

CII^a TORNATA

MARTEDÌ 19 MAGGIO 1931 - Anno IX

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Commemorazioni (dei senatori Nasini, Suardi, Capotorto e Rizzetti)	Pag. 3673
PRESIDENTE	3673
DE BONO, <i>ministro delle colonie</i>	3674
Comunicazioni della Presidenza.	3673
Congedi	3672
Disegni di legge:	
(Annuncio di presentazione)	3675
(Approvazione):	
« Approvazione della clausola facoltativa di cui all'articolo 36 dello Statuto della Corte permanente di giustizia internazionale, accettata dall'Italia con dichiarazione 9 settembre 1929 » (567)	3678
« Approvazione della Convenzione sull'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale conclusa a Roma tra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 » (810)	3679
« Conti consuntivi del Fondo speciale delle corporazioni per gli esercizi finanziari 1927-28 e 1928-29 » (821)	3685
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1693, che proroga al 31 dicembre 1950 la facoltà di emissione dei biglietti di banca concessa alla Banca d'Italia » (797)	3691
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 130, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31 e convalidazione dei Decreti Reali 16 febbraio 1931, nn. 131 e 132, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (813)	3692
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1656, che approva i seguenti accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930: 1° Accordo in	

materia di proibizioni e restrizioni all'importazione; 2° Convenzione sanitaria veterinaria » (836)	3692
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo alla applicazione della valuta legale ai dazi doganali » (837)	3692
« Approvazione della Convenzione di stabilimento con Protocollo stipulata a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 » (827)	3693
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 221, relativo all'approvazione della proroga al 1° giugno 1931 del <i>modus vivendi</i> di stabilimento provvisorio, stipulato a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di Note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930 » (844).	3693
(Discussione):	
« Autorizzazione al Governo del Re a pubblicare il nuovo codice di commercio a libri o titoli separati » (721)	3679
RICCI FEDERICO	3679
SUPINO, <i>relatore</i>	3681
ROCCO, <i>ministro della giustizia e degli affari di culto</i>	3683
« Disciplina nell'uso del nome " Seta " » (832)	3686
DE CAPITANI	3686
MARCELLO, <i>relatore</i>	3689
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 » (843)	3693
ROMEO	3694
VANZO	3697
BALBO, <i>ministro dell'aeronautica</i>	3698
ANCONA, <i>relatore</i>	3703
(Presentazione)	3707
(Ritiro)	3673

Interrogazioni :	
(Annuncio)	3707
Omaggi	3672
Relazioni :	
(Annuncio di presentazione)	3677
(Presentazione)	3707
Ringraziamenti	3673
Uffici (Riunione degli)	3678

La seduta è aperta alle ore 16.

BISCARETTI ROBERTO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Amero D'Aste per giorni 20; Anselmino per giorni 20; Bistolfi per giorni 20; Borsarelli per giorni 5; Brezzi per giorni 5; Pagliano per giorni 7; Tamassia per giorni 20; Tamborino per giorni 12; Torre per giorni 3.

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

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Biscaretti di dare lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

BISCARETTI, segretario:

Senatore Filippo Crispolti: *A. Fogazzaro nel ventennio dalla morte (7 marzo 1911-31). Ricordi personali.*

Senatore E. Morpurgo: *Commemorazione di Bonaldo Stringher all'Accademia di Udine (11 febbraio 1931).*

Senatore Francesco Salata:

G. Gambarin: *Gli scritti inediti del Tommaseo su Venezia nel 1848-49.*

Library of Congress (Washington - Stati Uniti d'America): *Report of the Librarian of Congress for the fiscal year ending June 30th 1930.*

Senatore Alessandro Guaccero:

1° *Piedi torti: trattamento chirurgico ortopedico.*

2° *La spondilite tubercolare (morbo di Pott).*
R. Accademia dei Rozzi in Siena: *Ristampe di tre antiche commedie per la ricorrenza del quarto centenario della fondazione.*

Senatore V. Cian: *Cesare Ferrero di Cambiano.*

Egidio Casasco: *L'uomo e gli animali (Gli inutili maltrattamenti).*

Senatore Filippo Crispolti: *Alla scuola di Dante.*

R. Cerciello: *Appunti sulla lesione nei negozi giuridici.*

Senatore Corrado Ricci: *Nota delle pubblicazioni di Corrado Ricci (1877-1931).*

Fondazione Marco Besso in Roma: *Il contributo dell'Italia nella guerra mondiale. Conferenze di A. Tosti, A. Baldini, C. Manfroni, M. Caracciolo, A. Valori.*

Institut international du froid: *Actes du V^e Congrès international du froid. Vol. V.*

R. Rossi:

Dott. Arnaldo Gnaga: *Breve storia del tiro al bersaglio in Brescia.*

Senatore F. Salata: *Per Guglielmo Oberdan.*

Senatore Corrado Ricci: *Pomponio Allegri.*

Società delle Nazioni, Ginevra. Conferenza internazionale del lavoro: *Projets de Conventions: 1927, 1929, 1930.*

Associazione italiana fascista per l'igiene: *Atti del VII Congresso nazionale (Siena, 1929 anno VII).*

Gran Magistero dell'Ordine dei Ss. Maurizio e Lazzaro: *Elenco alfabetico dei decorati (1900-1929).*

Senatore Benedetto Croce:

1° *Un episodio della rivoluzione napoletana del 1820-21.*

2° *Santa Filomena.*

Unione bancaria nazionale, Brescia: *Raccolta periodica di legislazione tributaria, 1931.*

Carlo Della Valle: *Omaggio a Pellegrino Matteucci (1881-1931).*

Istituto italiano di Credito fondiario: *Relazione del Consiglio e dei Sindaci per l'anno 1930.*

Umberto Baldoni: *La battaglia di Rimini, 25 marzo 1831.*

Senatore G. De Michelis: *La disoccupazione*

operaia. *Una migliore distribuzione della popolazione della terra e dei capitali.*

Accademia dei Concordi di Rovigo: *Giovanni Miani, esploratore dell'Uelle nel 1872.* (Conferenza di P. L. M. Lotar).

Giorgio Mortara: *Prospettive economiche 1931-IX.*

Camera di commercio e industria di Vienna: *Das heutige Oesterreich.*

Giorgio Mortara: *Recenti vicende finanziarie. Recenti vicende monetarie. Trasporti terrestri. Trasporti marittimi.*

On. Araldo di Crollalanza: *Aspetti dell'Italia nuova. Le opere pubbliche.* Discorsi alla Camera dei deputati e al Senato del Regno.

Emilio Bellavita: *Adua.*

Società Ligure di storia patria: *Atti della Società:* voll. LVII e LVIII.

Senatore Corrado Ricci:

G. De Angelis D'Ossat: *Il sottosuolo dei Mercati Traianei e del Foro d'Augusto.*

Francesco A. Répaci: *La gestione delle Ferrovie dello Stato nel 1929-1930.*

Giacomo Devoto: *Studi Baltici.* Vol. I.

Ritiro di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che l'onorevole ministro dell'educazione nazionale ha trasmesso il decreto Reale in data 23 marzo 1931-IX che lo autorizza a ritirare il disegno di legge n. 817, concernente l'autorizzazione a coordinare in Testo Unico le disposizioni legislative vigenti per l'istruzione media classica, scientifica e magistrale.

Comunicazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Commissione parlamentare istituita ai sensi dell'articolo 2 della legge 17 marzo 1930, n. 230, ha trasmesso la relazione sul Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.

Il ministro degli affari esteri ha trasmesso i documenti relativi a progetti di convenzioni e a raccomandazioni adottati dalla Conferenza

internazionale del Lavoro nelle sessioni 10ª, 12ª e 14ª.

Il Presidente della Commissione parlamentare costituita a norma dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1925, n. 2260, ha trasmesso la relazione sui progetti dei decreti contenenti le norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice penale e del codice di procedura penale, sui quali il ministro della giustizia aveva richiesto il parere.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato il telegramma di ringraziamento inviato da S. A. R. il Principe Ferdinando di Savoia Genova:

« A V. E. che con così nobili parole ha commemorato il nostro amato Scomparso con cuore commosso il vivo ringraziamento mio e dei miei fratelli.

« Suo affezionatissimo

« Ferdinando di Savoia ».

Dalla famiglia del defunto senatore Luiggi è anche pervenuta la seguente lettera di ringraziamento per le onoranze rese in Senato al compianto senatore:

« Anversa, 25 marzo 1931.

« Eccellenza,

« Ricevo or ora i giornali italiani che recano le parole che Ella ha gentilmente voluto pronunciare al Senato in commemorazione del mio compianto genitore.

« A nome mio e dei miei mi permetto ringraziarla di quanto Ella ha voluto dire in memoria del caro Estinto.

« Suo dev.

« Mario L. Luiggi ».

Commemorazione dei senatori Nasini Raffaello, Suardi Gianforte, Capotorto Pietro e Rizzetti Carlo.

PRESIDENTE. (*Si alza; contemporaneamente si alzano senatori e ministri.*)

Prima di cominciare i nostri lavori rievochiamo, onorevoli colleghi, le care figure di coloro che ci abbandonarono durante l'interruzione delle sedute del Senato.

Alta fama scientifica illustrava il nome di Raffaello **Nasini**, senese, già allievo del Cannizzaro in Roma e del Landolt a Berlino, per lunghi anni professore di chimica generale nell'Università di Padova, e poi in quella di Pisa. Autore di opere molto pregiate, nelle quali raccolse e ordinò i risultati dei suoi studi e delle sue esperienze, non soltanto non trascurò per l'amore delle ricerche teoriche il vastissimo campo delle applicazioni, ma fu tra i più attivi ed efficaci rinnovatori dell'indirizzo tecnico-scientifico delle industrie chimiche italiane. Come rettore, per un quinquennio, dell'Università di Padova, e come membro del Consiglio Superiore della Pubblica Istruzione diede prova di sapere largamente intendere e fortemente propugnare gli interessi generali della cultura italiana. Dal 22 dicembre 1928 Raffaello Nasini era stato chiamato a far parte di questo nostro Consesso, che egli onorò con l'autorità del suo nome insigne.

Amato da tutti per la cordiale bontà era il conte Gianforte **Suardi**, discendente di antica e illustre famiglia bergamasca, nobilissima personalità di gentiluomo, di patriota e di uomo politico. Per parecchi anni e a due riprese sindaco benemerito della sua città, deputato al Parlamento durante otto legislature, sottosegretario di Stato, senatore dal 1919, in ogni ufficio pubblico lasciò traccia durevole della sua alacre e intelligente volontà di bene. Negli anni tempestosi prima della guerra, quando la mancanza di forze politiche organizzate per la difesa dell'ordine sociale e nazionale incoraggiava pericolosamente l'assalto dei partiti sovversivi contro lo Stato, Gianforte Suardi fu uno dei principali promotori dell'alleanza fra costituzionali e cattolici, e auspicò insistentemente, nel 1904, la revoca del *non expedit* da parte di papa Pio X. Di quegli avvenimenti, i quali ebbero vasta ripercussione nella vita pubblica italiana del tempo, egli stesso riferì felicemente importanti ricordi personali in uno scritto, che resta documento

notevole dei fatti narrati, oltre che delle preclare qualità politiche di Gianforte Suardi.

Il 17 aprile scorso si spegneva in Roma, novantenne, Giovanni Pietro **Capotorto**, di Giovinazzo in terra di Bari, che, salito fino ai sommi gradi della gerarchia giudiziaria, chiuse la sua onorata carriera come Procuratore generale presso la Corte di cassazione. Egli appartenne a quella eletta schiera di magistrati i quali nell'adempimento delle loro funzioni prodigano, insieme con la più delicata modestia, tutta la competenza del loro profondo sapere. Di lui, nominato senatore nel 1913, resta pura e venerata la memoria fra i molti che lo conobbero e lo stimarono.

Anche novantenne ci ha lasciati l'ottimo nostro collega Carlo **Rizzetti** torinese. Di umile origine, in ancor giovane età, con una forza di volontà operosa e costante, egli aveva saputo conquistarsi una elevata posizione sociale nel commercio e nell'industria e aprirsi poi la via nel campo politico. Aveva presieduto il Consiglio provinciale di Novara per trent'anni, era stato deputato di Varallo durante sei legislature, sottosegretario di Stato, vicepresidente del Consiglio superiore dell'industria, senatore dal 1913, svolgendo sempre un'attività ispirata a sani principi di patriottismo, e sempre portando un suo contributo di serietà e di buona preparazione. Fu particolarmente assiduo, fin che la salute ebbe a consentirglielo, alle sedute della nostra Assemblea, come era stato ai lavori della Camera, partecipando ai maggiori dibattiti parlamentari, e dettando apprezzate relazioni su notevoli disegni di legge.

Di questi egregi uomini il Senato serberà lungamente il ricordo e il rimpianto.

DE BONO, *ministro delle colonie*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE BONO, *ministro delle colonie*. Il Governo si associa al cordoglio del Senato per i senatori scomparsi.

Elenco di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Libertini di dar lettura dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza durante l'intervallo delle sedute.

LIBERTINI, segretario:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 134, riguardante i ruoli organici di alcuni personali appartenenti al Ministero delle corporazioni (835).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1656, che approva i seguenti Accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930:

1° Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione;

2° Convenzione sanitaria veterinaria (836).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo all'applicazione della valuta legale ai dazi doganali (837).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 gennaio 1931, n. 157, 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) (838).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 gennaio 1931, n. 176, concernente la istituzione del preventivo esame sulle invenzioni presentate nelle mostre ed esposizioni nazionali alle quali sia stata concessa la protezione temporanea (839).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1931, n. 175, recante modificazioni alla composizione del Consiglio generale dell'Istituto Nazionale dell'Esportazione (841).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 febbraio 1931, n. 142, concernente concessione di mutui ai danneggiati dal terremoto del 30 ottobre 1930, da parte della costituenda Sezione autonoma del Consorzio per la

concessione dei mutui ai danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (842).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 221, relativo all'approvazione della proroga al 1° giugno 1931, del *modus vivendi* di stabilimento provvisorio, stipulato a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930 (844).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 marzo 1931, n. 261, concernente il passaggio alla II Commissione del Ministero dell'educazione nazionale di talune delle attribuzioni spettanti al Comitato esecutivo della VI Sezione del Consiglio Superiore dell'educazione nazionale in materia di carriera, di disciplina e di ricorsi del personale degli Istituti nautici (846)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative (847).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31, e convalidazione dei decreti Reali 23 marzo 1931, nn. 279 e 312, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (848).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 345, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1931 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (849).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 291, che assegna l'appannaggio di lire 100.000 annue a S. A. R. il Principe Adalberto di Savoia-Genova, Duca di Bergamo (850).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 271, recante modificazione delle tasse di bollo sulle bollette e quietanze per proventi doganali (851).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1931, n. 300, relativo all'istituzione di una tassa speciale per i passaporti per paesi transoceanici (852).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1931, n. 315, che modifica

la tassa per il rilascio del passaporto nel Regno e all'Estero (853).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 gennaio 1931, n. 149, che reca provvedimenti a favore dell'industria della pesca (854).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1931, n. 137, che approva il Protocollo firmato a Roma fra l'Italia e la Francia il 10 febbraio 1931 e inteso a modificare alcune voci dei precedenti Accordi commerciali italo-francesi del 13 novembre 1922 e del 7 marzo 1928 (859).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 348, recante provvedimenti per la riparazione o la ricostruzione degli edifici destinati a fine pubblico danneggiati dal terremoto del 23 luglio 1930 nella città di Napoli e nei comuni delle provincie di Napoli e di Salerno (860).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 354, con il quale è stato modificato l'articolo 3 del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, convertito nella legge 6 gennaio 1931, n. 6, concernente provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino (863).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1931, n. 165, recante l'autorizzazione della ulteriore spesa di lire 15.000.000 per l'attuazione delle provvidenze in favore dei danneggiati dal terremoto del 23 luglio 1930 (864).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 301, concernente provvedimenti per la costruzione e ricostruzione di edifici di culto, assistenza, beneficenza, educazione e istruzione dell'Archidiocesi di Messina (865).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire (866).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia (868).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente au-

tonomo del Politeama Fiorentino di un diritto addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze (869).

Dal Ministro dell'Interno:

Distacco dal comune di Palaia e aggregazione a quello di Pontedera della frazione Treggiaia (856).

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 1931 al 30 giugno 1932 (840).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (843).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (855).

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (858).

Dal Ministro della Guerra:

Passaggio agli uffici territoriali del genio civile delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi (861).

Ufficiali osservatori dall'aeroplano (862).

Dal Ministro dell'Educazione Nazionale:

Erezione in Ente morale del Regio Osservatorio astronomico di Collurania (Teramo) (845).

Dal Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1931, n. 240, recante disposizioni straordinarie a favore del Consorzio di irrigazione della Valtidone (834).

Autorizzazione al Governo del Re ad includere ulteriori disposizioni di legge nel Testo Unico delle leggi sulla pesca (867).

Dal Ministro delle Comunicazioni:

Norme per la definitiva liquidazione dei compensi di costruzione alle navi mercantili

previsti dal Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211 (857).

RELAZIONI.

Dalla Commissione di Finanze:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 130, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31 e convalidazione dei decreti Reali 16 febbraio 1931, nn. 131 e 132, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (813).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (819).

Conti consuntivi del Fondo speciale delle Corporazioni per gli esercizi finanziari 1927-1928 e 1928-29 (821).

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (840).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (843).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (855).

Dalla Commissione per la conversione in legge dei decreti legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 dicembre 1930, n. 1882, contenente norme dirette a rendere più efficiente la vigilanza governativa sulle società cooperative (781).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 febbraio 1931, n. 206, concernente il trattamento di quiescenza e previdenziale del personale delle Casse di risparmio, dei Monti di pietà di prima categoria, del Consorzio Nazionale per il Credito Agrario di miglioramento, degli Istituti speciali di Credito agrario e dei Consorzi che provvedono ad opere di bonifica integrale, in dipendenza del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1491 (828).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1931, n. 240, recante disposizioni straor-

dinarie a favore del Consorzio di irrigazione della Valtidone (834).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 134, riguardante i ruoli organici di alcuni personali appartenenti al Ministero delle corporazioni (835).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 febbraio 1931, n. 142, concernente concessione di mutui ai danneggiati dal terremoto del 30 ottobre 1930, da parte della costituita Sezione autonoma del Consorzio per la concessione dei mutui ai danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (842).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 345, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1931 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (849).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 291, che assegna l'appannaggio di lire 100.000 annue a S. A. R. il Principe Adalberto di Savoia-Genova, Duca di Bergamo (850).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 gennaio 1931, n. 157, 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) (838).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1931, n. 175, recante modificazioni alla composizione del Consiglio generale dell'Istituto Nazionale dell'Esportazione (841).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1656, che approva i seguenti Accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930:

1° Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione;

2° Convenzione sanitaria veterinaria (836).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo all'applicazione della valuta legale ai dazi doganali (837).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 221, relativo all'appro-

vazione della proroga al 1° giugno 1931, del *modus vivendi* di stabilimento provvisorio, stipulato a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930 (844).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 271, recante modificazione delle tasse di bollo sulle bollette e quietanze per proventi doganali (851).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 febbraio 1931, n. 137, che approva il Protocollo firmato a Roma fra l'Italia e la Francia il 10 febbraio 1931 e inteso a modificare alcune voci dei precedenti Accordi commerciali italo-francesi del 13 novembre 1922 e del 7 marzo 1928 (859).

Dagli Uffici Centrali:

Approvazione della clausola facoltativa di cui all'art. 36 dello Statuto della Corte permanente di Giustizia internazionale, accettata dall'Italia con dichiarazione 9 settembre 1929 (567).

Autorizzazione al Governo del Re a pubblicare il nuovo Codice di commercio a libri o titoli separati (721).

Approvazione della Convenzione sull'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale conclusa a Roma tra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 (810).

Approvazione della Convenzione di stabilimento con Protocollo stipulato a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 (827).

Disciplina nell'uso del nome « seta » (832).

Regime giuridico delle proprietà in zone militarmente importanti (782).

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Avverto il Senato che domani alle ore 15,30 avrà luogo la riunione degli Uffici per l'esame dei seguenti disegni di legge:

Autorizzazione, all'effetto del loro aumento, alla revisione dei canoni e dei proventi analoghi dovuti all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in corrispettivo di concessioni od autorizzazioni in genere (833) - (*Iniziato in Senato*);

Erezione in Ente morale del Regio Osser-

vatorio astronomico di Collurania (Teramo) (845);

Distacco dal Comune di Palaia e aggregazione a quello di Pontedera della frazione Treggiaia (856);

Norme per la definitiva liquidazione dei compensi di costruzione alle navi mercantili previsti dal Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211 (857);

Passaggio agli uffici territoriali del genio civile delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi (861);

Ufficiali osservatori dall'aeroplano (862);

Autorizzazione al Governo del Re ad includere ulteriori disposizioni di legge nel testo unico delle leggi sulla pesca (867).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Approvazione della clausola facoltativa di cui all'articolo 36 dello Statuto della Corte Permanente di Giustizia Internazionale, accettata dall'Italia con dichiarazione 9 settembre 1929 » (N. 567).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione della clausola facoltativa di cui all'articolo 36 dello Statuto della Corte permanente di giustizia internazionale, accettata dall'Italia con dichiarazione 9 settembre 1929 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

È approvata l'accettazione, con la dichiarazione fatta dall'Italia il 9 settembre 1929, della « clausola facoltativa » di cui all'art. 36 dello Statuto della Corte Permanente di Giustizia Internazionale, sottoscritto in Ginevra dall'Italia ed altri Stati, con Protocollo di firma in data 16 dicembre 1920.

PRESIDENTE. È 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.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione sull'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale conclusa a Roma tra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 » (N. 810).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione della Convenzione sull'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale conclusa a Roma tra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge lo Stampato N. 810.

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 alla Convenzione sull'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale conclusa a Roma tra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore un mese dopo lo scambio delle ratifiche della Convenzione di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione al Governo del Re a pubblicare il nuovo Codice di commercio a libri o titoli separati » (N. 721).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione al Governo del Re a pubblicare il nuovo codice di commercio a libri o titoli separati ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare separatamente singoli libri o titoli del nuovo Codice di commercio, di cui al n. 2 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 1923, n. 2814.

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

RICCI FEDERICO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Onorevoli colleghi. La relazione del ministro e quella della Commissione sono così chiare e convincenti che nulla vi è da aggiungere. Si tratta principalmente delle Società anonime, per le quali giustamente si chiedono disposizioni di legge più efficaci, e più consone al progresso dei tempi.

Condivido i concetti esposti dall'onorevole relatore circa i vari punti trattati, quali la costituzione delle Società, le assemblee generali, il regime delle obbligazioni ecc. Mi permetterò solamente di sottomettere al Senato alcune osservazioni relative alla compilazione del bilancio delle anonime, il quale bilancio è l'atto amministrativo più importante nella vita annuale delle Società, ed è il solo di dominio pubblico.

Redigerlo in modo rispondente al vero, in modo chiaro, sì da non dar luogo ad equivoci, è certamente la migliore profilassi contro ogni abuso.

Ma non basta redigerlo: bisogna che sia reso di pubblica ragione, e che il pubblico lo legga e se ne interessi.

La nostra stampa trascura generalmente questa parte. Noi leggiamo, inseriti nei giornali quotidiani, magniloquenti relazioni di Consigli d'amministrazione, le quali spesso, trascurando i particolari della gestione con linguaggio per lo meno da ministri, si innalzano a prospettare vasti orizzonti nazionali ed internazionali. Ma raramente i giornali riportano i dati del bilancio.

Vero è che questi dati si debbono comunicare in cancelleria e debbono essere riprodotti sul foglio degli annunci legali e sul bollettino delle anonime. Ma in pratica si ottempera veramente a queste prescrizioni?

Io potrei citarvi i casi di Società che o non pubblicarono i bilanci o li pubblicarono con notevoli ritardi.

Ciò è indizio d'una certa rilassatezza, da parte dell'autorità, come lo conferma un altro fatto piccolo in sè, ma che però è chiaro sintomo della situazione.

I bilanci debbono essere firmati dal presidente, dai sindaci e dal capo contabile. Non lo dice espressamente la legge, ma è intuitivo che la firma dev'essere intelligibile. Ciò non ostante, vengono presentati nelle cancellerie e ricevuti dai funzionari bilanci con firme inintelligibili, e vengono pubblicati negli atti ufficiali e nei detti bollettini bilanci con la dicitura: « firma illeggibile ». Si è spinto così il concetto dell'anonima fino a rendere completamente anonimo anche il bilancio. (*Ilarietà*).

Tale trascuratezza non è soltanto degli organi locali addetti alla conservazione e pubblicazione dei bilanci: è anche degli uffici superiori, direi quasi anche dei ministri. Sicchè sembra inutile far delle leggi se all'atto pratico non si applicano.

Il suddetto inconveniente lo riferii qui due anni or sono, ma non si è data importanza alla mia osservazione.

Succede talvolta che dopo un bilancio ottimo, con relativa distribuzione di abbondanti dividendi, la società si metta improvvisamente in liquidazione. Sono questi i fatti che spargono il discredito e la sfiducia, e nuociono ai buoni, ed allontanano il risparmio dalle anonime, cioè dalle più moderne e necessarie forme di imprese e di iniziative industriali.

Quel bilancio, della Società posta così in liquidazione, era stato redatto in forma equivoca sicchè si è prestato ad una interpretazione ben diversa dal vero!

Vediamo quali siano i maggiori e più frequenti inconvenienti.

Valutazione degli impianti. — Non è sempre conforme alle somme erogate; talora gli impianti furono sopra-valutati; cioè se ne è gonfiato il valore per far luogo ad un aumento di capitale e all'emissione di azioni gratuite.

Titoli e partecipazioni. — Questa è un'altra voce assai cara agli amministratori megalomani, a quei superuomini che passano buona parte della vita in viaggi e in congressi e che, dotati d'intelligenza superiore, sono capaci di guidare contemporaneamente 20 o 30 società.

Vi sono compresi, senza distinzione alcuna — parlo dei soli bilanci oggetto delle mie cri-

tiche — i titoli di Stato e quelli privati, e le partecipazioni più svariate, spesso valutate in maniera eccessiva, analogamente a quanto ho già notato per gli impianti.

Debitori. — In questa voce, come pure nel conto « Effetti », si trovano compresi, senza distinzione, i crediti realizzabili e i crediti verso debitori insolventi o in sofferenza.

Merci. — Le merci in magazzino dovrebbero esser valutate al costo o al prezzo corrente quando sia inferiore. Ciò dicasi dei prodotti. Ma talora si applicano prezzi più alti.

Creditori. — Sotto questo titolo, al passivo, vengono spesso messi insieme senza distinzione alcuna i creditori privilegiati ed i chirografari. Sicchè se consultate il bilancio di una società, potete esser tratti a giudicarlo buono e a ritenere che anche in caso di fallimento dovrete avere un buon riparto; ma in realtà capita spesso che l'attivo viene assorbito per buona parte dai creditori privilegiati, e a voi tocca un 10 %, quando ci si arriva.

Nemmeno vengono menzionate le ipoteche ed i pegni che sottraggono alla disponibilità determinati beni. Nè è fatto cenno dell'ammontare delle cambiali in circolazione, cioè di quelle cambiali di cui la società era beneficiaria e che ha, previa girata, scontato presso banche. L'importo di esse, dato che portano la firma della società, dovrebbe essere menzionato in bilancio: esse rappresentano un impegno, un rischio, perchè, qualora l'accettante non paghi, l'obbligazione deve essere adempiuta dalla società.

Indennità impiegatizie. — Infine non è fatto adeguato stanziamento per le indennità impiegatizie.

Quando avviene la liquidazione, le attività in gran parte si sciolgono qual neve al sole. Le passività invece crescono con l'aggiunta di nuovi creditori, si dilatano, si gonfiano oltre ogni proporzione. E allora i creditori chirografari si vedono ridotti in condizioni disastrose e prendono percentuali irrisorie dopo anni di attesa. E non solo i creditori chirografari, ma anche certe categorie di creditori privilegiati restano sacrificate: ad esempio, molte volte sono sacrificati gli impiegati. Il concordato dell'impiego privato stabilisce norme minuziose per quanto concerne le indennità; le quali ad esempio, quando si tratta dei gradi più ele-

vati, sono talvolta eccessive, tenendosi conto in forma troppo grave delle cointeressenze, provvigioni, gratificazioni ecc. Ma si è dimenticato la cosa più importante e cioè la garanzia. Oggi, se la liquidazione è disastrosa, è difficile riuscire a pagare le indennità agli impiegati o vi si provvede a spese dei creditori chirografari.

A questi inconvenienti si può ovviare, o per lo meno si possono notevolmente attenuare, imponendo, come accenna l'onorevole relatore, determinati criteri per i bilanci, cioè quasi un modulo ufficiale secondo il quale dovrebbero essere redatti. Anzitutto dovrebbe sempre farsi un parallelo col bilancio precedente, ponendo a fianco di ogni cifra la cifra corrispondente dell'ultimo bilancio. Per gli impianti e per gli immobili, per le cose insomma di proprietà della società dovrebbero sempre essere indicati i valori in base al costo, dando atto separatamente delle eventuali sopravvalutazioni, come pure del complesso degli ammortamenti. I titoli di Stato dovrebbero, a mio modo di vedere, essere sempre distinti dai titoli privati e la valutazione, così dei titoli come delle merci, non dovrebbe essere mai superiore al prezzo corrente. Le sofferenze e i crediti inesigibili o fallimentari dovrebbero essere tenuti distinti dagli altri, indicandone sommariamente le eventuali svalutazioni. Occorrerebbe indicare il complesso delle cose ipotecate o impegnate; dare atto dell'ammontare degli effetti in circolazione, distinguere i creditori privilegiati dai creditori comuni, menzionare l'ammontare delle indennità impiegatistiche complessivamente dovute, e fare, ad ogni esercizio, un accantonamento non inferiore a quelle maturate nell'anno, da investirsi o depositarsi presso terzi.

Con norme approssimativamente come queste, che la Commissione naturalmente perfezionerà e completerà, si potrebbero ottenere bilanci genuini.

Oggi, l'incertezza relativa al bilancio scoraggia in primo luogo amministratori e sindaci, specialmente dopo le gravi sanzioni comminate dagli ultimi decreti-legge. Scoraggia ed allontana i risparmiatori, i quali negano la loro fiducia a questa forma di investimento. Rende esitanti i terzi, fornitori, sovventori, clienti — i contraenti insomma della anonima — circa la misura di credito di cui la società è degna. Toglie la serenità ai dipendenti, cui viene a

manicare la sicurezza di un'onesta carriera; sicchè sono spinti a tesoreggiare e a vivere alla giornata, cercando via via altri impieghi. Danneggia infine il credito del Paese e tutta l'economia nazionale del cui sviluppo l'anonima è parte così cospicua.

Ho voluto esporre alcune osservazioni pratiche, desunte da esperienze passate, quali forse avranno avute anche molti colleghi.

Non mi dilungo ad esaminare altri punti, che involgono difficili questioni di diritto come ad esempio il voto plurimo, le società a catena ecc., certo che su questo argomento interverranno nella discussione altri colleghi di me assai più autorevoli e competenti.

SUPINO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SUPINO, *relatore*. Onorevoli colleghi. Parlerò brevemente per rispondere all'onorevole senatore Ricci, e per rivolgere una raccomandazione all'onorevole Ministro della giustizia.

Come vi sarà noto, gli studi per la riforma del codice di commercio, dopo molte e assai laboriose vicende, conclusero prima con la presentazione di un progetto pubblicato nel 1922, per opera di una Commissione ministeriale, e successivamente con altro progetto pubblicato nel 1925 per opera di una Commissione Reale. Senonchè dopo tutti questi studi si riconobbe, per un complesso di circostanze, in particolare per la gravità della crisi economica che travaglia non solo l'Italia, ma il mondo, che la pubblicazione di un intero codice era molto difficile; d'altra parte di fronte al moto veramente vorticoso dell'economia nazionale, quei progetti, sebbene pregevoli, appaiono, in alcune parti, alquanto invecchiati. Di qui la ragione del disegno di legge con il quale il Governo chiede l'autorizzazione a procedere alla pubblicazione del codice di commercio a libri e titoli separati.

Fu detto da alcuno che questa pubblicazione del codice a libri e titoli separati creerebbe una legislazione frammentaria non priva di inconvenienti, a danno del commercio e dell'unità del diritto commerciale.

L'obiezione non è fondata: la pubblicazione dell'intero codice non potrebbe convenientemente avvenire se non fra molto tempo, sia a ragione dell'attuale crisi economica, sia perchè, intorno ad alcune delle materie in esso contenute,

si stanno concretando accordi internazionali ai quali converrà che si uniformi il codice stesso. Ond'è che nel frattempo sarebbe necessario provvedere con piccoli ritocchi, come si è fatto finora, con quelle piccole leggine che abbiamo discusso e approvato. Non si può dire perciò che la pubblicazione del codice a libri e titoli separati possa creare una legislazione frammentaria, tende invece ad impedirla.

Assai più grave è determinare a quale tra le varie parti di detto codice si debba dare la precedenza nella riforma. Secondo il disegno di legge, com'è detto nella relazione ministeriale, si deve dare la precedenza alla materia delle società commerciali. L'Ufficio centrale consente in proposito e, nella sua Relazione, ritiene di aver dimostrato che le riforme da apportarsi ad altre parti del codice non sono nè fondamentali nè urgenti, e quindi non vi è nessun pericolo ad attendere.

La materia delle società commerciali, la quale è una delle più importanti, forse la più importante, ha invece bisogno di riforme fondamentali, in particolare per ciò che riguarda le società per azioni. Non è infatti possibile che la materia delle società per azioni sia, come attualmente, governata da un codice, che è quello vigente, pubblicato nel 1883, in un tempo nel quale quelle società erano meno di 500 con un capitale al disotto di un miliardo; mentre attualmente, secondo le ultime statistiche, sono 17.549, con un capitale di 52 miliardi.

Quali siano le più importanti fra le suddette riforme, è detto nella Relazione dell'Ufficio centrale, ed è inutile ripeterlo. Occorre provvedere a che non sia possibile costituire società con capitali infimi: ve ne sono parecchie le quali sono costituite col capitale di cinquemila lire, che effettivamente si riduce a 1500, perchè, come sapete, per la costituzione di una società basta versare i tre decimi su ciascuna azione.

Occorre, poi, che si renda più sicura la responsabilità degli amministratori, che si dettino nuove disposizioni per il cumulo delle cariche, per l'acquisto reciproco delle azioni, cioè per la così detta catena; per l'aumento del capitale; per le assemblee generali; per il regime delle obbligazioni, e soprattutto per la compilazione del bilancio. A riguardo di questa compilazione rispondo ora all'onorevole senatore

Ricci che, con la sua ben nota competenza, ha fatto in proposito alcuni rilievi.

Convengo pienamente su quanto egli ha detto, che cioè il bilancio non deve avere firme anonime o illeggibili; ricordo anzi che fino da quando si discusse in Senato il progetto per la riforma dei codici, osservai che si dovesse provvedere in questo senso non soltanto per il bilancio, ma bensì per tutti gli atti della Società. Attualmente noi vediamo, per esempio, convocata l'assemblea generale con invito così firmato: « Amministratore delegato » ovvero: « Il Presidente del Consiglio di amministrazione », senza che figurino nessun nome di persona. Ciò non deve essere ammesso; sono dunque d'accordo col senatore Ricci.

Le altre osservazioni dell'on. Ricci riguardano il modo di compilare il bilancio. Certo la compilazione del bilancio è uno dei punti più importanti e presenta attualmente gravissimi inconvenienti. Ma questo avviene particolarmente perchè il codice da noi vigente, a differenza di altre legislazioni, si limita a dire che il bilancio deve esporre con verità e chiarezza i guadagni ottenuti e le perdite sofferte, ma non dà nessun criterio sul modo con cui il bilancio deve essere formato, in modo che neppure un provetto ragioniere, esaminando il bilancio, può farsi una idea sicura della reale condizione della società. Per esempio, allorquando voi, onorevoli colleghi, leggete in un bilancio, partecipazioni 2 miliardi, titoli di proprietà 3 miliardi, e non sapete quali sono questi titoli e partecipazioni, e quali i criteri della loro valutazione, come è possibile che vi facciate un'idea sicura della situazione della società?

Vi sono, è vero, alcune società — ma sono ben poche — che sogliono allegare al bilancio un elenco dei titoli, e questo è già qualche cosa, ma non è tutto. Ecco dunque la ragione degli attuali inconvenienti; ad eliminarli provvede il progetto del codice di commercio presentato dalla Commissione Reale. I criteri accolti in questo progetto sono in gran parte quelli indicati dall'on. Ricci; tra gli altri è stabilito: che i titoli debbono essere iscritti al prezzo medio dell'ultimo semestre, che il bilancio deve contenere un elenco delle partecipazioni della società ad altre società, e degli utili conseguiti; che gli immobili, e le macchine siano valutati al

prezzo di acquisto, ed anche che annualmente siano diminuiti in ragione del deperimento, ed altro ancora. È dunque sperabile che, quando questi criteri potranno essere tradotti in legge, gli inconvenienti che ora lamentiamo saranno eliminati, almeno dentro certi limiti, perchè bisogna comprendere che taluni di tali inconvenienti sono inerenti alla natura stessa delle società per azioni, e non vi è modo di impedirli. Non si può impedire l'uso per evitare l'abuso. Prendendo esempio dal bilancio che oggi dobbiamo discutere, non si può sopprimere l'aviazione perchè cagiona alcuni disastri.

In sostanza questo è certo: le nuove disposizioni devono tutelare in modo migliore così i diritti dei soci, come quelli dei creditori. Tuttavia alla riforma occorre procedere con grande ponderazione sia per la grave difficoltà della materia, sia anche tenuto conto della crisi economica che attualmente travaglia il nostro Paese. Ed è appunto per questi motivi che l'Ufficio centrale chiede all'onorevole Ministro della giustizia di voler assicurare il Senato che anche per la pubblicazione del codice di commercio a libri e titoli separati sarà sentita la Commissione parlamentare.

Così, mercè la guida notoriamente autorevole del Ministro, la nuova legislazione risponderà agli interessi del commercio e della economia nazionale, e nello stesso tempo manterrà all'Italia nostra il primato della codificazione del diritto commerciale. (*Approvazioni*).

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Onorevoli senatori, il relatore dell'Ufficio centrale ha molto bene esposto le ragioni che hanno consigliato il Governo a presentare questo disegno di legge.

Come tutti sanno, con legge del 30 dicembre 1923, il Governo del Re venne autorizzato a pubblicare il Codice civile riveduto, il nuovo Codice di commercio, il nuovo Codice di procedura civile ed il nuovo Codice per la marina mercantile.

Era stabilito nella stessa legge che i progetti di questi codici, prima di essere pubblicati, dovessero essere sottoposti all'esame di una commissione composta di nove deputati e nove senatori. Successivamente, con legge del

24 dicembre 1925, il Governo del Re fu autorizzato a pubblicare il Codice penale ed il Codice di procedura penale. In quella occasione si stabilì che il Codice civile si potesse pubblicare, anzichè integralmente, a libri e titoli separati.

In adempimento dell'incarico avuto dal Parlamento, il Governo nominò una commissione molto autorevole, che ha lavorato molto proficuamente. Ma intanto la situazione generale della economia italiana è andata modificandosi in modo che tutte le disposizioni dei vari progetti di Codice di commercio elaborati non sembrano del tutto corrispondenti alla situazione odierna. D'altra parte la crisi economica che si è scatenata su tutto il mondo e che ha colpito anche il nostro Paese ha maggiormente messo in luce alcuni gravi inconvenienti della legislazione vigente, che appare oramai antiquata, risalendo essa al 1882.

Sarebbe sembrato opportuno affrettare la pubblicazione del Codice di commercio, ma ostacoli non lievi si frappongono all'esaudimento di questo desiderio. Prima di tutto vi sono ostacoli di indole tecnica: la pubblicazione del Codice di commercio presuppone la pubblicazione del terzo libro del Codice civile sulle obbligazioni, data la strettissima connessione tra il diritto delle obbligazioni civili ed il diritto commerciale.

Ora la pubblicazione del terzo libro è problema arduo che ha interferenze anche di natura politica e che forse non potrà essere fatta con la rapidità desiderabile.

D'altra parte oggi esiste una situazione economica la quale non è propizia alle riforme legislative, ed io anzi sono stato molto esitante nel decidermi ad affrontare riforme anche parziali in una situazione come l'odierna. È evidente che preparare riforme sotto l'assillo delle circostanze contingenti può portare all'adozione di soluzioni rispondenti bensì alle esigenze del momento ma non definitive, e sulle quali si potrebbe dover tornare il giorno in cui la situazione ridiventasse normale.

È pure evidente che ogni crisi è ammaestratrice, e serve ad accumulare esperienze utili per le riforme legislative, ma occorre scervere ciò che è contingente da ciò che è permanente, ciò che è accidentale da ciò che è sostanziale; il che non sempre è possibile mentre la crisi dura.

Ma gli avvenimenti sono precipitati, le lagnanze sono diventate insistenti, e pertanto si è imposta la necessità di anticipare la riforma di alcuni istituti, soprattutto quelli del fallimento e delle società, che hanno nella pratica dato luogo a maggior copia di inconvenienti.

Ed è per questo che il Governo ha presentato al Parlamento una legge con la quale si chiede l'autorizzazione — che del resto già esiste per il Codice civile — a pubblicare il Codice di commercio a titoli ed a libri separati.

Gli argomenti sui quali verterà la riforma, anzi l'anticipazione della riforma, sono stati molto bene accennati dall'onorevole relatore: soprattutto in tema di società.

Quest'ultimo tema è diventato oramai della più scottante attualità. Infatti per i fallimenti una leggina che il Parlamento approvò l'anno scorso, e che è in corso di applicazione, ha provveduto con buoni risultati alle necessità più urgenti. E credo di poter dire al Senato che in materia di procedura fallimentare le cose procedono meglio che per l'innanzi, e meglio ancora procederanno in seguito, quando avremo proceduto alla formazione degli albi degli amministratori giudiziari.

Invece in materia di società il problema si poneva in maniera più assillante. Pertanto il Governo ha emanato, in data 30 settembre 1930, una serie di disposizioni per colpire più severamente coloro che abusano della fiducia degli azionisti e del pubblico, facendo sperpero dei capitali loro affidati. Ma si tratta di norme di carattere repressivo e quindi essenzialmente penali; la riforma sostanziale potrà venire in seguito, ma con anticipazione sulla riforma generale.

L'Ufficio centrale e l'onorevole relatore hanno molto bene richiamato l'attenzione del Governo sui punti fondamentali della riforma del diritto delle società. L'onorevole senatore Ricci nella presente discussione si è intrattenuto sopra uno dei punti più importanti, quello, riguardante i bilanci. Nella relazione che ho avuto l'onore di premettere al disegno di legge ho accennato a uno degli inconvenienti più gravi che presenta l'attuale pratica delle società commerciali e cioè alla questione delle società a catena. Questione che dev'essere valutata obbiettivamente con molto spirito critico e grande serenità.

Evidentemente può essere utile anche a una società benissimo amministrata di formare società filiali collegate con essa per determinati rami della sua attività, o per rami di attività connessa con l'attività sociale.

Ma da questo primo passo, perfettamente lecito, poi si è andati molto al di là e si è cominciato col violare le disposizioni di legge per cui ogni società deve avere un fine e un oggetto ben determinati dallo statuto. Formando altre società a catena connesse con la prima, si è giunti ad allargare talmente la sfera di attività delle società, che i fini statutari ne vengono ad essere alterati profondamente. È questo un inconveniente grave. Ma ce ne sono dei più gravi; ci sono società a catena che hanno dato il modo di creare mucchi di carta senza alcuna consistenza economica. Si sono visti amministratori di società costituire un'altra società avente il solo scopo di possedere le azioni della prima; e poi una terza società col solo scopo di possedere le azioni della seconda, creando un cumulo di carta senza alcun valore effettivo. Tali creazioni non hanno in fondo altro scopo che quello di favorire i giuochi di borsa.

È questo uno dei punti più difficili del problema. L'onorevole relatore ha voluto accennare anche ad altri punti. Tra le altre questioni discusse quella del bilancio è forse la più seria. È forse la più seria perchè in materia di bilanci si è creata fino ad ora una situazione che io non voglio qualificare anarchica, ma che certo è di grande disordine, perchè la legge vigente non dà per la formazione del bilancio, che poche norme sommarissime. All'ombra di questa legislazione si è creata una pratica assolutamente priva di ogni freno. I bilanci delle società rappresentano oggi spesso non più il mezzo per far conoscere al pubblico le reali condizioni della società, ma per nasconderle.

L'onorevole senatore Ricci ha richiamato l'attenzione del Governo sopra la questione della sottoscrizione dei bilanci. Si tratta di questione che ha la sua importanza, ma la questione assillante è quella della sincerità dei bilanci. Non si chiede alle società di mettere in piazza i loro affari: tutti sanno quanto gli uomini di affari siano riluttanti alla pubblicità; ma ad ogni modo è necessario che si faccia sapere quello che occorre perchè il pubblico

possa formarsi un'idea precisa della situazione della società. Quando però si passa dalla affermazione di principi teorici alla soluzione pratica dei problemi, ci si imbatte in una serie di difficoltà gravissime. Soprattutto il passaggio da un regime di assoluta libertà a un regime di disciplina, sia pure riguardosa, non è facile, nè gli interessati vi si prestano agevolmente.

Uno dei rimedi più efficaci per ricondurre la sincerità nei bilanci delle Società anonime sarebbe certamente quello della rinuncia, da parte della finanza, all'imposta sopra gli utili non distribuiti e accantonati come riserva. Purtroppo in questo momento è impossibile pensare ad una riforma di questo genere, ma non vi è alcun dubbio che se si vuole assicurare la sincerità dei bilanci bisognerà prima o poi adottare un sistema che favorisca, con agevolazioni fiscali, la formazione delle riserve.

In risposta alla raccomandazione dell'Ufficio centrale del Senato, il Governo dichiara fin d'ora che non vi è alcun dubbio che, per pubblicare il nuovo Codice di commercio a libri separati, occorre sentire il parere della stessa Commissione, il cui parere è richiesto per la pubblicazione integrale del Codice. Dal contesto della disposizione del disegno di legge la cosa risulta evidente; ad ogni modo non ho difficoltà a dare le più ampie assicurazioni in proposito.

Questa riforma sarà fatta con la ponderazione che richiede la difficoltà della materia; con l'intento fermo di provvedere perchè i gravi inconvenienti finora verificatisi non abbiano a ripetersi per l'avvenire, e perciò siano efficacemente tutelati il credito e la buona fede che sono l'anima del commercio e condizione necessaria per la prosperità dell'economia nazionale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. L'articolo unico del disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Conti consuntivi del Fondo speciale delle Corporazioni per gli esercizi finanziari 1927-28 e 1928-29 » (N. 821).

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

suntivi del Fondo speciale delle corporazioni per gli esercizi finanziari 1927-28 e 1928-29 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge lo Stampato N. 821.

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.

È approvato il conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1927-28, allegato al conto consuntivo del Ministero delle corporazioni per l'esercizio 1928-29, nelle seguenti risultanze:

Entrate	L.	46.884.799,15
Spese		46.884.799,15

Differenza.		—
		=====

(Approvato).

Art. 2.

Le entrate del Fondo speciale delle corporazioni, accertate nell'esercizio finanziario 1928-29, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo di quella Amministrazione, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero delle corporazioni in L. 46.797.734,04 delle quali furono riscosse. . 46.393.320,44

e rimasero da riscuotere.	L.	404.413,60
		=====

(Approvato).

Art. 3.

Le spese del Fondo predetto, accertate nell'esercizio finanziario 1928-29, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in L. 46.797.734,04 delle quali furono pagate. . . 28.095.563,54

e rimasero da pagare.	L.	18.702.170,50
		=====

(Approvato).

Art. 4.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio finanziario 1927-28, restano determinate in L. 2.992.969,44
=====

che furono tutte riscosse.
(Approvato).

Art. 5.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio finanziario 1927-28, restano determinate in L. 18.444.865,25
delle quali furono pagate L. 14.602.260,16
=====

e rimasero da pagare. L. 3.842.605,09
=====

(Approvato).

Art. 6.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio 1928-29, sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1927-28 (articolo 2) L. 404.413,60

Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4). —

Somme riscosse e non versate (colonna r del riepilogo dell'entrata) —

Residui attivi al 30 giugno 1929 L. 404.413,60
=====

(Approvato).

Art. 7.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1928-29, sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1928-29 (articolo 3) L. 18.702.170,50

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 5) 3.842.605,09
=====

Residui passivi al 30 giugno 1929 L. 22.544.775,59
=====

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Disciplina nell'uso del nome « Seta » (N. 832).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Disciplina nell'uso del nome " Seta ,, ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario, legge lo Stampato N. 832.

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

DE CAPITANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CAPITANI. Onorevoli colleghi, il prodotto della seta ha fondamentale importanza per l'economia nazionale.

Grosse cifre lo dimostrano: 600.000 famiglie di agricoltori si dedicano alla bachicoltura; circa 200.000 persone sono impiegate nella industria della filatura, torcitura e tessitura della seta; ancora oggi circa 2 miliardi di lire rappresentano la eccedenza delle esportazioni sulle importazioni della seta.

Agricoltura, commercio, industria, datori di lavoro, lavoratori, istituti di credito, vi hanno connessi profondi e vitali interessi. Si aggiunga la tradizione e la storia da cui questa produzione italianissima è illuminata, e bene si comprende come questo e l'altro ramo del Parlamento spesso si siano dovuti occupare dei problemi ad essa inerenti.

Io stesso, dalle due tribune, ho avuto occasione di intrattenere i colleghi, e tanto più volentieri ritorno sull'argomento per sottolineare col plauso e la riconoscenza più profonda il disegno di legge per la protezione legale della

seta, sottoposto al nostro esame e che si raccomanda alla nostra approvazione.

La intrinseca bontà del provvedimento salta agli occhi leggendo le esaurienti e chiarissime relazioni del proponente — S. E. il ministro Bottai — e del relatore alla Camera on. Marelli, esperto industriale in seta, che nei suoi stabilimenti mi assicurava essere ritornato con grande fede all'impiego esclusivo di quella fibra tessile che sola deve essere chiamata seta. Il nostro relatore onorevole Marcello, appassionato studioso di ogni problema che riguardi l'agricoltura e l'industria italiana, ci offre un lavoro completo ed efficacissimo, richiamando leggi, regolamenti e decreti e prospettando il problema bacologico-serico con vera chiarezza.

Il provvedimento in esame ha un carattere fondamentale — la moralizzazione del commercio — che da solo ne assicura l'approvazione del Senato, sempre sensibilissimo per le questioni di onestà.

Il disegno di legge giunge alla Camera vitalizia confortato da ampie e calorose adesioni; basti ricordare, oltre il voto favorevole della Camera dei deputati, quello pure favorevole delle Corporazioni dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, dell'Ente serico nazionale, per comprendere come la proposta legge corrisponda a una necessità generalmente e unanimemente riconosciuta.

L'approvazione del progetto di legge, e la sua rigorosa applicazione, non potranno che avere effetti benefici su tutti i vasti settori della vita economica nazionale, che in qualche modo sono legati ed hanno interesse con la produzione, la lavorazione ed il commercio della seta.

Il mercato di un qualsiasi prodotto, nelle competizioni commerciali mondiali, deve cercare il fondamento della propria fortuna sulla base sicura della onestà nelle contrattazioni.

L'Italia — al terzo posto nella produzione mondiale della seta e al primissimo fra le nazioni europee — non poteva più a lungo trascurare di garantire la bontà e la purezza di questo che è, fra i suoi prodotti, uno dei più importanti e caratteristici.

La difesa direttamente esplicata nel campo commerciale, e cioè la tutela dei contratti di compravendita della seta, non tarderà a far

risentire i suoi vantaggi alla industria e, più su, alla produzione della materia prima.

Il relatore della Camera, onorevole Marelli, con acutezza ha rilevato che a differenza di tutte le provvidenze fino ad ora escogitate per la difesa della seta, le quali si limitavano alla sola prima parte del ciclo produttivo, e precisamente a quella che più direttamente interessa l'agricoltura, per la prima volta, e per merito del Fascismo, il problema serico ottiene una notevole tutela nelle ultime sue fasi, in quelle della vendita del prodotto.

Mi piace dare rilievo a questa particolare caratteristica del disegno di legge, perchè è precisamente a questo punto delicatissimo, in cui la produzione serica sfocia sul mercato e in esso si incontra con la concorrenza, che le qualità intrinseche del prodotto — non meno che il suo costo — devono sapersi imporre e vincere nella lotta ogni giorno più accanita per la conquista dei mercati.

Il Governo Fascista ha ben visto e bene provveduto dunque con la legge in esame che, ai fini diretti ed intrinseci, unisce il merito di richiamare l'attenzione sulla fase ultima del ciclo produttivo che nel momento attuale richiede le maggiori cure.

Esaminando il problema serico da questo punto di vista — per così dire a ritroso, dalla foce verso la sorgente — vediamo chiaramente come si è determinato lo stato di soggezione della produzione italiana a quella giapponese.

È ormai ozioso accennare ai mirabili progressi ottenuti nella bachicoltura da quel grande popolo, che da 40-50 milioni di chilogrammi di bozzoli che annualmente produceva verso la metà del secolo scorso, è arrivato ora (e le cifre ufficiali non sono forse inferiori alle vere?) a 350 milioni di chilogrammi.

Non è il fatto *quantitativo* che più ci colpisce, bensì il fatto *qualitativo*, il quale ultimo, precisamente, è quello che ci sta mettendo fuori mercato.

Vi è da rimanere meravigliati di fronte ai progressi industriali ottenuti da quel Paese: non è solo la grandiosità della organizzazione commerciale raggiunta che meraviglia; soprattutto è la completezza di questa organizzazione che più interessa. Là vi sono potentissime società di filatura che cominciano col produrre in propri stabilimenti il seme adatto, esse

hanno stabilimenti di assaggio, laboratori per indagini, studi, ricerche; là il filatore si è tenuto e si tiene a strettissimo contatto coll'allevatore da un lato e col consumatore dall'altro, e di quest'ultimo seguè grado grado i bisogni e le esigenze.

È così che con un lavoro silenzioso e pertinace, il Giappone ha saputo strapparci il mercato americano avendo raggiunto quel grado di « uniformità del filo » e costanza nel tipo che la tessitura americana mette al primo posto fra tutti gli altri pure importanti requisiti della seta, pei quali ancora oggi noi teniamo il primo posto.

È chiaro, evidentissimo, che per la sericoltura italiana non vi potrà essere salvezza, se non sapremo aggiungere alle ottime qualità della nostra produzione quella della uniformità.

Occorre che da questo lato il problema venga studiato e risolto senza indugi.

Le competenze non mancano.

È mancata sinora la collaborazione e l'intesa fra le categorie interessate: semai, allevatori, filatori, e le polemiche che ad ogni campagna si riaccendono ne sono una prova.

Ognuna delle tre categorie di persone, direttamente interessate nella nobilissima industria, ha grandi progressi, grandi doveri ancora da compiere.

Come agricoltore riconosco sinceramente la parte che di questi doveri spetta agli agricoltori. Ma non posso a meno di far coro a quanto l'onorevole Gorio, presidente dell'Istituto nazionale serico, ha rilevato nell'altro ramo del Parlamento circa la necessità che le industrie migliorino o modernizzino il loro attrezzamento per ottenere migliori prodotti e minori costi di trasformazione. E l'industria deve anche indicare al semaio quali caratteristiche debba avere la seta per essere ben accettata dal consumo.

Ricordo che tre anni or sono ero in America, e precisamente a New York. In tale occasione visitai uno stabilimento, il quale procedeva con acutezza e precisione matematica all'esame del filo, ed aveva potuto completamente sopprimere ogni e qualsiasi litigio nell'esecuzione dei contratti che aveva con tutte le case produttrici di bozzoli. Dobbiamo confessare che siamo lontani da questa perfezione tecnica e, oserei dire, da questa perfezione scientifica.

Sino a pochi anni fa l'Italia si imponeva nel mondo per le qualità della sua produzione serica: qualità naturali, congenite della produzione stessa; oggi altre qualità si richiedono che solo lo studio, le selezioni, i ragionati incroci possono dare. Uniamo a quello che natura ci ha elargito, quanto la nostra operosità e il nostro genio sono in grado di certamente ottenere, e ritorneremo al nostro posto d'onore.

Credo che il Governo accoglierà la viva raccomandazione che gli rivolgo di occuparsi senza indugio ed attivamente del problema di ottenere « bave sottili » dai bozzoli, e la « uniformità di filo », indirizzando l'attività delle stazioni sperimentali di bachicoltura e della seta verso questa che è divenuta la più grave questione della nostra sericoltura.

Bisogna che semai, agricoltori, industriali si persuadano che i loro interessi non sono antagonistici, che il danno o, peggio, la morte di uno è inevitabilmente il danno o la morte degli altri.

Lo Stato corporativo ha qui veramente una magnifica vittoria da raggiungere.

Del resto, pur non chiudendo gli occhi dinanzi al pericolo e non disconoscendo la gravità della crisi in cui si dibatte la sericoltura nazionale, non posso fare eco alle varie Cassandre che, senz'altro, ne vedono a breve scadenza la irreparabile fine.

Vi è nel fondo degli allevatori, non meno che in tutti coloro che sono legati a questa che è la più aristocratica delle nostre produzioni, una passione che secoli di civiltà e di storia hanno accumulato; vi è quello spirito nobilissimo di resistenza col quale popoli e individui difendono — per istinto — le proprie tradizioni di dominio e di grandezza.

Tutto ciò ben può dare a noi il tempo — quando altro non se ne perda — di rimetterci in carreggiata e riprendere il nostro posto.

I dati statistici che l'Ente nazionale serico raccoglie con grande cura, presentano nei riguardi della produzione dei bozzoli un fatto che giustamente l'Ente stesso mette in rilievo: un progressivo, se pure lento, aumento nella produzione per oncia di seme, la quale ha nell'ultimo quinquennio compensato la progressiva diminuzione dell'onciato. Da kg. 45 per oncia nel 1926, siamo passati con gradualità ininterrotti aumenti a kg. 59 nel 1930. Questo

è profondamente confortante; questo indica chiaramente che la tecnica dell'allevamento — a cui dedicano tante solerti cure le benemerite cattedre ambulanti d'agricoltura — è in continuo miglioramento, nonostante le contrarietà di carattere economico.

L'allevamento del baco da seta è dunque ancora qualcosa di vivo e vitale, su cui provvedimenti adeguati — come quello a cui mi sono specificamente riferito, del miglioramento del prodotto secondo le esigenze del consumo — possono avere fortunato, pieno successo.

Non voglio dilungarmi ad esaminare le ragioni che hanno in alcune zone, come nel Milanese, reso meno accetto l'allevamento del baco da seta da parte dei nostri contadini. Non è soltanto l'odierno basso prezzo che li ha intiepiditi: vi sono altre cause profonde e molteplici; accenno a due.

Innanzitutto, la mancanza di locali per l'allevamento, che rende inevitabile per i contadini di dover cedere, specialmente nell'ultimo tempo della coltivazione dei bozzoli, perfino le stanze dove essi dormono. Ora è quasi impossibile ottenere questo oggi, in cui abbiamo, specialmente vicino alle medie città, quel tipo di coltivatore-operaio che vive in famiglia facendo un po' il coltivatore dei campi e un po' l'operaio. Non è possibile e non è neppure augurabile per l'Italia fascista che si debba ricorrere ancora all'antico mezzo, del quale tutti non possono che conservare un non lieto ricordo.

D'altra parte le coltivazioni moderne che si vanno facendo specialmente nel magnifico Friuli, che anche in questo campo onora l'Italia nostra, non assicurano che ci siano sempre i locali sufficienti.

L'altra ragione è il semplicismo dei partiti estremi, che per l'Italia fascista non sono ormai che un ingrato ricordo, quel semplicismo che ha portato il socialista e il popolare a ridurre completamente il criterio di rapporto tra coltivatore e proprietario del fondo, in modo che si è tolta completamente ogni partecipazione tecnica al proprietario nella coltivazione, e si è messa in non cale quella forma tradizionale di rapporti agricoli che era la colonia; sicchè dove non esiste la mezzadria, esiste il rapporto del fitto a danaro, il rapporto cioè nè più nè meno che vi è tra il proprietario

di casa e l'inquilino. Ecco come si è completamente allontanato il proprietario dal fondo e quindi il contadino, inesperto ed ignorante ha visto di anno in anno diminuire il proprio raccolto.

Accogliamo con vivissimo compiacimento la provvida legge che vuole essere di presidio e tutela di questa che è e rimarrà una delle maggiori nostre produzioni. Legge fascista che vuole che si dica pane al pane, vino al vino. La parola « seta » indichi solamente, esclusivamente il filo ineguagliabile che esce dalla filiera del baco.

Chimici e scienziati ci hanno dato altre utilissime fibre; altre ancora sapranno darcene. Esse sono attese dal consumo e dalle industrie per nuove grandiose applicazioni.

Ma nessuna si avvantaggi della storia millenaria del nome « seta », nessuna di esse porti via a questo nome il fascino di aristocratico splendore che, tramandatoci dalle più lontane età, dobbiamo passare incontaminato alle età future. Il nome « seta » deve garantire della nobiltà assoluta di questo prodotto.

La seta è « l'oro italiano ». Difendiamo la parola che quest'oro italiano identifica, e insieme anche adoperiamoci perchè la miniera non si isterilisca, perchè il nome non rimanga, squallido blasone, a ricordare una grandezza passata, ma rappresenti sempre una delle sorgenti più copiose, della ricchezza e della potenza economica della Nazione. (*Applausi*).

MARCELLO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCELLO, *relatore*. Ringrazio l'on. De Capitani per le sue buone parole che debbo specialmente alla sua cordiale amicizia. Sono lieto del suo autorevole consenso alla legge, anche perchè viene dal presidente della Cassa di risparmio di Milano la quale tanto prende a cuore il sollevamento delle condizioni della sericoltura, e così validamente promuove il perfezionamento degli allevamenti dei bachi da seta.

Aggiungo soltanto poche parole alla mia relazione, alla quale mi riferisco, sperando che mi saranno perdonate le sviste nelle quali sono incorso nel correggere le bozze di stampa, specie a pag. 15, ove in quattro luoghi, mancando tre zeri, risultano milioni quelli che sono invece miliardi.

Quali ora siano le condizioni dei bachicultori è presto detto.

Nel 1926 i bozzoli reali furono venduti sulle 35 lire; nei tre anni successivi i prezzi si aggirarono sulle 17 lire; nel 1930 sulle 7 lire; nella campagna in corso forse non si raggiungeranno le cinque lire al chilogrammo.

Nell'ante guerra i prezzi variarono fra un minimo di due lire al chilo ad un massimo di quasi sei lire.

Durando l'attuale condizione di cose, come impedire l'abbattimento dei gelsi? Come invece promuoverne l'impianto? Chi amplierà o risanerà i fabbricati rurali pel migliore procedere degli allevamenti?

La crisi dell'industria serica è prevalentemente dovuta allo scarso prodotto italiano, il quale, per farla rifiorire, dovrebbe salire dagli attuali 50.000.000 di chili di bozzoli freschi a circa 75.000.000. Ciò che non è gran cosa, dato che, se l'Italia contribuisse tutta in ragione di superficie come la provincia di Treviso, la produzione nazionale salirebbe a 700.000.000 di chili, e dato che, il Giappone, in 40 anni, è passato da 40.000.000 di chili a 350.000.000 nel 1927, cui si riferisce la cifra citata dall'on. De Capitani.

Saggio e produttivo di bene è il provvedimento contenuto nella legge ora in esame, inteso a tutelare la onestà del commercio italiano.

La « Seta Italia », se l'applicazione della legge sarà giusta e severa, acquisterà rapidamente nel mondo una salda reputazione, dalla quale deriverà largo giovamento alla economia nazionale.

Ma, perchè la « Seta Italia » possa esistere, bisogna che in Italia duri e si sviluppi la produzione dei bozzoli, e possano durare le industrie che vivono della seta.

Nel 1930, ad onta dei bassi prezzi e dell'aggravarsi della crisi della sericoltura, in simpatia con la crisi economica mondiale, la nostra seta naturale contribuì, come bene disse nella sua relazione l'onorevole ministro, con 1.150.000.000 di lire a ridurre la passività della nostra bilancia commerciale. Circa con tanto quanto ci è occorso di mandare all'estero per pagare il grano che ci era necessario a completare il nostro fabbisogno.

Già altra volta lo dissi in quest'Aula, ma

mi pare che giovi ancora il ripetere, che la seta italiana è quasi per intero destinata alla esportazione, e che perciò noi dobbiamo porla nelle migliori condizioni di concorrenza sul mercato internazionale, sollevandola, con esoneri ed artifici, dalle gravezze che su di essa incombono. Nel fatto si tratterà soltanto di riscossioni ritardate, perchè, attraverso gli infiniti rivoli della tassazione, il denaro che non sarà già entrato nelle casse dello Stato, nell'anno medesimo della produzione, vi entrerà nell'anno successivo pel necessario reimpiego del denaro venuto dal di fuori.

Io mi chieggo perchè, per questo primissimo fra i nostri cespiti di entrata dall'estero, noi non ci si ispiri a quei medesimi criteri, dai quali derivarono notevoli e giusti provvedimenti a favore di altre industrie.

Le provvidenze dello Stato non dovranno soltanto mirare all'aumento del prodotto, ma, così come assai bene disse l'on. De Capitani, bensì anche ad elevarne i pregi ed a fissarne stabilmente i tipi, ricercando misure che valgano a garantire qualità e tipi di seta, analogamente a quanto si dispone con la legge ora in discussione in difesa dalle frodi delle misture e delle cariche.

Per conseguire uniformità e stabilità di tipi è pure necessario avviarci al coordinamento della produzione, la quale, pare a me, dovrebbe avere carattere prevalentemente regionale; con la riduzione e la migliore elezione delle varietà di seme; con la costituzione di organi locali per la conservazione e per la vendita dei bozzoli ed, eventualmente, anche per la trattura.

La crisi dura da circa quarant'anni. In questo periodo la nostra produzione anzichè accrescersi ebbe invece tendenza a diminuire. La crisi si è fatta particolarmente grave in questi ultimissimi tempi.

Anche il rapporto sull'industria della seta naturale, pubblicato dalla sezione economica e finanziaria della Società delle Nazioni nel corso del 1927, concludeva dicendo, « emergere evidente l'appoggio costante dato in ogni tempo dai Governi alla sericoltura, senza del quale questa industria è condannata ad inevitabile decadenza ».

Sono più diecine gli Stati nei quali vigono disposizioni per sorreggere e proteggere la sericoltura.

Il Governo nazionale, nella sua sapienza e per la diligenza delle indagini che esso persegue nel mondo intero, tutto ciò bene conosce.

La passione con la quale esso cura l'economia nazionale è più forte che non sia stata mai, ogni giorno i fatti vengono a meglio documentarla.

Non resta quindi a noi che di affidarci con tranquilla e sicura coscienza a chi così bene ci regge e ci governa, con la certezza della rinascita di questa nostra gloriosa industria. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il nome « seta » e i termini che ne derivano sono riservati ai filati, tessuti ed articoli, composti esclusivamente di prodotti e sottoprodotti dei bozzoli di insetti sericigeni.

(Approvato).

Art. 2.

I filati, i tessuti e gli articoli di seta, a termini della precedente disposizione, debbono essere contrassegnati, prima della loro introduzione in commercio, da un marchio speciale, secondo le norme da stabilirsi nel decreto di cui al successivo articolo 4. Tale marchio dovrà indicare pure se trattasi di seta non caricata o di seta caricata.

(Approvato).

Art. 3.

Con decreto Reale, su proposta del ministro delle finanze, di concerto con il ministro delle corporazioni, verranno apportate alla tariffa doganale e al repertorio per l'applicazione della tariffa stessa le modificazioni, che si renderanno necessarie in conseguenza della disposizione contenuta nel precedente articolo 1.

(Approvato).

Art. 4.

Con decreto Reale su proposta del ministro delle corporazioni, di concerto con i ministri della giustizia e affari di culto, delle finanze e dell'agricoltura e foreste saranno emanate

le norme per l'attuazione delle disposizioni contenute nella presente legge.

Per la violazione delle norme anzidette potrà essere stabilita, con lo stesso decreto Reale, la pena dell'ammenda fino a lire 5.000, salvo che il fatto non costituisca reato più grave.

(Approvato).

Art. 5.

Nei procedimenti giudiziari a carico di coloro che incorrano nella violazione delle norme di attuazione di cui al precedente articolo 4, può costituirsi parte civile l'Ente nazionale serico.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1693, che proroga al 31 dicembre 1950 la facoltà di emissione dei biglietti di banca concessa alla Banca d'Italia » (N. 797).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1693, che proroga al 31 dicembre 1950 la facoltà di emissione dei biglietti di banca concessa alla Banca d'Italia ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1693, che proroga al 31 dicembre 1950 la facoltà di emissione dei biglietti di banca concessa alla Banca d'Italia.

PRESIDENTE. È 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 16 febbraio 1931, n. 130, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31 e convalidazione dei decreti Reali 16 febbraio 1931, nn. 131 e 132, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (N. 813).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 130, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31 e convalidazione dei decreti Reali 16 febbraio 1931, numeri 131 e 132, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 130, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quello della spesa di diversi Ministeri, nonché ai bilanci di talune aziende speciali, per l'esercizio finanziario 1930-31; e sono convalidati i Regi decreti 16 febbraio 1931, nn. 131 e 132, con i quali sono state autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario predetto.

PRESIDENTE. È 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 23 ottobre 1930, n. 1656, che approva i seguenti Accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930:

1° Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione;

2° Convenzione sanitaria veterinaria » (Numero 836).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1656, che approva i seguenti Accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930:

1° Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione;

2° Convenzione sanitaria veterinaria ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1656, che ha dato esecuzione nel Regno ai seguenti accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930:

1° Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione;

2° Convenzione sanitaria veterinaria.

PRESIDENTE. È 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 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo all'applicazione della valuta legale ai dazi doganali » (N. 837).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo all'applicazione della valuta legale ai dazi doganali ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo all'applicazione della valuta legale ai dazi doganali.

PRESIDENTE. È 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:
« Approvazione della Convenzione di stabilimento con Protocollo stipulata a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 » (Numero 827).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione di stabilimento con protocollo stipulata a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*:

Articolo unico.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di stabilimento e al relativo Protocollo firmati a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930.

La presente legge entrerà in vigore 15 giorni dopo lo scambio delle ratifiche degli Atti di cui all'articolo precedente.

PRESIDENTE. È 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 8 gennaio 1931, n. 221, relativo all'approvazione della proroga al 1° giugno 1931 del "modus vivendi" di stabilimento provvisorio,

stipulato a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930 » (N. 844).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 221, relativo all'approvazione della proroga al 1° giugno 1931 del *modus vivendi* di stabilimento provvisorio, stipulato a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di Note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 221, che proroga al 1° giugno 1931, il *modus vivendi* di stabilimento provvisorio, stipulato a Parigi fra l'Italia e la Francia, il 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930.

PRESIDENTE. È 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.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 » (N. 843).

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 1931 al 30 giugno 1932 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario*, legge lo Stampato N. 843.

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

Ha facoltà di parlare il senatore Romeo.

ROMEO. Onorevoli colleghi, la recente, gloriosa transvolata atlantica, che non ha precedenti nella storia dell'aviazione... (*Vivissimi generali applausi. I senatori ed i ministri si alzano in piedi plaudendo*) che ha perciò riempito di giusto orgoglio ogni cuore italiano, ha associato principi fondamentali che più tardi troveranno imitazione e sviluppo. Essa ha dimostrato che la potenza e l'organizzazione industriale, anche in aeronautica, si esprimono con la fabbricazione in serie delle macchine e dei motori, pur tenendo presente, naturalmente, il continuo divenire dell'arma del cielo.

Ha dimostrato, esempio di completa fusione tra gli arditi del cielo e gli arditi del mare, che siamo all'avanguardia, anche per quanto riguarda i rapporti e la collaborazione tra la squadra aerea e gli esploratori marini.

Ha dimostrato, coi fatti, al mondo intero, quale sia la forza, il valore, il genio di creazione realizzati in Italia, e quali vantaggi possano trarsene per la espansione commerciale e industriale, come per la difesa patria.

Ma una cosa ha dimostrato soprattutto, e cioè che il valore collettivo, quando rifulge in vetta, supera di gran lunga il valore dei singoli, e conduce più direttamente a risultati pratici di progresso in tutti i campi: civile, commerciale, industriale, perchè generalizza nelle masse la coscienza e il bisogno di agire coraggiosamente. È dunque, più che opportuno, necessario risvegliare sempre più nelle masse quella che gli americani chiamano « the air mind », la mente dell'aria, l'aspirazione al volo. Si presta, per questo scopo, in modo mirabile, il volo a vela.

Su questo desidero intrattenermi brevemente. Ne ho trovato un timido accenno nella relazione della Commissione di finanza, ma io desidero fermarmi specialmente sul volo a vela perchè è oramai riconosciuto che, attraverso il volo a vela, è più facile ed economico formare un maggior numero di piloti di aeroplano.

L'aeroveliero — propongo questo vocabolo che mi pare nuovo nella tecnica aeronautica, e che ad ogni modo spero trovi fortuna — l'aeroveliero, per primo ideato dal divino nostro Leonardo, precursore dell'aviazione mondiale, ha proprio esso iniziato l'attività del più pesante dell'aria, di cui ha disegnato i principi maestri.

Quale strumento di laboratorio, l'aeroveliero fornì ai fratelli Wright le necessarie cognizioni aerodinamiche e aerologiche per rendere possibile il volo del più pesante dell'aria: fu sull'aeroveliero che i fratelli Wright installarono il loro primo motore. Eppure, oggi, non tutti credono alla influenza del volo a vela quale mezzo di propaganda aeronautica e di formazione dei piloti: motore è potenza sembrano quasi in contrasto col concetto di volo con i soli mezzi umani. In un ordine analogo di idee, ho dovuto io stesso ricredermi. Su i campi automobilistici più importanti di Europa, che videro forse le più fulgide vittorie delle macchine italiane, io sostenevo che un buon corridore di motociclo non raggiunge più facilmente degli altri l'eccellenza nelle corse automobilistiche; m'ingannavo: la pratica ha oggi dimostrato che gli assi dell'automobilismo vengono dal motociclo; così è dei capitani di navi, cui è indispensabile la pratica della vela; così dei piloti di velivoli a motore, che si formano più presto e meglio passando per il volo a vela: par quasi necessaria questa scala ascensionale nei valori delle difficoltà. Ne è prova diretta il fatto che nei paesi più progrediti in aeronautica, più è sviluppato il volo a vela.

In Germania, culla del moderno volo a vela, esistono attualmente 350 gruppi che inquadrano 10 mila giovani con 1200 aerovelieri. Si calcola che in Germania circa 800 giovani ricevano, ogni anno, il brevetto *A*, che consiste in un volo librato della durata minima di 30 minuti secondi, corrispondente a circa 350 metri di percorso in linea diretta. Inoltre 2000 possiedono il brevetto *A*, mille il brevetto *B*, consistente in due voli librati successivi: il primo della durata minima di 40 minuti secondi, l'altro di 60 minuti secondi, con l'obbligo però di due virate successive: infine 250 possiedono il brevetto *C*, che consiste nell'aeroveleggiare, nello spaziare cioè liberamente per il cielo per 5 minuti primi, con l'obbligo fondamentale di sorvolare il punto di lancio.

Vi sono inoltre in Germania parecchie case industriali che costruiscono esclusivamente aerovelieri. L'ente che coordina tutti gli sforzi e gestisce le scuole è sotto gli auspici dell'Associazione nazionale dei Gruppi, che è liberalmente sussidiata dal Governo, sia come mezzo di sport, sia come mezzo di ricerca, sia infine come mezzo di formazione dei piloti.

Voglio accennare soltanto ai records tedeschi, e ciò per arrivare alle conclusioni che ci riguardano.

La distanza in circuito chiuso massima raggiunta è di 455 chilometri (non bisogna dimenticare che si tratta di volo a vela). La distanza in linea libera è di 164 chilometri e mezzo: l'altro giorno questo record fu portato a 265, dal pilota Groenhoff. La durata in aria massima raggiunta è di 14 ore e 43 minuti primi e 25 secondi. L'altezza raggiunta sopra il punto di lancio (altezza di sorvolo) è di 2589 metri. La velocità massima raggiunta in circuito chiuso è di 54 chilometri ora.

Negli Stati Uniti d'America, che pur sono tanto innanzi industrialmente, il volo a vela è stato importato proprio dalla Germania, e pare anzi che gli Stati Uniti d'America abbiano già battuto il record tedesco di durata, non ufficialmente però.

Ebbene, gli Stati Uniti presero il volo a vela in tanta considerazione da iniziare dei veri esperimenti per verificare quale sia il grado di influenza del volo a vela come mezzo di propaganda aeronautica e di formazione di piloti: essi sono arrivati alla conclusione documentata importantissima, anche per noi, che un brevetto di volo a vela *A* diventa pilota di aeroplano con la metà delle ore di doppio comando.

Questa constatazione è di importanza massima, dal lato economico. Esistono poi negli Stati Uniti circa 300 gruppi. La « National Glider Association » (Associazione aero-vela), si propone di formare un milione di piloti in cinque anni: la proporzione è forse un po' esagerata, un po' americana, ma è certamente indice di un programma.

Nel 1930 fu poi creata la « National Glider Women Association » (Associazione aero-vela femminile). Si calcolano a circa 30 le case americane che costruiscono aerovelieri.

Anche in Francia il volo a vela segna grande ripresa con un centinaio di gruppi e duecento aerovelieri, inquadranti tremila giovani. I records non sono così impressionanti, ma anche essi discreti: durata otto ore e trenta minuti primi; altezza di sorvolo 546 metri.

Non più tardi di quattro mesi or sono (il 30 dicembre 1930) il pilota Wolf Hirth volle utilizzare le ascendenze termiche dell'atmosfera

di New York: egli immaginò che una città immane come New York è anche un immenso serbatoio di calore dovuto ai milioni di uomini, alle centinaia di migliaia di automobili, ai riscaldamenti artificiali dei grattacieli, alle centrali elettriche ecc. e si elevò a volo, veleggiando per mezz'ora, sopra la River Side, richiamato ostinatamente giù dalle bandiere rosse dei *police-men* che non potevano oltre tenere impedito il traffico della River Side, una delle più importanti arterie di New York.

Anche in Inghilterra il volo a vela procede con una settantina di clubs, parecchie migliaia di associati ed alcune centinaia di brevettati. Anche nella U. R. S. S. fu tenuto nel 1929, propriamente in Crimea, un raduno di aerovelieri, dove si raggiunsero importanti records: durata dieci ore e ventidue primi; 24 chilometri di distanza e 1520 metri di sorvolo.

E posso notare che il volo a vela si pratica in Australia, nelle Colonie francesi del Madagascar e dell'Algeria, in Spagna, in Ungheria, nella Jugoslavia.

Nota pure che le cifre indicate devono ritenersi approssimate, ma tutte approssimate per difetto. Il movimento aerovela diventa così importante in tutto il mondo che queste cifre sono giornalmente sorpassate: non faccio cenno dei libri, delle riviste, delle pubblicazioni, dei periodici e di tutti gli altri mezzi di propaganda all'estero, che formano una letteratura di insospettata ricchezza.

E in Italia? Anche in Italia abbiamo fatto, molto meno però che all'estero, e questo non per neghittosità o per mancanza di qualità, che anzi possediamo in estremo grado, ma perchè sinora abbiamo ritenuto, col nostro spirito più veloce, che il volo a vela sia piuttosto un trastullo da ragazzi, e che non dia subito l'idea della velocità o l'idea di raggiungere, per via indiretta, la più facile formazione dei piloti.

E così avviene che di fronte al record tedesco di circa 15 ore, stanno i 16' raggiunti dal dott. Cattaneo di Pavia in un lungo volo librato.

Nel 1927, il Ministero dell'aeronautica, che già antivedeva lo sviluppo sempre crescente del volo a vela, creò la scuola di Pavullo nel Frignano, che in questi tre anni ha dato circa 150 brevettati. Bisognerebbe che ciascuno di noi parlasse con questi giovani per sentirsi ve-

ramente ringiovanito; tutti, tornati alle loro case, non domandano che di volare.

Del resto le iniziative singole, segno della grande passione, nascono un po' dappertutto. Per quanto riguarda la scuola di Roma, vi è una accolta di giovani veramente commoventi nella loro passione per il volo. Con l'aiuto del Ministero dell'aeronautica e con altri aiuti che si sono procurati proprio col loro vigore giovanile, essi hanno creato una specie di campo che contiene potenzialmente quattro aerovelieri; in verità ne contiene uno solo che sia in grado veramente di volare. Ebbene, su quest'aeroveliero i giovani fanno i loro voletti. Ed è bellissimo assistervi: poco importa se le ali sono un po' sfioracchiate, se il timone è un po' contorto; essi volano: qualche volta rimangono sorpresi di non trovare più il loro hangar perchè il vento l'ha strappato via, e l'inverno scorso non è stato certo molto benevolo con questi giovani. Lo stesso entusiasmo si nota nel gruppo Motta (Scuola estiva di Genova che ha funzionato nel 1929); a Como, dove è stato costruito un aeroveliero, ma poco altro si è fatto; a Belluno, dove quei bravi giovani dell'Istituto industriale hanno costruito una bella macchina e fatto parecchi voli interessanti: noto infine Firenze, dove è una squadriglia di sei aerovelieri e dove si è iniziata una scuola per il brevetto A.

Nè posso tacere della iniziativa dei nostri ufficiali in Somalia, che a Mogadiscio hanno creato una scuola che in avvenire si svilupperà. Dunque noi abbiamo, in noi stessi, tutti gli elementi necessari e sufficienti per creare quel che altrove è già stato fatto, cioè un Ente nazionale per il volo a vela, con programma pratico, scientifico e tecnico, ben definito. Mi riferisco per questo anche al recente voto emesso dal secondo Congresso degli Ingegneri Italiani, sezione aeronautica, che conchiudeva in modo analogo.

Le superiori autorità dell'aeronautica giudicheranno come debba essere tecnicamente attrezzato questo Ente: pare a me che dovrebbe avere una scuola centrale, principale e dirigente, teorico-pratica, che dovrebbe famigliarizzare i giovani con le leggi aerodinamiche e aerologiche (e non è difficile, con gli universitari fascisti, di raggiungere questo scopo), che dovrebbe condurre anche eventualmente alla

costruzione di qualche aeroveliero, ma soprattutto portare i giovani al brevetto C. Dovrebbero poi crearsi altre 8 o 10 scuole, in punti appropriati, nelle varie regioni d'Italia, con lo scopo di portare i giovani sino ai brevetti A e B.

Mi pare inutile ripetere che di questo Ente dovrebbero far parte principalmente i Gruppi Universitari Fascisti, che tanta prova hanno data di capacità e di passione per il volo; e la passione dell'anima, disse Leonardo, caccia via la lussuria.

Come si sosterebbe finanziariamente l'Ente? Secondo me, con tre ordini di apporti.

Il primo è quello che già si profila e che sarebbe dato dalle società costruttrici interessate allo sviluppo del mezzo aereo; queste società potrebbero dare denari o apparecchi. Il secondo, sarebbe dato dai piloti, forniti, e con quale entusiasmo, dai Gruppi Universitari Fascisti. Il terzo infine, ed ecco perchè mi rivolgo all'onorevole Ministro dell'Aeronautica, dovrebbe consistere in un aiuto diretto dato dal Ministero; l'aiuto non è tale da spaventare: si tratterebbe di mezzo milione all'anno.

Così impostato dunque, tecnicamente e finanziariamente, l'Ente potrebbe dare all'Italia il primato che le manca in questo campo, e soprattutto procurarle, economicamente, la formazione di un numero assai notevole di piloti.

Non si tratta dunque, intendiamoci bene, di creare un'organismo al di fuori della nostra gloriosa aeronautica. Si tratta solamente di incanalare le energie vive e simpatiche dei giovani, sorti a vita nuova, ardente e coraggiosa con il Fascismo: si tratta di riunire e spingere le sezioni sportive dei Gruppi Universitari Fascisti, con esclusione dello scopo di lucro, a formare vere associazioni sportive di volo a vela, con aerovelieri generalmente costruiti dai gruppi stessi.

Se il Ministero dell'aeronautica non dovrebbe, come ho detto, sacrificare all'Ente grandi mezzi finanziari, dovrebbe però impegnarvi autorità ed energie morali sufficienti ad alimentare l'entusiasmo, specialmente dei Gruppi Universitari Fascisti: per la sua stessa natura, il volo a vela è un'attività di giovani; ai giovani dunque deve restare l'iniziativa, ma il Ministero dell'aeronautica deve esserne l'animatore.

L'onorevole Ministro dell'aria, che pur adu-

sato a ben altre audacie e a ben altre vittorie, non ha disdegnato di veleggiare, sa che, ove Egli, personalmente, o suoi delegati, presiedessero le prove annuali dei Gruppi, concedendo, nel nome del Governo Fascista, i premi ai meritevoli, l'attività di questa balda gioventù sarebbe come centuplicata.

Assodato così che l'aeroveliero, a parte le gioie sportive di chi spazia serenamente nel cielo, deve servire da allenatore, e da allenatore di quei Gruppi che, come i G.U.F., meglio sentono la poesia e l'ardimento del volo, si vede che non è necessario modificare nulla, nemmeno gli attuali allenamenti con gli aeroplani: coloro che si allenano su questi, continuamente nello stesso modo: io penso soltanto alla possibilità di sviluppare le belle e notevoli caratteristiche dei G.U.F. in favore del veleggiare, alla possibilità di raggiungere il risultato auspicato di moltiplicare, senza troppe spese, il numero dei nostri piloti e volatori.

Onorevoli Colleghi, non è dubbio che l'Italia si trovi ai primi posti nelle conquiste dell'aria. In 17 ore e 50 minuti le ali d'Italia hanno vinto in massa, in formazione, l'Oceano, nelle più ardue condizioni, e toccando la meta con precisione assoluta. Dobbiamo sentircene ben fieri. Abbiamo dimostrato al mondo, che ci guardava con cortese senso d'invidia e di preoccupazione, qual'è la matura possanza dei nostri equipaggi aerei, quale la perfezione e le spiccate qualità marine delle nostre macchine, quale la ferrea volontà di vittoria che il Governo Fascista, col giovane e prode Ministro dell'aria, ha saputo trasfondere negli equipaggi.

Questo interessa l'Italia; lasciamo ad altri il commento che la loro aviazione è in ritardo perchè difensiva: i nostri piloti preferiscono osare, preferiscono mostrare la loro volontà disperata, il disprezzo supremo della morte. L'Italia è orgogliosa di vedere che gli equipaggi di riserva, pur consapevoli del rischio mortale, supplicano di partire con la formazione; si mantiene così l'ostinazione nella lotta, sì che le ali d'Italia vanno pei cieli di tutto il mondo: esse stesse allargano e allargheranno di più per l'avvenire i confini della Patria; e nè deserti, nè oceani, nè inaccessibili vette potranno ritardarne il volo sublime. Il Duce ha concesso il premio più ambito alla gesta magnifica esaltandola in un ordine del giorno di lapidaria bellezza, che consacra alla

storia il risultato trionfale dell'impresa da Lui voluta. Onore ai prodi; alle Scomparse Giovinette che restano per sempre scolpite nel nostro cuore, e che irradiano l'Italia di luce gloriosa; ai Trionfatori, che hanno tutti sentito e affrontato la grave responsabilità e il rischio dell'impresa, e portato, in formazione legionaria, sopra e oltre gli oceani, qualcosa di più grande e di più alto del battito dei loro cuori e dei loro motori onde sonavano gli immensi spazi; l'idea romana, universale del Fascismo, affidata, come una bandiera, dal Grande Capo al suo Luogotenente alato: Italo Balbo! (*Vivi e generali applausi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Vanzo.

VANZO. Nel momento nel quale Italo Balbo si distaccava dai lidi della Patria, per compiere l'immortale trasvolata atlantica, il ministro della Educazione nazionale, nell'aprire la Esposizione quadriennale dell'arte moderna a Roma pronunziando un elevato discorso, affermava questa profonda verità: « L'Italia non ha mai tentato audaci esperienze, se non per trarne una parola di armonia ».

L'on. Balbino Giuliano si riferiva alle esperienze d'arte. Ma la sua osservazione varcava in quel momento il campo dell'arte ed entrava in quello delle meditate audacie degli uomini d'azione di nostra stirpe, che mai mancarono, anche durante i tristi secoli di servitù politica.

Ben a ragione l'on. Balbo, fin dal messaggio iniziale rivolto ai suoi eroici compagni di volo, indicava che, col tentare la grande sua impresa, intendeva ripetere, per le vie del cielo, quelle armoniose esperienze dell'audacia umana, cui Cristoforo Colombo aveva, quattro secoli prima, dato vita per le vie del mare.

E di un'altra audace impresa avrebbe potuto parlare, poi che si dirigeva verso l'America latina, quella leggendaria di Garibaldi che, dispiegando sulle rive del Plata la bandiera della « legione d'Italia », dava vita, prima ancora delle guerre del nostro Risorgimento, ad un'audace idea armoniosa, quella della libertà della Patria.

Prendendo lo spunto dalle alte parole del nostro ministro dell'Educazione nazionale, io non intendevo, nè intendo, aggiungere un elogio di più a quelli che sono stati rivolti all'on. Italo Balbo da tutto il mondo. Intendo

solo approfittare dell'acuta osservazione del Pon. Giuliano per esprimere un concetto molto semplice e chiaro, e cioè che il Senato, col suo suffragio favorevole al bilancio sottoposto al suo esame, voglia dare oggi al ministro dell'Aeronautica una prova solenne della sua ammirazione, o meglio del suo affetto riconoscente.

È egli vero che Italo Balbo, con gli scarsi mezzi di cui dispone, ha saputo, anche prima della trasvolata atlantica, e mercè la sua capacità organizzativa, il suo ardore senza tregua, il suo eroico esempio, condurre l'aeronautica italiana alla testa delle aeronautiche degli altri popoli?

E se ciò è, non sarebbe uno sminuire tale vanto, adoperando lo spirito critico per esaminare questo o quel titolo di spesa del suo bilancio, quando sappiamo che egli, con quel poco che ha, ha saputo e sa compiere miracoli?

Non è forse più logico augurarci che il Paese possa presto mettere a sua disposizione mezzi maggiori, affinché non perda le posizioni raggiunte a prezzo di tante fatiche, di tanti eroismi e di tanti gloriosi sacrifici?

Non è questo il momento di analisi, è il momento di integrale consenso! Siamo davanti ad una gloria, che può essere domani una fortuna per la Patria!

Io avrei finito qui il mio dire, se non dovessi pregarvi, onorevoli colleghi, di concedermi ancora pochi istanti di attenzione per parlarvi di un altro importante argomento.

Abbiamo letto che è intenzione dell'onorevole ministro dell'aviazione di eseguire quest'anno delle grandi manovre aeree. Questa è veramente una bella e pratica idea.

Fra tutti i sistemi della preparazione istruttiva delle forze armate per la guerra, il sistema delle grandi manovre è il più efficace, perchè è quello che più si approssima alla realtà, pur mancando, com'è naturale, della sanzione del fuoco e degli altri mezzi distruttivi; o, per essere più precisi, è quello che meno si discosta dalla realtà, nel funzionamento dei servizi, nella raccolta, nel movimento e nel primo impiego delle masse per scopi strategici.

Le grandi manovre sono pertanto una proficua fonte di ammaestramenti per tutti: in primo luogo, per gli alti comandi e per i loro stati maggiori; ed in secondo luogo per i co-

mandi minori e per i piccoli reparti, che debbono imparare a piegarsi alle esigenze costrittive delle formazioni, come anche l'esperienza del volo oceanico ha posto chiaramente, anzi matematicamente, in luce.

Infine, è proprio nelle grandi manovre dove si può meglio sperimentare l'impiego degli apparecchi e degli altri mezzi meccanici messi a disposizione dei combattenti, a complemento delle esperienze fatte isolatamente nelle officine, nei poligoni di tiro e nei campi di aviazione.

Se ciò è vero per l'esercito e per la marina, lo è tanto più per l'arma aerea, che è nuova, che ha uno sconfinato campo d'azione, e che ha bisogno, come del pane che si mangia, dell'esperienza per giungere alla scoperta delle regole per il suo migliore e più proficuo impiego in guerra.

Diamo, quindi, lode al ministro di aver avuto tale ottima idea ed al Duce di averla approvata.

Nell'esercito, le grandi manovre, quali si facevano prima della guerra ad ogni biennio, sono quasi sparite, forse perchè sono mancati i mezzi occorrenti per compierle.

È questa una dolorosa constatazione, che ci sprona ad augurarci che, cessando la penuria dei nostri mezzi, esse possano ancora rinascere. Lo stesso è da ripetersi anche per la marina.

Anzi, svolgendo lo sguardo all'avvenire, e pensando a quel coordinamento di azione, nell'impiego delle forze armate dello Stato, del quale feci cenno anche l'anno passato e che so essere in cima al pensiero del Duce, io mi auguro che un giorno non lontano i nostri mezzi finanziari ci consentano di attuare grandi manovre d'insieme con grandi unità di tutte le forze armate. Ne guadagnerà il concetto dell'unità di comando, che è la prima finalità cui dobbiamo tendere per non ostacolare le vie alla vittoria con idee particolaristiche, anche se nobilissime. (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, *ministro dell'Aeronautica*. (*Senatori e ministri si alzano in piedi e applaudono vivamente e ripetutamente all'on. Balbo*). Ringrazio l'onorevole relatore il quale si è accinto anche quest'anno a studiare il bilancio dell'aeronautica.

Egli ha portato nel lungo e minuzioso esame

che interessa tutti i capitoli di questa complessa materia lo zelo che gli è proprio. Non attenua la portata del mio ringraziamento il fatto che, mentre risponderò ai vari quesiti che egli mi propone, andrò via via rettificando le inesattezze che ho riscontrato nella relazione, dovute, più che altro, alla difficoltà di valutare, da parte di uno studioso civile, un bilancio militare. Mi auguro che, oltre ai dotti e valorosi senatori che da cinque anni seguono con tanta attenzione il progresso dell'arma aerea pur non appartenendo alla vita militare, vogliano per l'avvenire prendere in esame il bilancio dell'Aeronautica, oltre l'onorevole senatore Vanzo, anche quei senatori che hanno ricoperto e ricoprono cariche insigni nelle nostre forze armate e sono giustamente quotati nel Senato e nel Paese come le più alte competenze in fatto di problemi militari.

Ringrazio vivamente l'onorevole Romeo per le sue parole e per i suoi suggerimenti che saranno accuratamente studiati. Lo assicuro che il volo a vela, che ha in me un convinto assertore, riceverà dal Ministero un sempre maggiore impulso.

Sono molto grato all'on. Ancona per le conclusioni che egli ritrae dallo spoglio minuzioso delle cifre del bilancio, conclusioni che collimano perfettamente con le mie, che cioè il bilancio dell'Aeronautica sia scarsamente dotato e che non sia possibile diminuirlo. Mi auguro con lui che il necessario, continuo progresso dell'arma dell'aria trovi per l'avvenire quella maggiore abbondanza di mezzi che oggi il bilancio generale dello Stato non consente. Quanto alle economie, il Ministero dell'aeronautica si è conquistato con i fatti la fama di fare la finanza della lesina.

Naturalmente non tutti i consigli che mi dà l'on. Ancona possono essere accettati senza ampie riserve.

La proporzione fra ufficiali subalterni volatori e non volatori suggerisce al relatore il consiglio di ridurre il numero di questi ultimi.

I primi costituiscono la base del ruolo dei naviganti, che arriva ai sommi gradi della gerarchia, mentre i non naviganti hanno attualmente la carriera limitata al grado di capitano.

La proporzione fra sedentari e volatori è nella Regia Aeronautica minore che negli altri paesi; mentre le esigenze dell'arma costringono a man-

tener fermo questo rapporto, non potremmo impiegare i volatori per i servizi, innanzi tutto perchè sarebbero sprecati per l'efficienza militare dell'Arma, in secondo luogo perchè i volatori costerebbero troppo. Essi infatti percepiscono 724 lire mensili nette di indennità di volo che non si possono assolutamente ridurre per ragioni di moralità, dato il rischio al quale il volatore è quotidianamente esposto.

Per graduare l'indennità nella gerarchia, come consiglia il relatore, studierò la possibilità d'aumentarla lievemente per i piloti che abbiano superato i dieci e i venti anni di volo effettivo.

Il relatore ritorna sulla questione degli 800 operai temporanei, adibiti a mansioni di ufficio. L'impossibilità di avere un completo ruolo civile non dipende da me.

Il problema dei ruoli civili dell'aeronautica è in discussione col ministero delle finanze. In quanto agli operai che costituiscono le squadre di riparazioni, noi potremmo anche licenziarli tutti, ma dovremmo ricorrere allora per ogni piccola riparazione all'industria privata, con scapito dell'economia, specialmente nei riguardi dei trasporti, e della celerità, fattore questo di grande importanza per chi deve tenere una linea d'apparecchi con riserve quasi nulle.

Non bisogna poi esagerare con le riduzioni del personale. Se l'onorevole relatore ammette l'incessante sviluppo dell'Arma, deve pur ammettere qualche aumento di unità.

Le spese per i viaggi e le missioni non possono essere ridotte ulteriormente come il relatore vorrebbe. Abbiamo pochi ufficiali e quindi la necessità di molti trasferimenti. Del resto, il movimento del personale è una caratteristica inerente alla vita dell'Aeronautica che si svolge tra i campi e le industrie con un ritmo oltremodo vivace. Non si possono fare confronti con la vita dei reggimenti dell'esercito.

La spesa di 2.200.000 lire per gare e concorsi non sembra davvero eccessiva: proporzionalmente ai bilanci delle aviazioni degli altri paesi è notevolmente inferiore.

Il relatore si augura che l'aviazione civile trovi un campo sempre maggiore di sviluppo. Questa è anche la mia aspirazione. Ma credo sarebbe errore affermare che nei nostri paesi l'aviazione civile abbia possibilità di sviluppo autonomo. L'aviazione civile italiana,

nata ultima in Europa, ha rapidissimamente guadagnato, mercè l'impulso che il Duce ha dato all'Aeronautica, tutto il tempo perduto nell'immediato dopoguerra. Il Ministero segue e controlla il suo necessario progresso, tenendo continuamente presenti i riferimenti militari interni ed i collegamenti internazionali. Faccio notare che tutta questa attività, che appare imponente all'onorevole relatore, rappresenta una parte assai modesta quale spesa: la decima parte circa del bilancio aeronautico.

Con una diligenza, che debbo definire minuziosa, l'onorevole relatore registra tutti i tipi di apparecchi nazionali ed esteri della nostra aviazione civile. Nel suo elenco figurano molti nomi stranieri, che possono produrre l'impressione di una nostra eccessiva simpatia per i prodotti di oltremare e d'oltralpe. Bisognerà rettificare affermando che, ad esempio, contro i tre o quattro Moth esistenti in Italia, esistono circa 500 apparecchi da turismo prettamente italiani, che dei Ryam e degli Hamilton ne esiste un solo esemplare, e che l'unico Bellanca, di proprietà del conte Mazzotti, è stato venduto ad un inglese in questi giorni, mentre la relazione dell'on. Ancona veniva data alla stampa.

Gli Aviatik e gli Henriot dell'elenco sono apparecchi appartenenti alle scuole civili, ultimi residui di guerra, e costruiti e ricostruiti in Italia, come in Italia, a Marina di Pisa, sono stati costruiti i Dornier di certe linee civili.

È noto lo sforzo compiuto dall'Aeronautica per emanciparsi dall'industria straniera, sforzo ormai coronato dal successo più lusinghiero, come ho potuto affermare nell'altro ramo del Parlamento esponendo le promettenti cifre della nostra esportazione.

Passando all'esame particolare degli apparecchi l'on. Ancona si addentra forse un po' troppo nel campo strettamente tecnico, nel quale è difficile discutere se non si presume una competenza assoluta anche nel campo dell'impiego. Non lo contraddirò quindi in quello che ha affermato, limitandomi a rilevare qualche inesattezza della relazione nella parte riguardante i motori.

L'onorevole relatore afferma che sino ai sei, settecento cavalli i motori sono sicuri, come ha dimostrato il volo transatlantico, ma al

di là, cioè verso i mille HP, il motore sicuro non c'è ancora. Per la verità, il volo transatlantico è stato compiuto con motori omologati per la potenza di soli 550 HP, come è universalmente noto. Sono poi in servizio sul Savoia 62 bellissimi motori da 800 HP, per i quali l'Isotta Fraschini ha in corso un'importante commessa con uno Stato estero. Infine, come ho affermato alla Camera, il motore da 1000 HP esiste ed è un nostro vanto: nè esiste in pochi esemplari, ma è costruito in serie, e da un anno è in servizio su due stormi di apparecchi da bombardamento diurno. Ne siamo anzi tanto soddisfatti, che è in costituzione un terzo stormo di apparecchi di questo tipo.

Il relatore chiama esorbitante il prezzo di 300 lire circa al chilogrammo dei motori di aviazione e lo confronta col costo di macchine più delicate che si pagano da 10 a 15 lire al chilogrammo.

Egli riconosce che i motori di aviazione debbono sopportare gravissime spese sperimentali per i prototipi, ma afferma che i limiti della spesa sembrano superati dai prezzi attuali. Purtroppo dimentica il coefficiente più importante dell'alto costo. Le macchine delicate, che si pagano da 10 a 50 lire al chilogrammo, sono costruite in larghissima serie e non vengono certo sottoposte agli sforzi limite a cui sono sottoposti i motori di aviazione. Posso tuttavia assicurare il Senato che i motori italiani sono pagati dalla Regia Aeronautica molto meno di quanto i motori stranieri siano pagati dalle aeronautiche dei rispettivi paesi.

E vengo ora all'osservazione di «massima» della relazione, sui residui e sui capitoli continuativi.

La facoltà di cui all'articolo 3 del disegno di legge per lo stato di previsione delle spese del Ministero dell'Aeronautica per l'esercizio finanziario 1931-32 venne sancita, in deroga alla legge per la contabilità generale dello Stato, sin dalla costituzione della Regia Aeronautica, per sopperire, almeno in parte, alla insufficienza globale degli stanziamenti di bilancio.

Coerentemente a tale concetto, in occasione della discussione alla Camera dei deputati del bilancio 1929-30, ho dichiarato, a proposito dell'accennata speciale facoltà, oggetto di osservazione della Giunta generale del bilancio, che «fino a quando, per superiori ragioni di

ordine finanziario, perdurerà l'attuale arresto sullo stanziamento globale di 700 milioni e non potranno ottenersi i fondi necessari per raggiungere la fase di regime, s'impone come una necessità imprescindibile che, almeno sull'assegnazione globale, concessa, si possa contare in modo sicuro, comunque le spese si effettuino ed anche se, per qualche motivo, alcune di esse debbano essere differite ».

Tale deroga alla legge di contabilità generale dello Stato, del resto, si riscontra anche nei bilanci della Guerra e della Marina; anzi, per quest'ultima, il numero dei capitoli che beneficiarono di tale deroga, in sede di bilancio 1931-32, per effetto dell'articolo 6 della legge 12 giugno 1930, che prorogava a tutto l'esercizio finanziario 1931-32 l'analoga facoltà contenuta nei bilanci dei precedenti esercizi, non ha subito alcuna riduzione.

È questo uno dei modi di assicurare alle amministrazioni militari, direttamente e indirettamente, le maggiori possibili disponibilità di fondi, necessarie per l'espletamento di determinati programmi.

Tale criterio trova la sua massima espressione nel consolidamento del bilancio, assicurato all'Amministrazione della Regia Marina dalla legge 2 luglio 1905 per ben 13 esercizi, fino cioè al 30 giugno 1917; disposizione resa superflua successivamente dai maggiori crediti assegnati per la guerra e ripristinata poi dalla legge 3 giugno 1926, a sua volta prorogata a tutto l'esercizio 1931-32, dalla legge 10 maggio 1928. Per effetto di tali disposizioni, è stata assicurata, per un ventennio circa, alla Regia Marina la devoluzione ad un « fondo complementare per le costruzioni navali » di tutte le economie accertate in conto della competenza e dei residui sui capitoli della parte ordinaria del bilancio, eccettuate quelle provenienti dai capitoli di spese fisse, obbligatorie e di ordine.

A ciò aggiungasi che siffatte deroghe alla legge generale trovano anche giustificazione, di carattere permanente, in alcune speciali esigenze delle Amministrazioni militari, dipendenti dalle reciproche prestazioni di generi e di servizi (viveri, vestiario, casermaggio, spese sanitarie ecc.) le cui liquidazioni, per ovvie ragioni, non possono tutte effettuarsi negli esercizi in cui tali prestazioni hanno avuto luogo.

Non essendosi sinora potuto ottenere per la

Regia Aeronautica il consolidamento del bilancio, programma massimo, era ovvio che si cercasse di assicurare almeno un programma minimo, il che fu fatto, ad ogni modo, rendendosi bene conto della necessità di limitare al minor numero possibile di capitoli la eccezionale facoltà dell'articolo 3, aggiungendo, di concerto con la finanza e con la Giunta generale del bilancio, solo 5 capitoli a quelli inizialmente proposti; con che il numero dei capitoli compresi nella tabella C), da 17, quanti erano nel precedente esercizio, è disceso a 10.

In quanto alla massa dei residui, devo precisare che, contrariamente a quanto ritiene l'onorevole relatore, essa va notevolmente diminuendo, sia per effetto di opportune provvidenze legislative (semplificazioni e sveltimento nelle procedure amministrative) sia in conseguenza di severi provvedimenti adottati, per accelerare il ritmo delle procedure medesime. Infatti, i residui, alla chiusura dell'esercizio 1929-30, discesero da 691 a 621 milioni, e tale riduzione si è fortemente accentuata nella gestione in corso, risultando, da recenti accertamenti, che il complesso dei residui, provenienti dai passati esercizi, è disceso al di sotto di 200 milioni; ai quali si aggiungeranno, al 30 giugno, soltanto quelli relativi al corrente esercizio; per cui si può prevedere che, nel prossimo consuntivo, l'ammontare complessivo dei residui segnerà una notevole riduzione in confronto al precedente accertamento.

Debbo francamente meravigliarmi che dopo quanto ho spiegato nell'altro ramo del Parlamento, l'onorevole relatore ritorni sull'argomento preferito dell'anno scorso, e cioè a discutere l'utilità della Schneider, che noi, ripeto, più di una gara sportiva, consideriamo un esame sui risultati ottenuti nello studio delle alte velocità. (*Approvazioni*). Prima di tutto è infondato il confronto con le altre Nazioni, che avrebbero accentuato la loro ritrosia per la Schneider. Proprio quest'anno, la Francia, dopo una lunghissima assenza, ha deciso di concorrere alla gara, il che dimostra che la diserta soltanto chi non si sente in grado di misurarsi, salvo ad intervenire non appena si presentino i minimi di probabilità per raggiungere la vittoria. (*Approvazioni*). Il fatto vero è che la Schneider, pur restando nell'ambito delle grandi gare sportive, serve a conseguire

risultati imponenti nel campo dell'alta velocità, stimolando la tecnica delle costruzioni e preparando gli uomini alle maggiori conquiste dell'avvenire. I vantaggi del volo veloce sono di valore incalcolabile e si possono misurare facendo un confronto fra i dati di 10 anni fa e quelli di oggi, sulla velocità di flottaggio, sui carichi alari, sui decolli e sulla velocità di ammaraggio. I dati, ormai acquisiti, sono entrati nei calcoli normali. Il relatore continua a sollevare dubbi sull'utilità di mettere vite umane in grado di vincere lo Schneider. A costo di ripetermi all'infinito, gli dirò che è la *preparazione* che ci sta a cuore e non la vittoria, nella quale ha un peso così grande la fortuna. (*Approvazioni*). Qualsiasi forma di preparazione significa progresso e allenamento. Non si lasci indurre l'on. Ancona dalle schermaglie dell'Inghilterra circa il suo disinteresse per la Schneider, perchè forse le schermaglie obbedivano a finalità soltanto dimostrative.

Per quanto riguarda la tutela della vita dei miei uomini, lasci il Senato a me solo l'altissima responsabilità di tutelarla. (*Applausi*). Credo d'essermi incamminato sulla giusta strada, mettendomi al livello del più umile e del più audace nel rischio quotidiano del volo. (*Applausi vivissimi*).

Ciò fatto, non debbo e non posso ascoltare remore pietose, se queste debbono farci segnare il passo nella conquista durissima del primato, che viene fatalmente a risolversi in un vantaggio nell'efficienza dell'arma alla quale è affidata una parte importantissima della difesa del Paese. (*Applausi*).

Scendendo nel campo della tecnica, mi creda l'onorevole relatore, la velocità in aeronautica non è una concezione estremistica. I cinquecento chilometri, ormai superatissimi, diverranno fra pochi anni comuni a tutti gli aeroplani. Noi ne siamo tanto convinti che guardiamo ancor più lontano e studiamo, non solo sulla carta, le strabilianti possibilità del volo ad alta quota.

Ecco allora divenire attuale il problema del peso dei motori, della resistenza dei metalli, del pilotaggio eccezionalissimo.

Abbia fiducia l'on. Ancona nei giovani che dirigono il Ministero dell'Aria e nei tecnici che ne assecondano la frenesia — è la parola adatta — del progresso.

In aeronautica è pericolosissimo guardarsi attorno. Nello studiare i problemi e nel dirigere un aeroplano bisogna guardare sempre avanti. (*Applausi*).

L'anno scorso debbo essergli sembrato eretico quando gli ho dichiarato esplicitamente che avevamo abbandonato i dirigibili al loro destino, seguendo, del resto, un'intuizione del Duce che non ha mai nascosto la sua diffidenza per quei galleggianti dell'aria, che ha più volte definito in modo assai caustico.

Ebbene, è di questi giorni la decisione dell'Inghilterra di non costruire più dirigibili per l'aeronautica civile e militare. Ed allora? Allora bisogna convenire che l'Italia non ha solo prevenuto teoricamente, ma in un certo senso ha anticipato quelli che diverranno domani, nel campo della conquista dell'aria, i canoni fondamentali. La tecnica del più pesante, nella quale abbiamo concentrato tutti i nostri sforzi, continua la sua marcia trionfale. Non posso, pertanto, essere d'accordo con l'onorevole relatore sul limite per la grandezza dell'aeroplano. Un limite analogo avevano trovato i costruttori dei ponti in muratura per la lunghezza delle arcate. Ma un bel giorno, si è potuto costruire proprio qui a Roma il ponte del Risorgimento, con 100 metri di luce, soltanto perchè si è cambiato sistema costruttivo. Altrettanto può accadere nei limiti che si vogliono fissare alle dimensioni degli aeroplani.

ANCONA, *relatore*. Dipende dai metalli!

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. E allora ci lasci studiare i metalli leggeri. La Schneider ci offre un campo sperimentale di prim'ordine.

ANCONA, *relatore*. Ma noi non li abbiamo.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ma chi ci dice che, per farle piacere, non faremo degli aeroplani di cemento armato? (*ilarità*).

Noi non abbiamo preconcetti davanti al progresso e crediamo nello sforzo inventivo che sa utilizzare accorgimenti impreveduti. Abbiamo fede nel genio e soprattutto in quello italiano (*Approvazioni*).

Un problema, strettamente connesso all'avvenire dell'aviazione, è quello del volo in massa. L'Aeronautica Italiana ha percorso i tempi.

Oggi tutte le nazioni si preoccupano di raggiungere la perfezione nell'esercizio del volo collettivo: quella stessa perfezione che gli aviatori italiani hanno dimostrato nella traversata

dell'Atlantico. Essa ha riempito il nostro popolo di legittimo orgoglio: io, che ho avuto l'onore di guidarla, posso assicurarvi che l'ambita mèta di portare al di là dell'Oceano i colori della Patria fascista, non sarebbe stata raggiunta, senza l'appassionata e scrupolosa preparazione degli uomini, in armonia coi concetti più volte espressi del volo collettivo. (*Applausi*).

L'Impresa Atlantica, compiuta al fianco dei nostri valorosi fratelli, i marinai italiani, è il risultato della nuova educazione, della nostra nuova disciplina. Nessun paese eguaglia il nostro per eccellenza di materiale umano. Ma gli italiani hanno spesso i difetti delle loro qualità. Portati per temperamento allo slancio eroico, all'avventura gloriosa, sono nello stesso tempo facile preda degli individualismi senza freno e senza disciplina. Soprattutto per le imprese aeree, ove spiccano le qualità individuali e l'ambizione ha il suo massimo stimolo, ove le folle si esaltano ed esaltano, era difficile legare gli uomini all'idea e persuaderli che questa deve sempre e dovunque superare le persone.

Ho abolito, nell'aviazione italiana, il divismo individuale nell'intento di fare di ogni aviatore un grande campione, trasformando l'eccezione in regola. (*Approvazioni*).

La mia presunzione rinchiudeva forse in sé una punta di orgoglio che a molti sarà sembrato esagerato.

Ma la presunzione nasceva dalla conoscenza delle qualità degli aviatori italiani. Il giorno in cui undici idrovolanti, con un sol balzo, in perfetta formazione, sorvolarono l'Oceano, il sogno ambizioso apparve realtà concreta. In questa realtà vive ed opera tutta l'aeronautica italiana. (*Approvazioni*).

Quali possibilità si presentino dopo le esperienze compiute, per la pace e per la guerra, ma soprattutto per la guerra, è materia d'attento studio. Certo è che l'Italia può ormai contare su masse di volatori, perfettamente inquadrati, disciplinati e pronti a servirla, come un vero e proprio esercito schierato nel cielo. Mi rivolgo qui soprattutto agli Onorevoli Senatori che hanno trascorso e trascorrono la loro vita a servizio delle Forze Armate. L'onorevole relatore afferma — beato lui! — che la guerra è molto lontana e adduce come prova la sua personale convinzione. Per quanto questa sia

assolutamente rispettabile, e se ne debba tenere il dovuto conto, l'on. Ancona ammetterà che si tratta di una prova un po' fragile. Più che una prova è un augurio e ad esso mi associo di tutto cuore. Ma l'augurio di pace non servirà a nasconderci il pericolo della guerra. Noi ci terremo pronti a qualsiasi eventualità, fermi nel proposito che il cielo d'Italia debba restare inviolabile di fronte a qualunque aggressione nemica. (*Applausi*).

Perciò dopo aver raggiunto il successo più clamoroso con la crociera atlantica non dormiremo sugli allori, non camperemo di rendita. Abituati a guardare l'avvenire senza velo d'illusioni, ci rendiamo conto che altri paesi faranno in un prossimo domani quello che noi abbiamo fatto e si sforzeranno di superarci.

La tecnica aeronautica è in continuo progresso, e non vi sono limiti all'audacia dell'uomo. Il nostro compito sta nell'impedire che gli altri, dopo averci raggiunto, ci lascino indietro.

Perciò assisterete a prove, non meno impo-

nenti, dell'efficienza aerea dell'Italia fascista. Tra qualche mese, centinaia di velivoli si schiereranno nei cieli della Penisola per le grandi manovre: sarà un'altra dimostrazione della forza e delle possibilità dell'Arma e darà agli italiani, per la prima volta, una pallida idea di quello che potrà essere la guerra aerea futura. E forse non solo agli italiani. Le aviazioni straniere seguono molto da vicino i nostri progressi e le nostre idee. Noi daremo, nelle prossime manovre, la prova della importanza dell'Armata Aerea, considerata come forza armata assolutamente autonoma.

L'Italia insomma è all'avanguardia. Uomini e macchine non riposano.

Un fervore di giovinezza ci anima tutti, per esser degni della fiducia che la Nazione ripone in noi, per esser degni del quotidiano insegnamento del Duce e della lode altissima che, anche recentemente, sull'opposta riva dell'Atlantico, il Re Vittorioso ci ha rivolto come viatico per le più grandi imprese di domani. (*Vivi e generali applausi, moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANCONA, relatore. Onorevoli colleghi, debbo constatare con soddisfazione che le diver-

genze di idee tra l'onorevole ministro dell'aeronautica e me sono molto minori di quanto a prima vista potevano apparire. In realtà, nelle questioni fondamentali, l'onorevole ministro dell'aeronautica e il vostro modesto relatore sono d'accordo..... (*Commenti*), salvo forse in uno che non è fondamentale, e cioè la Coppa Schneider.

La questione di massima che ha trattato il ministro per la continuazione della facoltà di usare alcuni capitoli del bilancio in modo contrario alla legge di contabilità è una questione molto importante, specialmente per la Commissione di finanza. Una questione di massima nella quale però siamo pure d'accordo, perchè il ministro ha detto che intende ridurre il numero di tali capitoli.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Si stanno riducendo.

ANCONA, *relatore*. Ora l'osservazione della Commissione di finanza era precisamente in questo senso, ed esprimeva l'augurio che i capitoli, per i quali c'è la facoltà di tramandarli a residui anche per le somme non impegnate, fossero ridotti il più possibile. Perchè la Commissione di finanza ha fatto questa osservazione? (Notate che l'ha fatta la Commissione). Perchè essa ha veduto che proprio negli ultimi tempi c'era la tendenza ad accrescere questi capitoli: il ministro dichiara che questa tendenza non ci sarà più.....

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. I fatti sono questi.....

ANCONA, *relatore*. I capitoli erano cinque, come erano stati presentati alla Camera nel bilancio; poi da cinque sono diventati dieci. La Commissione di finanza ha osservato questa tendenza d'aumentarli ed ha espresso — come doveva — l'augurio che i capitoli siano diminuiti. Ecco infatti la conclusione della osservazione della Commissione.

Essa ha scritto:

« La Commissione di finanza, senza indagare se anche questi capitoli richiedono realmente l'eccezionale facoltà, si limita ad esprimere l'augurio che in avvenire questi capitoli (che erano stati soppressi e poi sono ricomparsi) vengano diminuiti, e che si tenga ferma il più possibile la divisione fondamentale tra competenza e residui ».

Questa è l'osservazione della Commissione di finanza.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ma sono stati aumentati per grazioso gesto della Giunta del bilancio della Camera dei deputati.

ANCONA, *relatore*. La Commissione non ha voluto dire da chi e come sono stati aumentati. Comunque mi pare di essere d'accordo con l'onorevole ministro che questi capitoli devono essere diminuiti. Dunque siamo perfettamente d'accordo (*Commenti*) su questo punto.

E vengo ad alcune altre questioni. L'onorevole Balbo mi ha detto che la parte militare è la parte preponderante dell'aeronautica; nulla di più giusto, nulla di più esatto.

L'onorevole Balbo mi deve dare però atto di questo: che nelle mie relazioni sul bilancio aeronautico — e questa è la quinta che io faccio — io mi occupo quasi esclusivamente della parte civile: della parte militare non mi occupo quasi mai, appunto perchè non ho la competenza necessaria.

BALBO, *ministro per l'aeronautica*. Ma la parte tecnica è militare perchè è la parte d'impiego.

ANCONA, *relatore*. Sulla parte tecnica le risponderò subito.

BALBO, *ministro per l'aeronautica*. Onorevole Ancona, ella è professore di motori a gas e qui si tratta di motori a benzina.

ANCONA, *relatore*. Onorevole ministro, veda, ella è informato non esattamente. Io sono professore di motori di aviazione. Il nome della mia cattedra è questo: « motori di aviazione ». Quindi io le domando soltanto una cosa: il permesso di avere una mia opinione personale.

BALBO, *ministro per l'aeronautica*. Liberrissimo!

ANCONA, *relatore*. Quando si dice che i motori d'aviazione da 1000 cavalli sono sicuri e sono a punto, l'onorevole ministro mi permetterà, nella mia qualità di professore di motori per aviazione.....

BALBO, *ministro per l'aeronautica*. Non vuol dire!

ANCONA, *relatore*. Mi permetterà di credere che i motori da 1000 cavalli non sono ancora perfettamente a punto.

BALBO, *ministro per l'aeronautica*. Ma quando io che sono ministro dell'aeronautica, le assieuro che questi motori da 1000 cavalli si adoperano ogni giorno e vanno bene, ella ha il dovere.....

ANCONA, *relatore*. Onorevole ministro, mi dispiace di aver dovuto parlare di me e della mia cattedra, ma io le domando soltanto di aver il diritto di un'opinione, non le domando altro. E questo per me non è un diritto ma è un dovere. Non crederei di poter mantenere la mia cattedra, se mancassi a questo dovere.

L'onorevole ministro ha detto che il prezzo dei motori non è eccessivo. Io comincio col fare un elogio veramente meritato ai nostri motori d'aviazione e l'ho scritto nella relazione e l'ho ripetuto qui; i motori italiani d'aviazione fanno molto onore al nostro paese. Sono motori che si esportano in altre nazioni.....

BALBO, *ministro per l'aeronautica*. Che bella *rèclame* all'esportazione dei motori da 1000 cavalli ha fatto lei con questa relazione!

ANCONA, *relatore*. Del resto io ho sempre scritto lodando i motori d'aviazione.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ma noi li lodiamo da soli, volando!

ANCONA, *relatore*. Se c'è un campo nel quale si devono lodare i prodotti è quello dei motori di aviazione: l'ho scritto nella seconda, nella terza, nella quarta e nella quinta relazione e finalmente anche nell'ultima, quindi noi siamo perfettamente d'accordo. E credo che l'osservazione che io ho fatto, che cioè il prezzo dei motori sia un po' esagerato, sia un'osservazione giusta. Questi motori infatti costano circa 300 o 350 lire al chilo; mi pare che il prezzo sia un po' esagerato, tanto che so che il ministro dell'aeronautica (e fa molto bene) fa ogni sforzo per diminuirlo. Non so se ci riuscirà; ma io credo che una qualche diminuzione debba pur essere possibile.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Però l'affermare nella relazione che i nostri motori costano troppo ci allontana i compratori dell'estero!

ANCONA, *relatore*. Quanto agli apparecchi da turismo, l'onorevole ministro ricorda quello che scrissi l'anno scorso, lodando gli apparecchi da turismo, lodando anche l'azione che in questo campo ha svolto, azione che merita di essere rilevata, perchè lo sviluppo di questi

apparecchi è molto promettente. Essi hanno dato risultati ottimi come dimostrano i *raid*, le crociere, i peripli e così via dicendo.

Quanto alla Coppa Schneider io ho scritto nella mia relazione che ho qualche dubbio sull'utilità di queste altissime velocità. Può darsi che su questo punto non siamo completamente d'accordo.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ma, onorevole senatore Ancona, il suo è un punto civile o un punto militare?

ANCONA, *relatore*. È per me un punto essenzialmente civile. Le altissime velocità (siamo oramai al disopra dei 500 km. all'ora) non mi pare che possano trovare nell'aviazione civile un campo di pratica applicazione. Quando si passa a velocità oltre i 500 km. orari nel campo civile, mi sembra molto difficile che vi possano essere pratiche applicazioni. Potranno invece esserci nel campo militare.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ma si possono trovare anche nell'aviazione civile. Quel capitano inglese, che compì il *raid* Roma-Londra e Roma-Berlino, non aveva un aeroplano militare ma un aeroplano civile, un aeroplano postale. Siamo dunque nel campo dell'aviazione civile.

ANCONA, *relatore*. Ad ogni modo ripeto che a mio avviso nel campo civile queste altissime velocità non credo possano trovare pratica applicazione. Ma questa non è una divergenza fondamentale.

E con ciò non avrei altro da dire. Ma prima di concludere debbo dire una parola al collega senatore Romeo.

Il collega senatore Romeo ha parlato del volo a vela. Ora io non avevo dimenticato il volo a vela. Infatti nella mia relazione si legge: « Utili manifestazioni aviatorie furono il Primo congresso dell'aviazione a vela..... »

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Il senatore Romeo più praticamente ci ha parlato di voli e non di congressi!

ANCONA, *relatore*.*sport* aereo che nutre nei giovani lo spirito aeronautico e prepara gli assi di domani. Poi i concorsi per i modelli volanti, che orientano gli spiriti dei fanciulli e gettano buon seme aeronautico ».

Come si vede, io ho indicato l'utilità del volo a vela precisamente nel senso che fu indicato dal collega Romeo e cioè della praticità e uti-

lità di questo volo a vela per la preparazione dei giovani piloti. Naturalmente non ho potuto dare nella mia relazione una grande diffusione ad una questione che, per quanto importante, è una questione singola. Ma posso assicurare il collega Romeo che anche la questione del volo a vela è studiata con grande serietà ed io potrò, se crede, fargli vedere che cosa si fa e che cosa si insegna alla mia scuola sul volo a vela.

Naturalmente questa non è una questione pratica, ma tutte le questioni pratiche devono avere un fondamento teorico perchè dai risultati teorici si hanno le applicazioni pratiche.

Quindi il volo a vela non è stato dimenticato nella mia relazione. Ma quando si tratta una materia così vasta come l'aeronautica, non si può dare grande sviluppo ad una questione che, pur essendo importante, è una questione singola, come questa del volo a vela.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Ha ragione l'onorevole Romeo. Io darei un grande sviluppo al volo a vela; egli ha detto delle cose interessantissime.

ANCONA, *relatore*. Siamo d'accordo! Pottevo io dedicare tre quarti della mia relazione al volo a vela? Non era possibile! Gli ho dato il posto giusto, lo spazio che doveva avere. Dopo ciò non avrei altro da aggiungere.

È stato ripetuto oggi l'elogio al ministro Balbo per la trasvolata atlantica. A suo tempo il presidente del Senato ha fatto l'elogio agli aviatori così ben guidati dall'onorevole ministro Balbo. Oggi l'elogio è stato ripetuto dal collega Romeo; nonostante questo io chiedo di ripeterlo, a nome della Commissione di finanza o più ancora, se mi permettono, a nome di tutto il Senato, perchè sono convinto che questo elogio è spontaneo.

Aggiungo che l'onorevole Balbo ha dato questa dimostrazione utilissima e cioè che gli italiani non solo sono esempi ammirevoli di fervore individuale, ma che, quando siano ben guidati, possono, raggruppandosi, sferrare degli sforzi collettivi meravigliosi, come quello sferrato nella trasvolata atlantica.

È stato detto, e con questo finisco, onorevoli colleghi, che l'aeronautica è come un filo che si tira mettendosi in testa, ma non si spinge mettendosi in coda. Orbene l'onorevole Balbo e i suoi compagni si sono messi alla testa, si

sono esposti per primi ai grandi pericoli, hanno dimostrato la giustezza di queste osservazioni; a loro vada quindi il rinnovato plauso del Senato e vada anche ai morti che non sono mancati, come non mancano mai in imprese di questo genere; ai morti eroici che ci additano la via del dovere e delle future grandi conquiste. La via del dovere che io sono sicurissimo sarà battuta dall'aeronautica per la migliore realizzazione dei grandi destini della nostra patria (*applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora all'esame dei capitoli.

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

Dò 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 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione inscritto al capitolo n. 15 del presente stato di previsione, sono quelli indicati nella tabella B, annessa alla presente legge, intendendosi esteso per l'esercizio 1931-32 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 1931-32, le norme di cui agli articoli 21 e 39 del citato Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

(Approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio 1931-32, è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i paga-

menti 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 1931-32, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 30.000.000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 17.150.000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Celesia, Pironti e Mayer a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1931, n. 300, relativo alla istituzione di una tassa speciale per i passaporti per paesi transoceanici (852).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1931, n. 315, che modifica la tassa per il rilascio del passaporto nel Regno e all'estero (853).

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

Nuove norme per la rivalsa delle spese di spedalità e manicomiali (815).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31, e convalidazione dei decreti Reali 23 marzo 1931, nn. 279 e 312, relativi a prele-

vamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (848).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Celesia, Pironti e Mayer della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Presentazione di disegni 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 seguente disegno di legge:

Autorizzazione preventiva del Ministero dell'aeronautica per la concessione di credito agli ufficiali ed ai marescialli della R. aeronautica (870).

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

Modificazione all'ordinamento giudiziario (871).

PRESIDENTE. Do atto agli onorevoli ministri dell'aeronautica e della giustizia e degli affari di culto della presentazione di questi disegni di legge che seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Annuncio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Libertini di dar lettura di due interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Al ministro dei lavori pubblici sulla interpretazione e l'applicazione dell'articolo 60 del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione, convertito in legge con la legge 17 marzo 1930, n. 230.

San Martino.

Al ministro della giustizia e degli affari di culto, perchè si compiaccia dire se non

creda — all'esito dell'inchiesta con sollecitudine disposta per la uccisione del giovane Carlo Clerici, avvenuta in una cella del carcere di San Vittore, in Milano, per mano di un detenuto ferocemente scagliatosi contro di lui, e nella presenza di altro carcerato — impartire con la consueta energia disposizioni affinché torni impossibile che gravi delitti di tal fatta si abbiano a deplorare; che la sorveglianza periodica ed improvvisa si attui sempre con la dovuta attenzione; ma soprattutto si curi che minorenni di qualsiasi età non sieno accomunati con altri detenuti maggiorenni, o più perversi per delitti o per viziati costumi.

E ciò fino a quando non sarà provveduto definitivamente alla più oculata riforma del regolamento carcerario, a seconda delle esigenze della civiltà, e specie all'intento di regolare efficacemente la vigilanza carceraria e di salvare da peggiore corruzione e da ogni pericolo morale e materiale quei detenuti ancora suscettibili di salvezza e di emendamento.

Milano Franco d'Aragona.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Il Governo è a disposizione del Senato. Se il Senato lo crede, si potrebbe fissare la seduta di venerdì per lo svolgimento della interrogazione del senatore Milano Franco d'Aragona.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, resta così stabilito.

Domani alle ore 16 seduta pubblica con il seguente ordine del giorno.

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

Approvazione della clausola facoltativa di cui all'articolo 36 dello Statuto della Corte Permanente di Giustizia Internazionale, accettata dall'Italia con dichiarazione 9 settembre 1929 (567) - *(Iniziato in Senato)*;

Approvazione della Convenzione sull'esecuzione delle sentenze in materia civile e com-

merciale conclusa a Roma tra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 (810) - *(Iniziato in Senato)*;

Autorizzazione al Governo del Re a pubblicare il nuovo Codice di commercio a libri e titoli separati (721);

Conti consuntivi del Fondo speciale delle Corporazioni per gli esercizi finanziari 1927-28 e 1928-29 (821);

Disciplina nell'uso del nome « Seta » (832);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1693, che proroga al 31 dicembre 1930 la facoltà di emissione di biglietti di banca concessa alla Banca d'Italia (797);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 130, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31 e convalidazione dei decreti Reali 16 febbraio 1931, nn. 131 e 132, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (813);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1656, che approva i seguenti accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930: 1° Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione; 2° Convenzione sanitaria veterinaria (836);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 dicembre 1930, n. 1936, relativo alla applicazione della valuta legale ai dazi doganali (837);

Approvazione della Convenzione di stabilimento con Protocollo stipulata a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 (827) - *(Iniziato in Senato)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 221, relativo all'approvazione della proroga al 1° giugno 1931 del *modus vivendi* di stabilimento provvisorio, stipulato a Parigi, fra l'Italia e la Francia, il 2 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di Note che ha avuto luogo a Parigi il 27 novembre 1930 (844);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (843).

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-31 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1931

II. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (855).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (840);

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (858);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (819).

La seduta è tolta (ore 19,10).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.