infatti che i dirigibili non possono mostrare la loro completa efficienza, se non quando si aumenti la loro cubatura; si parla anche da parte di un nostro chiaro dirigibilista di dover arrivare a 300,000 metri cubi! Io sono sicuro che questa questione almeno teoricamente non sarà mai perduta di vista dal nostro Ministero dell'aeronautica.

In ultimo un'altra osservazione mi rimane da fare e poi avrò finito. L'osservazione riguarda ancora la questione dell'aviazione di massa.

Io ho assistito con grande entusiasmo alle esercitazioni di aviazione di massa fatte in occasione delle nozze di Sua Altezza Reale il Principe Ereditario, e sono rimasto veramente soddisfatto. Ho visto allora cose che mi sono

immensamente piaciute, e che hanno accresciuto la mia fiducia nella nostra aviazione e nei nostri valorosi aviatori, per quanto questa fiducia fosse già molto grande anche prima.

Sono certo che l'onorevole ministro darà sempre maggior peso a questa aviazione di massa. Lo ha dimostrato coi fatti, con quelle crociere, delle quali noi dobbiamo essere veramente orgogliosi, ed alle quali molto probabilmente altre seguiranno. Ripeto, io sono entusiasta di questa aviazione di massa, mentre credo che l'aviazione singola non possa dare quei risultati che una volta si sperava di poter conseguire.

Si è tanto parlato delle singole gare di velocità! Oggi si è arrivati a velocità di cinque o seicento chilometri all'ora. Credo che piuttosto che spendere tempo e fatica in questi *records* individuali, sarebbe bene di proseguire invece sulla strada delle crociere collettive.

La prossima guerra avrà soprattutto attacchi di masse. La virtuosità singola raggiunge limiti fuori della praticità! Cinque o seicento chilometri di velocità sono tali che non possono essere utilizzati in nessun modo e non possono dare insegnamenti utili neppure per la costruzione degli apparecchi.

Spero così, onorevoli colleghi, di avere risposto alle osservazioni fatte dai vari oratori e non mi resta che finire, mandando un plauso al Ministero dell'aeronautica, che con mezzi limitati sviluppa fortemente e tenacemente quest'arma del cielo. Ed un plauso debbo pure inviare al Ministro dell'aeronautica, che con tanta giovanile energia spinge questo progresso. Per sua fortuna l'on. Balbo è molto giovane. Io non sono molto entusiasta dei ministri troppo giovani; per l'aeronautica faccio una eccezione. Perchè l'aeronautica è tutta questione di slancio, di passione, di fede; senza slancio, senza passione e senza fede non c'è aeronautica.

Non posso chiudere le mie parole senza un memore pensiero per i nostri nuovi eroici morti! Ogni anno, discutendo questo bilancio, dobbiamo deplorare qualche dolorosa perdita! Quest'anno le perdite sono state ancora più dolorose: due o tre assi dell'aviazione, fra i più eroici, sono periti in prove di velocità, come Motta, Dal Molin, ed altri!

Ancora un affettuoso pensiero a questi morti gloriosi! Ed il nostro pensiero va anche agli aviatori vivi dei quali siamo orgogliosi! Essi onorano la nostra grande Patria! (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. L'importanza che il problema dell'aviazione ha assunto in questi ultimi anni, è testimoniata dal crescente fervore di tutte le principali Potenze nella discussione dei bilanci ad essa dedicati: non ultimo quello italiano che, dopo essere stato oggetto di un profondo esame da parte di dieci oratori per tre giorni consecutivi nell'altro ramo del Parlamento, si presenta ora al Senato corredato da una lucida ed interessante relazione dell'onorevole senatore Ancona, dal discorso appassionato dell'onorevole senatore Bonardi e da quello profondo e militarmente competente del senatore Vanzo.

Mentre ringrazio gli oratori e l'onorevole relatore, ai quali subito risponderò per meglio chiarire alcuni punti principali del nostro programma, debbo premettere una osservazione di carattere generale. I bilanci dell'aviazione possono sembrare paurosi a chi li osserva in relazione alle cifre, che soprattutto presso alcune Potenze crescono di anno in anno in progressione geometrica. L'Italia da tre anni non sposta la misura degli stanziamenti, ma voi sapete che la cifra attuale è di gran lunga inferiore alle nostre più elementari necessità. Bilanci dunque paurosi. Ed ha l'aria di spaventarsene per primo nella sua relazione l'onorevole Ancona. Orbene, onorevoli senatori, io v'invito per un attimo a pensare al confronto di queste cifre coi progressi dell'aviazione negli ultimi anni. Non vi è assolutamente proporzione fra la scala ascendente degli stanziamenti finanziari e quella del progresso aviatorio, nella tecnica, nella costruzione e nelle possibilità di impiego bellico e civile.

L'on. senatore Porro ricorderà come nel 1914, invitato ad assumere la carica di Ministro della Guerra, abbia fissato a 600,000,000 la cifra di bilancio a suo parere inderogabile per un'attrezzatura militare della Nazione.

Trenta milioni di quei 600, erano nel suo progetto destinati all'Aeronautica: ma non a tutta l'Aeronautica nella quale i servizi, il perso-

nale, il demanio costano oltre il doppio della cifra destinata alla costruzione di aeroplani, bensì alla pura e semplice costruzione degli apparecchi. Moltiplicate quella cifra fino ad adeguarla alla moneta attuale e vedrete come gli stanziamenti odierni per la costruzione del materiale di volo non siano assolutamente proporzionali a quelli preventivati sedici anni fa, ma siano rimasti di gran lunga inferiori. Bisogna aggiungere poi che mentre nel 1914 occorrevano delle 25 alle 35 mila lire per costruire un aeroplano, oggi, per costruire un apparecchio ed armarlo sufficientemente, si parte da una spesa minima di 250,000 lire per arrivare quasi al milione.

Quei 30 milioni del generale Porro in moneta attuale arrivano a circa la metà della cifra oggi preventivata, mentre la spesa per la costruzione di un solo velivolo parte da un minimo di 10 volte per arrivare al massimo di 40 volte quello dell'anteguerra! Tutto questo serve ad indicare la legittimità degli aumenti di bilancio. Il vecchio motto diventa perentorio per l'Aviazione, arma nuova ed in continuo sviluppo, alla quale l'incessante progresso non permette indugi. Accolgo l'invito del senatore Ancona di spingere al massimo le economie, ma debbo dirvi che i suoi desideri sono già stati da lungo tempo prevenuti e che i vari capitoli del bilancio sono veramente ridotti all'osso.

Dove si potrebbero fare altre economie? Sul materiale o sul personale. Non si può esagerare col materiale. Per far vivere l'industria aviatoria bisogna non farla morire: io accetto in pieno per l'industria le raccomandazioni dell'onorevole Bonardi; se nei suoi riguardi seguissimo un criterio d'angheria, l'industria se la rifarebbe sul materiale. L'esperienza è già stata fatta nel passato ed è stata una esperienza dolorosa. Bisogna che l'industria lavori senza fare un'economia pericolosa per la sicurezza di volo degli apparecchi e per la loro efficienza bellica, altrimenti si va incontro alla distruzione del materiale, all'inutile sacrificio dei piloti, ed in conclusione ad una economia inumana e comunque a rovescio (*Approvazioni*). Quanto al personale tutta l'economia dovrebbe restringersi, secondo la relazione del senatore Ancona, a lesinare sull'indennità di volo di 900 lire mensili da cui bisogna detrarre circa 80 lire per ritenute di legge.

Francamente anche su questo punto non sono d'accordo col relatore. Si tratta di una cifra modesta che ha un raffronto in tutte le aviazioni mondiali e rappresenta un premio non certo adeguato al rischio permanente a cui è sottoposto il personale che vola. Le percentuali delle perdite raggiungono in aviazione il 2-3 per cento.

ANCONA, *relatore*. Io non l'ho proposto.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ho creduto di capirlo attraverso la sua relazione.

ANCONA, *relatore*. Io ho detto il contrario. (*ilarità*).

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Noi pensiamo di fare qualche cosa per il futuro, tanto più che i coefficienti di sicurezza nel volo di giorno in giorno raggiungono indici superiori; ma non sono criteri da adottare oggi col personale che ha già dei diritti acquisiti e che col suo ardimento colma molte volte le lacune del materiale. (*Approvazioni*).

Sui grandi apparecchi in costruzione in Italia e in tutto il mondo i tecnici hanno già espresso le loro opinioni. Se io dovessi esprimere le mie non mi troverei forse in tutto d'accordo con l'onorevole relatore. Lo sforzo che l'Italia compie per dotare la sua Aviazione di grandi apparecchi capaci di grandissima autonomia e di un forte carico utile è degno della genialità e della tenacia dei nostri costruttori. I risultati raggiunti ci danno il più completo affidamento per l'avvenire: abbiamo oggi tipi di velivoli che stanno alla pari coi più potenti del mondo, capaci di volare per migliaia di chilometri senza scalo e con un carico di tonnellate di bombe: strumenti dunque di eccezionale portata. Naturalmente la perfezione tecnica e l'efficienza bellica sono in proporzione al costo. Il senatore Ancona ha fatto un simpatico accenno la « Breda » che è appunto uno dei più moderni e più perfetti apparecchi da bombardamento. E poichè ne ha resa nota la paternità nelle figure di due ufficiali del Genio aeronautico, perchè il Senato non possa pensare che i nostri ufficiali invadono il campo dell'industria, ritengo necessario un chiarimento; il progettista generale Costanzi è nei ruoli della riserva perchè Consigliere di Stato, ed il generale Crocco ha riveduto il progetto, apportandovi notevoli modificazioni, quando era professore di Università e non ancora chiamato, per la

sciagura che ci ha tolto il generale Guidoni, a ricoprire l'alto ufficio di capo del Genio. Noi lasciamo alle ditte, e soltanto alle ditte, la più ampia libertà di progettare e di costruire. I nostri ufficiali non possono invadere e non invaderanno mai un campo tanto delicato; e per la scelta del tipo di apparecchio da bombardamento, data la presenza nel concorso di un aeroplano dovuto alla genialità di due ufficiali, le prove saranno ancora più rigorose delle rigorosissime attuali.

Nella sua dotta relazione il senatore Ancona ha fatto alcune osservazioni sull'impiego dei biplani e monoplani, con un particolare riferimento alla loro estetica. Debbo rispondere che la ragione principale che ci ha portato al monoplano non è proprio una questione di estetica; è piuttosto l'avvento trionfale dell'ala spesso preconizzata fin dal 1910 da un italiano, il tenente di vascello Grabau, morto eroicamente nel Mar Rosso nella guerra mondiale. Così debbo aggiungere che le gare di velocità, come quella della Schneider, hanno un valore ben diverso da quello sportivo. Esse sono strettamente legate al progresso tecnico dell'Aviazione. Mi sarebbe facile far delle cifre per dimostrare in modo irrefutabile quali risultati questa gara abbia portato alla nostra Aeronautica specialmente nel campo dei motori. Velocità e durata; ecco i due dati fondamentali su cui dovrà basarsi la tecnica aviatoria per non restare in uno stato di inferiorità dinanzi alle altre Nazioni! I grandi cimenti internazionali servono a stimolare il nobile spirito di emulazione, la genialità dei costruttori nella ricerca di risultati sempre più perfetti.

L'onorevole relatore parla delle velocità quasi balistiche raggiunte dagli aerei e delle conseguenti difficilissime condizioni di tiro, e calcola in tre secondi il tempo durante il quale l'avversario resta nella distanza di 500 metri ritenuta dal relatore e non da me, la massima utile. Ma tale calcolo non regge perchè presuppone l'aeroplano nemico immobile nell'atmosfera.

E gli aeroplani non stanno ancora fermi in aria: il più veloce sarà certo l'inseguitore, e allora il tempo utile in cui l'inseguito rimane nei 500 metri sarà molto più lungo ed in ogni modo non a piacimento dell'inseguitore. Io posso intanto assicurare il Senato

che ai cimenti di velocità e di durata parteciperebbero ben volentieri tutte le Nazioni... se lo potessero! L'anno scorso, per esempio, la Francia avrebbe voluto prendere parte alla Schneider. Non lo ha fatto per il motivo che non era pronta. Solo quest'anno avrà gli apparecchi e gli uomini adatti alla prova e certamente non mancherà. Per affrontare gare di questo genere occorre lavoro e tempo ed un'esperienza, oltre che genialità. Le grandi competizioni maturano l'avvenire: schiudono la via alla nuova tecnica, segnano le tappe del progresso compiuto dal materiale e dagli uomini.

In quanto ai dirigibili di tanto in tanto si fa sentire in Italia una qualche voce nostalgica. Vorrei fare un'osservazione preliminare che sembrerà strana, ma che, all'infuori dell'utilizzazione bellica, potrà dare un'idea del nostro scetticismo in materia. La natura non cessa di indicare all'uomo il cammino. Ebbene essa usa la sustentazione statica nell'acqua e quella dinamica nell'aria. Avrebbe potuto creare animali capaci di galleggiare nell'aria: non lo ha fatto. Ciò nonostante l'uomo ha inventato la macchina che galleggia nell'aria. Con quali risultati? Dopo oltre trenta anni di studi e di ricerche, il progresso sensibile nella tecnica del più leggero dell'aria non è stato molto notevole. Auguriamoci pure che ciò non sia e che si arrivi un giorno a costruire modelli di dirigibili capaci di resistere vittoriosamente all'assalto degli aeroplani. L'Italia non può permettersi però il costoso lusso di spendere capitali enormi per esperienze inadeguate e tali da non lasciare intravedere un successo sicuro. Essa segue con interesse i costosissimi studi dell'America, dell'Inghilterra e della Germania. Ci teniamo al corrente e, se un giorno il problema dei dirigibili sarà risolto, non avremo alcun pudore a dichiarare sbagliata la nostra profezia ed a riprenderne la costruzione. Per ora ci atteniamo al positivo che francamente non ci incoraggia a ritornare sulla strada abbandonata. Circa il problema del motore ad olio pesante, verso il quale tendono gli sforzi dell'industria aviatoria di alcuni Paesi, posso assicurare il Senato che non siamo assenti. I modesti risultati raggiunti negli altri Stati non sono ancora tali da rendere evidente la superiorità di alcuna Nazione. Il problema è delicato e ci guarderemo

dal parlarne troppo. Intanto, dopo due anni di attesa, non ha ancora fatta la sua annunciata comparsa il motore Packard, e per ora non si è visto volare che un apparecchio col mastodontico motore ad olio pesante del dott. Junkers che non rappresenta certo un punto di arrivo. Credo che potrò disingannare l'onorevole relatore sulla nostra inferiorità, in questo campo, promettendogli entro l'anno di fargli compiere un volo, se lo crede, con un apparecchio azionato da un primo e rudimentale motore italiano ad olio pesante. Ho molto apprezzata l'osservazione che mi è stata fatta sull'unificazione dei materiali; essa mi dà l'occasione di dichiarare che è già stato fatto quello che è possibile fare, senza precludere la via del costante progresso così rapido in aeronautica. Abbiamo per esempio unificate le ruote e di conseguenza i copertoni e le camere d'aria in sette tipi corrispondenti ai carichi.

Questo non è stato fatto ancora per gli autoveicoli che sono tanto più numerosi degli aeroplani. Sono state pure unificate moltissime parti secondarie come i cavi, puleggie di rimando, altezze dell'albero dei magneti sulle loro basi, ecc. Credo che ulteriori unificazioni potrebbero riuscire dannose e difficilissime: basti pensare, ripeto, all'automobile dove l'unificazione è immensamente più semplice. Circa poi l'unificazione delle norme di collaudo fra apparecchi militari e civili, non la credo possibile ed utile perchè gli apparecchi militari compiono manovre che assoggettano le strutture a sforzi rilevanti, mentre tali manovre sono interdette agli apparecchi civili che non hanno quindi bisogno di coefficienti altrettanto elevati.

Credo pure irraggiungibili le unificazioni delle norme italiane ed estere, se non per i minimi. Dietro la Confederazione Internazionale di Navigazione Aerea (C. I. N. A.) esistono industrie nazionali con indirizzi, scuole, interessi diversi spesso inconciliabili. Lo stesso dicasi per gli impianti a terra e per le segnalazioni. Ogni Nazione ha i suoi sistemi e difficilmente si assoggetterebbe a spese rilevanti per cambiarli.

Un'altra notevole osservazione mi viene fatta dai senatori Ancona e Bonardi per l'aviazione civile, circa gli apparecchi di fabbricazione estera. Posso ripetere quanto ho detto nell'altro ramo del Parlamento e cioè che fra breve tutti gli apparecchi in servizio

nell'Aviazione civile saranno italiani. Ma non bisogna dimenticare che la maggioranza delle linee aeree civili è servita da apparecchi progettati e costruiti completamente in Italia, mentre altre sono servite dai « Dornier » che di straniero hanno soltanto il nome perchè escono da stabilimenti del tutto italiani nel capitale, nell'attrezzatura industriale e nel personale. La nostra Aviazione civile conta appena quattro anni di vita. Come possono lamentarsi gli onorevoli Ancona e Bonardi se è mancato fino a ieri un apparecchio civile terrestre adatto alle lunghe distanze, alle alte quote ed alla capacità di carico, garanzie tutte che sono richieste da Milano a Roma, da Roma a Venezia e, al disopra della catena delle Alpi, da Milano a Monaco e da Venezia a Vienna? È facile fare dello sciovinismo, ma poichè era in gioco la vita dei passeggeri ed il successo stesso dell'Aviazione civile, ho subordinato lo sciovinismo alla sicurezza e credo di non aver fatto male.

L'industria italiana non avendo possibilità di smercio ha avuto una battuta di attesa in questo ramo importante dell'Aviazione. Che cosa avrebbe dovuto fare il Ministero dell'Aeronautica? Seguire l'esempio di quelle Nazioni che, pur di adoprare apparecchi nazionali, hanno trasformato gli apparecchi militari in apparecchi civili dimenticandosi della diversa destinazione che loro avevano attribuito i costruttori? Ma questo esperimento ha seminato alcune linee straniere di frantumi e di vittime! Penso che lo sciovinismo si può fare anche alla leggera, ma sulla pelle propria e non su quella degli altri. Queste le ragioni per le quali abbiamo ancora sulle linee alcuni apparecchi di ideazione e costruzione straniera: ed io non mi pento certo di averle fatte valere. E non si può davvero anche sul campo delle esportazioni fare confronti sfavorevoli per il nostro Paese. Intanto, le fabbriche tedesche, appunto per avere seguito troppo il miraggio dell'esportazione, sono tutte in crisi. La nostra industria su questo terreno compie piccoli ma costanti passi ogni giorno. La realtà è che non bisogna farsi pericolose illusioni sulla possibilità dell'invasione dei mercati esteri. Le improvvisazioni non esistono in nessun campo e tanto meno nel nostro. Non bisogna pretendere troppo dall'Aviazione dopo che per tanti anni non se n'è voluto

neppure sentire parlare e non si è fatto che distruggerla.

Ho ascoltato con molta soddisfazione quanto l'onorevole Bonardi ha detto del problema assicurativo aeronautico. Mi permetta però l'onorevole Bonardi d'augurarmi che il Consorzio Italiano di assicurazioni aeronautiche non pretenda premi d'assicurazione più alti di quelli delle Compagnie straniere, perchè in questo caso sarà difficile impedire alle Società esercenti l'aviazione civile di rivolgersi all'Estero.

Una lunga parte della sua interessante relazione l'onorevole relatore ha voluto dedicare al problema delle scuole d'ingegneria aeronautica. Le scuole non si moltiplicheranno, ma il relatore non deve vedere con occhio troppo paterno quella di Roma a detrimento di quella di Torino. Innanzi tutto la scuola di Torino è la più antica ed ha titoli particolari, non ultimo quello del lustro che le viene dalla direzione del prof. Panetti; poi non bisogna dimenticare che Torino è il centro industriale di costruzioni aeronautiche interessanti l'Italia, e che la Scuola d'Ingegneria vi ha già dato notevoli risultati. Tuttavia io voglio che le due scuole non debbano mai in nessun caso farsi della concorrenza, ma bensì continuare la via così brillantemente intrapresa anche con i pochi mezzi che il Ministero può mettere a loro disposizione per rifornire le nostre industrie di tecnici valorosi.

ANCONA, *relatore*. La devo ringraziare moltissimo, onorevole ministro, per quanto ha fatto.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ringrazio inoltre, e per ultimo, l'onorevole relatore per l'elogio che egli rivolge al Genio aeronautico che è veramente degno della nostra Aviazione. L'assicuro che, per quanto riguarda i quadri, si tratta sempre di possibilità finanziaria e di proporzione, coefficienti che il Ministero sa vagliare.

Ma il senatore Ancona non si è limitato agli elogi. Egli propone il ripristino del comando in capo del Genio. Non so se l'onorevole relatore sappia che la Direzione Generale del Genio fu proprio da me divisa in tre parti e cioè in Direzione delle Costruzioni, dei Servizi e delle Esperienze. Ho voluto evitare che fosse sempre lo stesso organo a seguire ed avere la respon-

sabilità di tutto il ciclo della costruzione aeronautica, dall'approvazione dei progetti sino alla messa fuori uso degli apparecchi. Abbiamo così creata una nuova serie di controlli nell'interno stesso dell'Amministrazione. L'organo che fa costruire un apparecchio non può essere lo stesso che ne sorveglia la costruzione, che procede al collaudo e che ne determina le caratteristiche. Si potrebbe in questo modo essere tentati ad insistere sull'errore iniziale. Orbene io sono soddisfattissimo del nuovo sistema che ha dato bellissimi risultati, e aderire alla richiesta dell'onorevole relatore significherebbe ritornare un passo indietro e creare un nuovo organo del quale non si sente il bisogno. Alla Camera ho detto che sono contrario alla inflazione delle Direzioni Generali, aggiungo al Senato che sono altresì contrario all'inflazione degli inutili Comandi. Per collegare e coordinare le varie attività c'è un organo direttivo e centrale e cioè il Ministero. Queste ragioni valgono in parte anche per la speciale carriera che l'on. Ancona vorrebbe fosse aperta per gli ufficiali del Genio. Non possiamo creare un Ministerino nel Ministero. Vi sono dei Paesi nei quali il Corpo del Genio non esiste. In Italia c'è, ne siamo orgogliosi e non pensiamo certo a distruggerlo, ma non credo che sia opportuno crearli speciali privilegi di fronte agli altri Corpi. Noi abbiamo piloti che si sottopongono a lunghi e difficili studi per prendere la laurea in ingegneria. Ciò dimostra come tutto il personale militare s'interessi dei vitali problemi della tecnica.

Ed ho finito. Prima di chiudere queste mie poche dichiarazioni, voglio ancora una volta ringraziare gli onorevoli senatori Bonardi e Vanzo, e soprattutto l'onorevole relatore, del quale ho particolarmente ammirata la competenza e la passione del problema aviatorio.

Egli, versato nei problemi della tecnica, ha fatto un bell'elogio agli ufficiali del Genio le cui fatiche è in grado di poter particolarmente apprezzare; io però, come soldato e come pilota, ho il dovere di assicurare il Senato che tutti gli umili, devoti, tenaci e fervidi militi dell'Arma azzurra, che portano le ali d'Italia per tutti i cieli e le potenziano con il coraggio e con il sacrificio, sono degni della riconoscenza della Nazione. (*Approvazioni vivissime*).

Vada il nostro saluto a tutti coloro che la-

vorano per il potenziamento dell'Arma del cielo ed alla massa ardita dei volatori. Se il destino dell'Italia giovane è alato, se l'Italia potrà assicurarsi domani la gloria e la potenza nel cielo, il merito è di coloro che hanno sentito e sentono l'appello del Duce e se ne sono dimostrati degni offrendo al Re ed alla Patria il cuore, la volontà e talvolta la vita. (*Applausi e congratulazioni*).

PORRO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PORRO. Per quanto io sia alieno dall'entrare in discussione su argomenti che possono riguardare la nostra grande guerra, pure ho creduto necessario domandare la parola per avere il mezzo di ringraziare il Ministro dell'aeronautica per quanto egli ha detto circa la nostra impreparazione in materia di aeronautica, all'inizio della guerra. Sta di fatto che prima della guerra si aveva pochissima fiducia in questa nuova arma, e tale mancanza di fiducia esisteva anche nelle alte sfere militari; è per questo che gli stanziamenti proposti nel marzo 1914, i quali erano stati concretati in 30 milioni di spese straordinarie per la costruzione di apparecchi e in 10 milioni di aumento al bilancio ordinario, vennero messi da parte e ridotti a 6 milioni. In conseguenza di ciò noi entrammo in guerra con una scarsa aeronautica la quale era rappresentata da cinque dirigibili, di cui due per la Marina e tre per l'Esercito, un gruppo di palloni frenati per osservatori e 70 velivoli. Ma di questi 70, all'atto della rottura delle ostilità, erano in efficienza sulla fronte solo 58, e questi velivoli appartenevano quasi tutti a ditte estere (Blériot, Farman, Newport ecc.), mancavano di pezzi di ricambio e non avevano armamento, di modo che gli aviatori, per difendersi nei combattimenti aerei, erano costretti ad adoperare le loro pistole o i moschetti.

In conseguenza di queste deficienze, la nostra aeronautica esercitò una sinistra influenza sulla nostra prima avanzata oltre frontiera, la quale avanzata fu in molti punti lentissima e titubante. Questo fatto si verificò in modo evidente sul basso Isonzo, dove la Divisione di cavalleria, partita all'alba del 24 maggio da Palmanova, ossessionata da fantastiche informazioni di apprestamenti difensivi nemici

lungo l'Isonzo, percorse appena undici chilometri e soltanto le sue pattuglie esploranti arrivarono al fiume, senza poter impedire la distruzione del ponte in legno di Pieris, incendiato dagli Austriaci alle 2 del pomeriggio. Se noi allora avessimo avuto alcuni buoni apparecchi di ricognizione da irradiare su quella fronte, essi ci avrebbero riferito che sulla sinistra dell'Isonzo non c'era nemico o c'erano soltanto piccoli posti avanzati; ed allora le nostre Divisioni di fanteria avrebbero potuto marciare avanti e metter piede su quella posizione, che noi raggiungemmo molto più tardi, cioè alla fine di luglio, a prezzo di aspri combattimenti, contro un nemico accorso dall'interno a difenderle.

Tutto questo non accadrà più, perchè coll'avvento del Fascismo redentore l'ala italiana è rinata a nuova vita e si va sempre più innalzando ad alti voli, per opera diretta, energica e tenace del Capo del Governo; e va divenendo uno strumento formidabile di guerra sotto il comando del ministro aviatore, il quale ha posto come canone fondamentale dell'impiego bellico dell'arma il principio della massa, quel principio per cui le forze si moltiplicano e le singole energie si stringono in un fascio irresistibile di energia collettiva. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo all'esame dei capitoli.

(*Senza discussione si approvano i capitoli ed i riassunti per titoli e categorie*).

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero per l'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione inscritto al capitolo n. 15 del presente stato di previsione, sono quelli indicati nella ta-

bella B, annessa alla presente legge, intendendosi esteso per l'esercizio 1930-31 al Ministero dell'aeronautica il disposto dall'articolo 20 del Testo Unico di legge approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

Per quanto concerne i recuperi delle spese che l'Amministrazione dell'Aeronautica sostiene nell'interesse di altri Ministeri nonchè il ripianamento delle eventuali deficienze di cassa, sono estese all'Amministrazione dell'Aeronautica, per l'esercizio 1930-31, le norme di cui agli articoli 21 e 39 del citato Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

(Approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio 1930-31 è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i pagamenti da disporre sui capitoli indicati nella tabella C, annessa alla presente legge, sul fondo dei residui, fino a totale esaurimento, e indi, sullo stanziamento di competenza, sia che detti pagamenti si riferiscano a spese dell'esercizio medesimo, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti.

(Approvato).

Art. 4.

Sono autorizzate, per l'esercizio finanziario 1930-31, le seguenti assegnazioni straordinarie: lire 20,000,000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 12,850,000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(Approvato).

Questo disegno sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

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

Dichiaro aperta la votazione.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto. Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Albicini, Amero d'Aste, Ancona, Anselmino, Antona Traversi, Appiani, Artom.

Baccelli Alfredo, Baccelli Pietro, Bastianelli, Bazan, Bellini, Berenini, Berio, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bocconi, Bonardi, Bongiovanni, Bonicelli, Bonin Longare, Borghese, Borsalino, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Calisse, Carminati, Casanuova, Casertano, Cassis, Caviglia, Celesia, Cesareo, Cian, Cippico, Ciraolo, Cirmeni, Concini, Corbino, Cossilla, Credaro, Crespi, Crispolti, Crispo Moncada.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, De Blasio, De Bono, Della Gherardesca, Della Noce, Del Pezzo, De Marinis, De Vecchi di Val Cismon, Di Bagno, Di Donato, Di Robilant, Di Terranova.

Facchinetti, Faggella, Falcioni, Fara, Farina, Ferrari, Ferrero Di Cambiano, Ferri.

Gabbi, Gallenga, Garbasso, Garofalo, Giampietro, Giordani, Gonzaga, Grandi, Greppi, Gualtieri, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Joele.

Lago, Larussa, Libertini, Loria, Lucioli, Lusingnoli.

Malagodi, Malaspina, Mambretti, Manfroni, Marchiafava, Marescalchi, Mariotti, Marozzi, Mattioli Pasqualini, Mazzoni, Mazzucco, Menozzi, Millosevich, Montuori, Morpurgo, Morrone, Mosca.

Nasini, Nicastro, Niccolini Eugenio.

Oviglio.

Padulli, Paulucci di Calboli, Peano, Pericoli, Perla, Pestalozza, Pironti, Porro, Pujia, Pullè.

Quartieri.

Raimondi, Rebaudengo, Romeo Nicola, Romeo delle Torrazze, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Russo.

Sailer, Salata, Sandrini, Santoro, Scaduto,

Scalori, Scavonetti, Scherillo, Scialoja Vittorio, Sechi, Serristori, Setti, Simonetta, Sinibaldi, Squitti.

Tassoni, Thaon di Revel, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torraca, Torre, Tosti di Valminuta.

Vaccari, Valle, Valvassori-Peroni, Vanzo, Varrisco, Versari, Vicini Antonio, Visconti di Modrone.

Wollemborg.

Zerboglio, Zippel, Zoppi.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato il risultato della votazione a scrutinio segreto:

Approvazione dei seguenti Atti internazionali fra il Regno d'Italia e la Repubblica turca: a) Trattato concernente l'estradizione firmato in Roma il 19 giugno 1926; b) Convenzione concernente la protezione giudiziaria e l'assistenza reciproca delle autorità giudiziarie in materia civile e penale e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie firmata in Roma il 10 agosto 1926 (351):

Senatori votanti	158
Favorevoli	151
Contrari	7

Il Senato approva.

Disposizioni per la repressione delle frodi nei burri (352-A):

Senatori votanti	158
Favorevoli	151
Contrari	7

Il Senato approva.

Cessione all'Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia dei beni costituenti l'ex Colonia Agricola di San Martino delle Scale, presso Palermo (336):

Senatori votanti	158
Favorevoli	148
Contrari	10

Il Senato approva.

Esecuzione del Trattato di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale fra l'Italia e la Finlandia firmato a Helsingfors il 10 luglio 1929 (350):

Senatori votanti	158
Favorevoli	148
Contrari	10

Il Senato approva.

Classifica in prima categoria delle opere di bonificazione delle zone paludose esistenti nella Val Venosta e della Laguna di Grado (388):

Senatori votanti	158
Favorevoli	148
Contrari	10

Il Senato approva.

Esecuzione del Protocollo firmato a Parigi il 15 giugno 1929 che reca altresì emendamenti alla Convenzione relativa alla Navigazione aerea del 13 ottobre 1919 (389):

Senatori votanti	158
Favorevoli	148
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2316, portante disposizioni per la produzione ed il commercio degli olii commestibili (368):

Senatori votanti	158
Favorevoli	150
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 1999, che sostituisce il 2° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 8 maggio 1927, n. 680, con altro che stabilisce le funzioni attribuite al Commissario

straordinario dell'Opera Nazionale Dopolavoro (317):

Senatori votanti	158
Favorevoli	150
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1406, riguardante agevolazioni fiscali all'alcool di vino destinato alla preparazione del cognac ed alla fabbricazione dell'aceto (398):

Senatori votanti	158
Favorevoli	149
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1769, che concede l'esenzione doganale per un contingente straordinario di melazzo di canna destinato alla produzione di foraggi melazzati (304):

Senatori votanti	158
Favorevoli	148
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 settembre 1929 n. 1662, che modifica il regime doganale del bromo e dei prodotti bromici (377):

Senatori votanti	158
Favorevoli	148
Contrari	10

Il Senato approva.

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 14 marzo 1929, n. 298, e 6 novembre 1929, n. 1906, relativi al trattamento doganale dello jodio e dei prodotti derivati (378):

Senatori votanti	158
Favorevoli	149
Contrari	9

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (414):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	8

Il Senato approva.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1929, n. 1396, riflettente la partecipazione del Governo della Tripolitania al finanziamento della impresa di Pisida (311);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2006, concernente l'aumento dell'assegno straordinario annuo concesso alla madre di Filippo ed Ubaldo Corridoni (327);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1929, n. 2108, concernente la delega al Governatore delle Isole italiane dell'Egeo a ricevere il giuramento di coloro che debbono prestarlo per l'esercizio dei loro uffici nelle Isole stesse (383);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2225, contenente modifiche alle leggi sull'ordinamento e sull'avanzamento del Regio esercito nella parte relativa agli Enti ospedalieri militari e agli ufficiali medici (381);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1929, n. 2117, concernente il conferimento al comune di Catanzaro di poteri straordinari per il riordinamento degli uffici e dei servizi e per la dispensa del personale (375);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1929, n. 2171, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1929-30 e convalidazione dei Regi decreti 30 dicembre 1929, n. 2170, 30 dicembre 1929 n. 2221 e 30 dicembre 1929, n. 2240, autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario medesimo (421);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1929, n. 2169, recante proroga di disposizioni riflettenti la Sezione speciale della Corte dei conti e transitorie variazioni ai ruoli del personale della Magistratura e di concetto della Corte dei conti (384);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2096, concernente la devoluzione a favore dell'Ente autonomo del Teatro alla Scala di Milano del diritto erariale e del diritto demaniale sugli spettacoli che avranno luogo nel detto Teatro (376);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1768, concernente il trattamento doganale degli olii minerali lubrificanti destinati alla fabbricazione degli olii bianchi (303);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 dicembre 1928, n. 3517, che approva la Convenzione dell'oppio, conclusa in Ginevra il 19 febbraio 1925 (387);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1445, che stabilisce agevolazioni fiscali per la istituzione nell'Italia meridionale e insulare di stabilimenti per la raffinazione di olii di oliva (290);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1443, che accorda agevolazioni fiscali all'industria degli zuccheri invertiti, preparati con saccarosio e suoi derivati (321).

II. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (439).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti inerenti ai quadri del Regio esercito (344);

Modifiche alla legge 6 giugno 1929, n. 1024, recante provvedimenti a favore dell'incremento demografico (409). - *(Iniziato in Senato)*;

Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dell'Azienda autonoma per le poste e i telegrafi e di quella per i servizi telefonici di Stato, per l'esercizio finanziario 1925-26 (428);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1903, portante autorizzazione di una nuova assunzione di impegni entro il limite di 110 milioni di lire per la prosecuzione di lavori della linea direttissima Firenze-Bologna (314)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1982, che ha dato esecuzione nel Regno ai seguenti Atti internazionali:

1° Convenzione sanitaria veterinaria fra l'Italia e la Francia, con relativo Protocollo di firma, stipulati in Parigi il 31 maggio 1929;

2° Protocollo italo-svizzero per gli autoservizi turistici fra i due Stati, stipulato in Berna il 7 agosto 1929;

3° Accordo italo-finlandese per l'esenzione dal pagamento dei diritti di vidimazione dei certificati di origine e delle fatture commerciali, concluso ad Helsingfors mediante scambio di note del 15 agosto 1929;

4° Scambi di note italo-persiani intervenuti a Teheran, il primo il 9 maggio e il secondo il 9 agosto 1929, che prorogano rispettivamente al 10 agosto e al 10 novembre 1929 l'Accordo provvisorio italo-persiano del 25 giugno 11-24 luglio 1928;

5° *Modus vivendi* di commercio e navigazione fra il Regno d'Italia e la Repubblica Turca, concluso in Angora mediante scambio di note del 3 agosto 1929 (328);

Conversione in legge del Regio decreto 28 luglio 1929, n. 1363, recante ulteriore sgravio della tassa sugli scambi commerciali e soppressione di talune tasse ed imposte minori (319);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1930, n. 37, contenente prov-

vedimenti temporanei per le fusioni di società commerciali (363). - (*Iniziato in Senato*).

IV. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (427).

La seduta è tolta (ore 19.20).

Risposta scritta ad una interrogazione.

DI ROVASENDA. — Al Ministro della giustizia e degli affari di culto per conoscere il suo pensiero sulla circolare della Regia Procura di Torino 14 ottobre 1929-VII, circa le perizie per i processi per reati contro la moralità, indirizzata ai sostituti procuratori del Re, ai pretori, al Presidente del Tribunale, al Consigliere istruttore: circolare, che per la pubblicazione fattane dalla *Gazzetta del Popolo* in data 7 novembre, venne favorevolmente accolta dalla pubblica opinione.

RISPOSTA. — In risposta alla interrogazione della S. V. Onorevolissima Le dichiaro che la circolare in data 14 ottobre 1929-VII, della Regia Procura di Torino, circa le perizie nei processi per reati contro la moralità, riscuote la mia approvazione.

Il Ministro:
ROCCO.

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.