

## XXVIIª SEDUTA

SABATO 30 MARZO 1935 - Anno XIII

## Presidenza del Presidente FEDERZONI

## INDICE

Congedi . . . . .	Pag.	966	
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Contributo dello Stato per la pubblicazione degli atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle Carte finanziarie della Repubblica Veneta » (461). . . . .		967	
« Concessione alla Regia Università di Roma, per il funzionamento della Regia clinica delle malattie tropicali e subtropicali, di un contributo di lire 40.000 da prelevarsi dai bilanci delle quattro Colonie africane » (462). . . . .		968	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2059, riguardante l'autorizzazione all'Ufficio per la vendita dello zolfo italiano ad assegnare contingenti supplementari di produzione » (423). . . . .		972	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1990, riguardante l'assegnazione di ricevitorie postali e telegrafiche con retribuzione non superiore a lire 14 mila » (424). . . . .		972	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2096, relativo alla proroga dell'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini fra l'Italia e le Isole di Malta, Zante e Corfù della Compagnia " Cable and Wireless Ltd " succeduta alla " Eastern Telegraph Company " e della manutenzione dei cavi telegrafici sottomarini italiani attraverso lo stretto di Messina e dell'esercizio del cavo telegrafico sottomarino fra Trieste e Corfù » (425). . . . .		973	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2184, che proroga i termini per l'inizio e la fine della demolizione delle navi da carico » (426). . . . .		973	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2245, che approva una Convenzione modificativa di quelle vigenti per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie) » (427). . . . .			973
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 17, relativo alla nuova Convenzione da stipularsi con la " Italcable " Compagnia italiana dei cavi telegrafici sottomarini » (428). . . . .			974
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934, n. 2070, concernente il contributo dello Stato per il funzionamento del Museo centrale del Risorgimento in Roma » (429). . . . .			974
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1654, portante provvedimenti per l'alleviamento di taluni oneri debitori di provincie e comuni » (430). . . . .			974
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º dicembre 1934-XIII, n. 1997, contenente modificazioni alla legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza » (431). . . . .			974
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2049, che reca norme integrative per l'applicazione dei contributi di miglioria per le opere eseguite dallo Stato o con il concorso dello Stato » (432). . . . .			975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 51, relativo alla proroga della concessione del premio di navigazione a favore delle navi mercantili da carico per l'anno 1935 » (433). . . . .			975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 67, che sostituisce il penultimo comma dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926-IV, numero 87, concernente l'istituzione della Reale Accademia d'Italia » (438). . . . .			986
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2045, riguardante penalità per omissione di dati catastali negli atti di trasferimento di immobili » (439). . . . .			987

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 32, riguardante proroga di termine per la concessione di sussidi ai danneggiati dalla frana di S. Fratello (Messina) » (440). . . . .	987	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 46, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Ankara, a mezzo di scambio di Note, il 19 gennaio 1935, Accordo col quale viene, in via provvisoria, prorogata di nove mesi, a decorrere dal 20 gennaio 1935, la validità degli Accordi commerciali italo-turchi del 4 aprile 1934 » (452). . . . .	991
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2069, concernente la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1438, convertito nella legge 12 gennaio 1933-XI, n. 35, per la riassicurazione dei rischi relativi ai crediti di esportazione » (441). . . . .	987	(Discussione):	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 42, relativo all'istituzione dell'Alto Commissario per le Colonie dell'Africa orientale italiana » (442). . . . .	988	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1691, concernente la istituzione in Torino dell'Istituto elettrotecnico nazionale "Galileo Ferraris" » (311). . . . .	968
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 69, riflettente l'estensione alle Colonie del decreto del Ministro delle finanze, in data 15 dicembre 1934, relativo alle operazioni in cambi e divise » (443). . . . .	988	COZZA . . . . .	971
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 68, riguardante l'adozione di speciali tipi di macchine per la raccolta delle giuocate del lotto » (445). . . . .	988	« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (515) . . . . .	991
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 45, concernente proroga dei privilegi fiscali di riscossione agli esattori delle imposte dirette del quinquennio 1923-1927 » (446). . . . .	989	SANI NAVARRA . . . . .	991
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 2, contenente norme speciali per la liquidazione delle Società anonime e in accomandita per azioni verso le quali lo Stato abbia crediti notevolmente superiori al capitale azionario » (447). . . . .	989	BASTIANELLI . . . . .	993
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 44, concernente il conferimento di poteri straordinari al Regio Commissario per la gestione straordinaria dell'Istituto autonomo per le case popolari con sede in Bologna » (448). . . . .	989	ROMEO . . . . .	997
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XIII, n. 2169, che modifica le norme relative all'organico dei sergenti e sergenti maggiori ed a quello dei primi avieri e avieri scelti dell'Arma aeronautica e del Genio aeronautico » (449). . . . .	989	GIANNINI . . . . .	999
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2121, che proroga a tutto il 1935 alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia aeronautica » (450). . . . .	990	GRAZIOLI . . . . .	1005
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 22, che modifica il Regio decreto-legge 11 gennaio 1934 anno XII, n. 140, per quanto concerne i quantitativi annuali del vino genuino e dell'uva secca di origine delle isole italiane dell'Egeo ammessi all'importazione nel Regno in esenzione dal dazio doganale » (451). . . . .	990	(Presentazione) . . . . .	978
		(Seguito della discussione):	
		« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (497). . . . .	978
		CAVAGNARI, sottosegretario di Stato per la marina . . . . .	979
		<b>Relazioni:</b>	
		(Presentazione) . . . . .	1010
		<b>Votazione a scrutinio segreto (Risultato):</b>	
		(Per la nomina di due membri della Commissione di contabilità interna). . . . .	978
		(Per l'approvazione di disegni di legge) 976, 1008	
		La seduta è aperta alle ore 16.	
		DI DONATO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.	
		<b>Congedi.</b>	
		PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo senatori: Carletti per giorni 1; Marcello per giorni 5; Miari de Cumani per giorni 4; Sitta per giorni 1; Taramelli per giorni 3; Todaro per giorni 5.	
		Se non si fanno osservazioni, i congedi si intendono accordati.	

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 MARZO 1935

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

**PRESIDENTE.** Prego il senatore segretario Di Donato di dar lettura dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza.

**DI DONATO, segretario:**

**DISEGNI DI LEGGE.***Dal Presidente della Camera dei deputati:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 163, concernente l'ammissione dei mutilati ed invalidi di guerra ai pubblici concorsi (524).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 161, che porta un'aggiunta all'articolo 12 del Testo Unico delle disposizioni legislative riguardanti la costituzione e le attribuzioni dei Corpi consultivi della Regia marina (525).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 162, che autorizza a nominare in soprannumero guardiamarina, sottotenenti del Genio navale e sottotenenti delle Armi navali (526).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 dicembre 1935-XIII, n. 182, concernente la decorrenza del divieto di vendita dei formaggi vacchini e dei formaggi margarinati (527).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 181, concernente variazioni all'ordinamento della Milizia per la difesa controaerea (M. DICAT) e l'istituzione della Milizia per la difesa costiera (M. da COS) (528).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 165, concernente variazioni allo stato di previsione della entrata, a quelli della spesa dei vari Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonchè altri indifferenti provvedimenti; e convalidazione dei Regi decreti 21 febbraio 1935-XIII, n. 153 e 28 febbraio 1935-XIII, n. 170, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (529).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 198, concernente

l'estensione della garanzia statale per i crediti all'esportazione (530).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 221, riguardante l'autorizzazione della spesa di lire 34.000.000, per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti (531).

*Dal Ministro delle finanze:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 (523).

*Dal Ministro della guerra:*

Ripartizione del territorio dello Stato in zone militari (533).

**RELAZIONI.***Dalla Commissione di finanza:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 (523). — *Rel. CONTI.*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 28, che autorizza la Cassa depositi e prestiti a rilevare i mutui concessi dal Consorzio di credito per le opere pubbliche all'Ente edilizio per i mutilati ed invalidi di guerra (506). — *Rel. REGGIO.*

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Contributo dello Stato per la pubblicazione degli atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle Carte finanziarie della Repubblica Veneta » (N. 461).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributo dello Stato per la pubblicazione degli Atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle Carte finanziarie della Repubblica Veneta ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È prorogato per altri due anni, a decorrere dall'esercizio finanziario 1935-36, lo speciale assegno annuo di lire 30.000, di cui attualmente gode la Reale Accademia dei Lincei per la pubblicazione degli atti costituzionali del Medioevo e dell'età anteriore al Risorgimento italiano e delle carte finanziarie della Repubblica Veneta.

La somma sarà stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per gli esercizi finanziari 1935-36 e 1936-37.

Il Ministero delle finanze è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni al bilancio del predetto Ministero.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Concessione alla Regia Università di Roma, per il funzionamento della Regia clinica delle malattie tropicali e subtropicali, di un contributo di lire 40.000 da prelevarsi dai bilanci delle quattro Colonie africane » (N. 462).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione alla Regia Università di Roma, per il funzionamento della Regia clinica delle malattie tropicali e subtropicali, di un contributo di lire 40.000 da prelevarsi dai bilanci delle quattro Colonie africane ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

Per provvedere alle spese di funzionamento della Clinica delle malattie tropicali e subtropicali presso la Regia Università di Roma, oltre ai contributi fissati all'articolo 4 del Regio decreto-legge in data 18 dicembre 1930, n. 1837, sarà corrisposto, a decorrere dall'esercizio finanziario 1934-1935, dal Ministero delle Colonie l'annuo contributo di lire 40.000, ri-

partito in uguale misura sui bilanci della Tripolitania, della Cirenaica, dell'Eritrea e della Somalia Italiana.

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

**Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1691, concernente l'istituzione in Torino dell'Istituto elettrotecnico nazionale " Galileo Ferraris " » (N. 311).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1691, concernente l'istituzione in Torino dell'Istituto elettrotecnico nazionale " Galileo Ferraris " ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1691, concernente la istituzione in Torino dell'Istituto elettrotecnico nazionale « Galileo Ferraris ».

**ALLEGATO.**

*Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1691, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 253 del 27 ottobre 1934-XII.*

**VITTORIO EMANUELE III**  
*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*  
**RE D'ITALIA**

Veduto l'articolo 3, n. 2, della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Veduto il Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2895, e successive modificazioni;

Ritenuta la necessità e l'urgenza di emanare norme per la costituzione in Torino di un Istituto elettrotecnico nazionale da intitolarsi al nome di « Galileo Ferraris »;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'educazione nazionale, di concerto col Ministro Segretario di Stato per le finanze.

Abbiamo decretato e decretiamo:

#### Art. 1.

È istituito in Torino l'« Istituto Elettrotecnico Nazionale Galileo Ferraris ».

Scopi dell'Istituto sono:

a) dare vita ad un centro nazionale di alti studi nel campo delle discipline elettriche ed affini, in collaborazione con gli Istituti superiori esistenti;

b) svolgere ricerche scientifico-tecniche e promuoverne le applicazioni in tutti i rami dell'attività industriale che rientrano nel campo suddetto;

c) eseguire prove e misure, sempre nel medesimo campo, per conto di enti, ditte e privati;

d) provvedere allo svolgimento dell'attività didattica nel campo delle discipline elettriche ed affini, come ora avviene presso il Regio Istituto superiore d'ingegneria di Torino, in conformità delle leggi, dello statuto e dei regolamenti del Regio Istituto medesimo.

#### Art. 2.

L'Istituto è costituito in Ente morale con piena capacità giuridica ed è posto sotto la vigilanza del Ministero per la educazione nazionale e sotto l'alta direzione del Consiglio nazionale delle ricerche.

Per lo svolgimento dell'attività didattica, di cui al comma d) dell'articolo precedente, l'Istituto dipende dal Regio Istituto superiore di ingegneria, sostituendosi in tutto alla preesistente Scuola elettrotecnica Galileo Ferraris, che viene incorporata nel nuovo Istituto.

#### Art. 3.

Il patrimonio dell'Istituto è costituito:

a) dal terreno sul quale sorge la sua sede, conferito gratuitamente dalla città di Torino;

b) dal fabbricato costruito sul terreno medesimo, conferito gratuitamente dalla Società

idroelettrica Piemonte, e dai suoi eventuali successivi ampliamenti;

c) dalla prima attrezzatura dell'Istituto, alla quale provvederà la città di Torino;

d) dagli apporti che per via di donazioni, cessioni, acquisti, accantonamenti e per qualunque altro mezzo perverranno all'Istituto dal suo esercizio o da terzi, in denaro, in materiali, macchinari od altri beni mobili od in beni immobili.

Tutti i beni mobili di proprietà del Regio Istituto superiore d'ingegneria di Torino, dati in consegna e uso alla Scuola elettrotecnica « Galileo Ferraris », sono trasferiti in consegna ed uso all'Istituto elettrotecnico nazionale « Galileo Ferraris », ed il professore titolare di elettrotecnica continua ad esserne responsabile ai sensi delle vigenti disposizioni.

#### Art. 4.

Al normale funzionamento dell'Istituto si provvede mediante:

a) un contributo dello Stato di annue lire 2,000,000;

b) i contributi eventuali, sia straordinari, sia continuativi, da parte di industrie e di altri enti pubblici o privati;

c) i proventi dell'attività dell'Istituto ed i redditi del suo patrimonio;

d) le assegnazioni del Regio Istituto superiore di ingegneria in conformità con quanto viene adesso praticato verso le altre scuole che ne fanno parte.

#### Art. 5.

L'Istituto è amministrato da un Consiglio d'amministrazione così costituito:

a) il titolare della cattedra di elettrotecnica del Regio Istituto superiore di ingegneria di Torino, che assume la carica di presidente dell'Istituto, del Consiglio di amministrazione e del Comitato direttivo;

b) un rappresentante per ciascuno dei Ministeri:

delle comunicazioni,  
delle corporazioni,  
dell'educazione nazionale,  
delle finanze,  
dei lavori pubblici;

c) un rappresentante nominato d'accordo dai Ministeri della guerra, della marina e della aeronautica;

d) un rappresentante per ciascuno dei seguenti Enti:

Consiglio nazionale delle ricerche,  
Città di Torino,

Regio Istituto superiore di ingegneria di Torino,

Società idroelettrica Piemonte;

e) un rappresentante *pro tempore* per ciascun ente pubblico o privato che, in seguito a regolare convenzione, si impegni a sovvenire l'Istituto con un contributo annuo di lire 50,000 per non meno di un quinquennio.

Le nomine sono fatte dai rispettivi organi competenti e tutti i membri durano in carica per un triennio e sono rieleggibili. Chi assume la carica nel corso del triennio la conserva per il rimanente periodo per cui l'avrebbe tenuta il suo predecessore.

Il Consiglio può nominare nel suo seno un Comitato amministrativo composto di non più di cinque membri, compreso il presidente.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta, e, in caso di parità di voti, prevale il voto del presidente.

L'opera del Consiglio d'amministrazione è gratuita.

#### Art. 6.

Il riscontro sulla gestione dell'Istituto è affidato ad un Collegio di tre revisori dei conti designati rispettivamente dal Ministero delle finanze, dal Ministero delle corporazioni e dal podestà della città di Torino.

Oltre al revisore effettivo sarà designato anche un supplente che, in mancanza o impedimento del primo, ne assumerà le funzioni.

#### Art. 7.

Per la direzione dell'attività scientifico-tecnica il presidente è coadiuvato da un Comitato direttivo, da esso presieduto, e di cui fanno parte il rappresentante del Consiglio nazionale delle ricerche nel Consiglio d'amministrazione ed un altro membro scelto dal Consiglio di amministrazione nel proprio seno.

#### Art. 8.

Nella gestione amministrativa e contabile dell'Istituto si applicano le norme in vigore per le Università ed Istituti superiori, in quanto non venga diversamente disposto nel regolamento di cui al successivo articolo 15.

#### Art. 9.

L'Amministrazione dello Stato, gli enti fondatori o sovventori e gli Istituti superiori hanno diritto di valersi delle varie forme di attività dell'Istituto, con titolo di preferenza, col semplice rimborso delle spese che si rendono necessarie per le prestazioni domandate.

Il Consiglio d'amministrazione potrà di volta in volta consentire, fissandone le condizioni che anche altri Enti o privati possano usufruire dell'attività dell'Istituto.

Restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 26 maggio 1932, n. 598.

#### Art. 10.

Il personale dell'Istituto è costituito:

a) dal personale ordinario (docente, assistente, tecnico e subalterno), nei limiti attualmente fissati dal regolamento del Regio Istituto superiore di ingegneria di Torino, e destinato allo studio ed all'insegnamento delle discipline elettriche ed affini, ed ai servizi inerenti;

b) dal personale speciale, direttamente assunto dall'Istituto.

Il personale di cui alla lettera a) continua a far parte e ad essere a carico del Regio Istituto superiore d'ingegneria in conformità con le disposizioni che regolano e regoleranno il trattamento economico, giuridico e di quiescenza del personale dell'Istituto stesso.

Il personale di cui al comma b) viene assunto alle condizioni che saranno stabilite col regolamento di cui al successivo articolo 15.

#### Art. 11.

Qualora l'Istituto per qualsiasi motivo cessi di esistere, l'intero suo patrimonio resta devoluto al Regio Istituto superiore d'ingegneria di Torino.

## Art. 12.

Gli atti occorrenti per i trasferimenti di proprietà all'Istituto saranno registrati col diritto fisso di lire 10.

## Art. 13.

Le aliquote di tassa di scambio stabilite nella misura di lire 0,15 e di lire 0.35 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire dell'importo delle fatture, note, conti ed altri documenti riguardanti somministrazioni di energia elettrica e di energia refrigerante, dall'articolo 7 del Regio decreto-legge 11 luglio 1931, n. 891, sono aumentate rispettivamente a lire 0.20 e lire 0.40 quando l'importo di ogni fattura, nota, conto od altro documento ecceda le lire cinque.

Sono soggette a tassa di scambio, nella misura di lire 5 per ogni 100 kw. o frazione di 100 kw. di potenza generatrice installata, per ogni anno, anche l'energia elettrica e l'energia refrigerante adibite dalle ditte produttrici ad usi propri. Per la riscossione di tale tassa si applicano le norme e le sanzioni stabilite dalle vigenti disposizioni in materia di scambio sulle somministrazioni di energia elettrica e di energia refrigerante.

## Art. 14.

Sui contratti di abbonamento al servizio telefonico e sulle successive rinnovazioni annuali è dovuta una speciale tassa di bollo di lire 2 per ciascun apparecchio, da riscuotersi dagli uffici del registro, in modo virtuale, in base a denuncia bimestrale da parte delle ditte telefoniche concessionarie. La tassa deve essere corrisposta dalle stesse ditte entro dieci giorni successivi alla scadenza del termine stabilito per la presentazione della denuncia.

Per le violazioni a tali norme si applicano le sanzioni stabilite dall'articolo 71 della vigente legge del bollo 30 dicembre 1923, n. 3268.

Il diritto fisso erariale per le licenze di radioaudizioni circolari, stabilito con l'articolo 7 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 1917, è stabilito in lire 4, fermo restando il diritto supplementare semestrale di lire 2, quando l'abbonamento è pagato in rate semestrali.

## Art. 15.

Il presente decreto ha effetto dal 1° gennaio 1935.

Le norme esecutive, per l'attuazione del presente decreto, saranno stabilite con regolamento da approvarsi dal Ministro per l'educazione nazionale, di concerto con quello per le finanze.

## Art. 16.

Il presente decreto-legge sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Il Ministro proponente è autorizzato a presentare il relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto-legge, munito del sigillo dello Stato sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 4 ottobre 1934 - Anno XII.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — ERCOLE — JUNG.

Visto, *il Guardasigilli*: DE FRANCISCI.

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

COZZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COZZA. Il collega Russo, illustre autore della relazione sul decreto-legge ora sottoposto all'approvazione del Senato, ha messo in chiara evidenza le alte finalità del provvedimento col quale viene creato in Torino l'Istituto superiore per gli studi di elettro-tecnica, sotto il nome glorioso di «Galileo Ferraris», e lo ha quindi particolarmente raccomandato ai nostri suffragi. Ma poichè, a mio avviso, il provvedimento ha un carattere di singolare importanza, oltre che per se stesso anche per il maggiore sviluppo che i saggi criterii, cui esso si ispira, potranno avere per la creazione di altri centri successivi di ricerche nei varii rami della tecnica, mi consenta il Senato che io richiami brevemente su tale argomento la sua alta attenzione. E mentre, in primo luogo, deve andare un vivo plauso al Capo del Go-

verno per avere accolto i voti formulati dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, onde la provvida iniziativa, sorta in Torino per opera di un potente organismo, non andasse dispersa a seguito delle vicende da questo subite, deve essere pure particolarmente segnalata la larga contribuzione votata dalla Città per merito del già valoroso suo Podestà, ora chiamato a reggere il Ministero delle finanze, e l'opera svolta dall'eminente direttore di quella Scuola superiore di ingegneria perchè il nuovo grande Istituto avesse vita in quella splendida Città dalle gloriose tradizioni storiche, sacre ad ogni cuore di Italiano, che ha saputo divenire in brevissimo tempo uno dei primi centri industriali della Nazione.

L'assegnazione fatta dal Governo al nuovo Istituto di un adeguato fondo per il suo funzionamento, tratta in forma pressochè impercettibile dalle stesse fonti di quella energia che sarà oggetto dei profondi studii e delle larghe ricerche che costituiscono i fini della istituzione, è provvedimento quanto mai opportuno e che, come dissi, mi auguro possa essere esteso per la creazione di altri Istituti superiori di ricerche, di cui il Paese ha assoluto bisogno allo scopo di dare ai nostri studiosi i mezzi necessari perchè l'Italia sappia sempre più e sempre meglio affermarsi nel mondo in ogni ramo della scienza.

Frattanto il nuovo Istituto, che dal nome del Grande cui esso si intitola, trae i più sicuri auspici per il suo magnifico avvenire, varrà indubbiamente a mantenere all'Italia il primato che essa ha saputo conquistarsi nella produzione nello studio e nella applicazione di quella mirabile energia, che domina tanta parte della vita moderna, mercè una pleiade di tecnici valorosissimi, di eminenti scienziati e di genii immortali che vanno da Alessandro Volta a Guglielmo Marconi (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. 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 13 dicembre 1934-XIII, n. 2059, riguardante l'autorizzazione all'Ufficio per la vendita dello

zolfo italiano ad assegnare contingenti supplementari di produzione » (N. 423).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2059, riguardante l'autorizzazione all'Ufficio per la vendita dello zolfo italiano ad assegnare contingenti supplementari di produzione ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2059, riguardante l'autorizzazione all'Ufficio per la vendita dello zolfo italiano ad assegnare contingenti supplementari di produzione.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1990, riguardante l'assegnazione di ricevitorie postali e telegrafiche con retribuzione non superiore a lire 14.000 » (N. 424).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1990, riguardante l'assegnazione di ricevitorie postali e telegrafiche con retribuzione non superiore a lire 14.000 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1990, riguardante l'assegnazione di ricevitorie postali e telegrafiche con retribuzione non superiore a lire 14.000.



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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2096, relativo alla proroga dell'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini fra l'Italia e le Isole di Malta, Zante e Corfù della Compagnia "Cable and Wireless Ltd" succeduta alla "Eastern Telegraph Company" e della manutenzione dei cavi telegrafici sottomarini italiani attraverso lo stretto di Messina e dell'esercizio del cavo telegrafico sottomarino fra Trieste e Corfù » (N. 425).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2096, relativo alla proroga dell'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini fra l'Italia e le Isole di Malta, Zante e Corfù della Compagnia "Cable and Wireless Ltd" succeduta alla "Eastern Telegraph Company" e della manutenzione dei cavi telegrafici sottomarini italiani attraverso lo stretto di Messina e dell'esercizio del cavo telegrafico sottomarino fra Trieste e Corfù ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2096, relativo alla proroga dell'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini fra l'Italia e le Isole di Malta, Zante e Corfù della compagnia « Cable and Wireless Ltd » succeduta alla « Eastern Telegraph Company » e della manutenzione dei cavi telegrafici sottomarini italiani attraverso lo Stretto di Messina e dell'esercizio del cavo telegrafico sottomarino fra Trieste e Corfù.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2184, che proroga i termini per l'inizio e la fine della demolizione delle navi da carico » (N. 426).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2184, che proroga i termini per l'inizio e la fine della demolizione delle navi da carico ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2184, concernente la proroga dei termini per l'inizio e la fine della demolizione delle navi da carico.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2245, che approva una Convenzione modificativa di quelle vigenti per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie) » (N. 427).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2245, che approva una Convenzione modificativa di quelle vigenti per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie) ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2245, che approva una Convenzione modificativa di quelle vigenti con la Società « Eolia » An-

nima di navigazione per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie).

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 17, relativo alla nuova Convenzione da stipularsi con la "Italcable" Compagnia italiana dei cavi telegrafici sottomarini » (N. 428).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 17, relativo alla nuova Convenzione da stipularsi con la "Italcable" Compagnia italiana dei cavi telegrafici sottomarini ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 17, relativo alla nuova convenzione da stipularsi con la « Italcable » Compagnia Italiana dei cavi telegrafici sottomarini.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934, n. 2070, concernente il contributo dello Stato per il funzionamento del Museo centrale del Risorgimento in Roma » (N. 429).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre

1934, n. 2070, concernente il contributo dello Stato per il funzionamento del Museo centrale del Risorgimento in Roma ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 dicembre 1934, n. 2070, concernente il contributo dello Stato per il funzionamento del Museo centrale del Risorgimento in Roma.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1654, portante provvedimenti per l'alleviamento di taluni oneri debitori di provincie e comuni » (N. 430).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1654, portante provvedimenti per l'alleviamento di taluni oneri debitori di provincie e comuni ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1654, recante provvedimenti intesi all'alleviamento di taluni oneri debitori di provincie e comuni.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° dicembre 1934, n. 1997, contenente modifica-

zioni alla legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza » (N. 431).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º dicembre 1934, n. 1997, contenente modificazioni alla legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1º dicembre 1934, n. 1997, contenente modificazioni alla legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2049, che reca norme integrative per l'applicazione dei contributi di miglìoria per le opere eseguite dallo Stato o con il concorso dello Stato » (N. 432).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2049, che reca norme integrative per l'applicazione dei contributi di miglìoria per le opere eseguite dallo Stato o con il concorso dello Stato ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2049, che reca norme integrative per l'applicazione dei contributi di miglìoria per le opere eseguite dallo Stato o con il concorso dello Stato.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 51, relativo alla proroga della concessione del premio di navigazione a favore delle navi mercantili da carico per l'anno 1935 » (N. 433).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 51, relativo alla proroga della concessione del premio di navigazione a favore delle navi mercantili da carico per l'anno 1935 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 51, relativo alla proroga della concessione del premio di navigazione a favore delle navi mercantili da carico per l'anno 1935.

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

**Votazione a scrutinio segreto.**

**PRESIDENTE.** Procederemo ora alla votazione dei 14 disegni di legge, testè rinviati allo scrutinio segreto, nonchè alla votazione per la nomina di due membri della Commissione di contabilità interna.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

**Nomina di scrutatori.**

**PRESIDENTE.** Estraggo a sorte i nomi dei Senatori che procederanno allo scrutinio

delle schede di votazione per la nomina di due membri della Commissione di contabilità interna.

Risultano sorteggiati, quali scrutatori, i senatori Scotti, De Marchi, Poggi Cesare, Montefinale e Giardini.

La Commissione di scrutinio, così composta, si riunirà immediatamente dopo la chiusura della votazione nella Sala Cavour.

#### Chiusura di votazione.

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

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

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Ago, Albricci, Amantea, Anselmi, Antona Traversi, Appiani, Asinari di Bernezzo, Asinari di San Marzano.

Baccelli, Bacci, Barcellona, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Belluzzo, Bennicelli, Berio, Beverini, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bodrero, Bongiovanni, Broccardi, Broglia, Brusati Ugo, Burzagli.

Calisse, Campolongo, Casanuova, Castelli, Catellani, Cattaneo della Volta, Cavallero, Centurione Scotto, Cian, Cicconetti, Cimati, Cini, Ciruolo, Colosimo, Concini, Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Credaro, Crispolti, Crispo Moncada, Curatulo.

D'Achiardi, Da Como, Dallolio, D'Amelio, De Capitani d'Arzago, Della Gherardesca, De Marchi, De Marinis, De Michelis, De Riseis, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Mirafiori Guerrieri, Di Vico, Ducci, Dudan.

Facchinetti, Faggella, Fara, Fedele, Felici, Ferrari, Forges Davanzati, Foschini, Fraschetti.

Galimberti, Gallarati Scotti, Gallina, Gatti Salvatore, Gazzera, Gherzi Giovanni, Giampietro, Giannini, Giardini Ernesto, Gigante, Giordano Davide, Giuria, Giuriati, Giusti del Giardino, Gonzaga, Grazioli, Graziosi, Guadagnini, Gualtieri, Guglielmi.

Imberti, Imperiali.

Joele, Josa.

Landucci, Lanza Branciforte, Levi, Libertini Gesualdo, Lissia, Longhi, Loria, Lucioli.

Majoni, Mambretti, Manfroni, Mantovani, Manzoni, Marchiafava, Marescalchi Gravina, Marozzi, Marracino, Maury, Mayer, Mazzoccolo, Mazzucco, Milano Franco d'Aragona, Miliani, Millosevich, Montefinale, Morpurgo, Morrone, Mosconi.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cossilla, Nucci.

Orlando, Orsini Baroni.

Pende, Perrone Compagni, Petrone, Piccio, Piola Caselli, Pironti, Pitacco, Poggi Cesare, Porro Carlo, Porro Ettore, Pozzo, Prampolini, Pujia, Puricelli.

Raineri, Rava, Rolandi Ricci, Romano Michele, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo Nicola, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salucci, Salvago Raggi, Sanarelli, Sandicchi, Sani Navarra, San Martino, Santoro, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scipioni, Scotti, Sechi, Silj, Soler, Strampelli, Suardo.

Tacconi, Tallarico, Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo, Theodoli di Sambuci, Tofani, Tolomei, Torre.

Vaccari, Valagussa, Versari, Visconti di Modrone.

Zerboglio, Zoppi Gaetano, Zoppi Ottavio, Zupelli.

#### Risultato di votazione.

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

Contributo dello Stato per la pubblicazione degli atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle Carte finanziarie della Repubblica Veneta (461):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 MARZO 1935

Concessione alla Regia Università di Roma, per il funzionamento della Regia clinica delle malattie tropicali e subtropicali, di un contributo di lire 40.000 da prelevarsi dai bilanci delle quattro Colonie africane (462):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1691, concernente l'istituzione in Torino dell'Istituto elettrotecnico nazionale « Galileo Ferraris » (311):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2059, riguardante l'autorizzazione all'Ufficio per la vendita dello zolfo italiano ad assegnare contingenti supplementari di produzione (423):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	194
Contrari . . . . .	2

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1990, riguardante l'assegnazione di ricevitorie postali e telegrafiche con restituzione non superiore a lire 14.000 (424):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934, n. 2096, relativo alla proroga dell'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini fra l'Italia e le Isole di Malta, Zante e Corfù della Compagnia « Cable and Wireless

Ltd » succeduta alla « Eastern Telegraph Company » e della manutenzione dei cavi telegrafici sottomarini italiani attraverso lo stretto di Messina e dell'esercizio del cavo telegrafico sottomarino fra Trieste e Corfù (425):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934-XIII, n. 2184, che proroga i termini per l'inizio e la fine della demolizione delle navi da carico (426):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2245, che approva una Convenzione modificativa di quelle vigenti per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie) (427):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	194
Contrari . . . . .	2

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 17, relativo alla nuova Convenzione da stipularsi con la « Italcable » Compagnia italiana dei cavi telegrafici sottomarini (428):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	193
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1934, n. 2070, concernente il contributo dello Stato per il funzionamento

del Museo centrale del Risorgimento in Roma (429):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	194
Contrari . . . . .	2

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1654, portante provvedimenti per l'alleviamento di taluni oneri debitori di provincie e comuni (430):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	194
Contrari . . . . .	2

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° dicembre 1934, n. 1997, contenente modificazioni alla legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza (431):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	194
Contrari . . . . .	2

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2049, che reca norme integrative per l'applicazione dei contributi di miglioria per le opere eseguite dallo Stato o con il concorso dello Stato (432):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	195
Contrari . . . . .	1

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 51, relativo alla proroga della concessione del premio di navigazione a favore delle navi mercantili da carico per l'anno 1935 (433):

Senatori votanti . . . . .	196
Favorevoli . . . . .	194
Contrari . . . . .	2

Il Senato approva.

Nomina di due membri della Commissione di contabilità interna:

Senatori votanti . . . . .	190
Maggioranza . . . . .	96

Ebbero voti:

Il senatore Brusati Ugo . . . . .	162
» Nunziante di San Ferdinando	158
Schede bianche . . . . .	26
Voti nulli e dispersi . . . . .	3

Eletti i senatori Brusati Ugo e Nunziante di San Ferdinando.

Presentazione di un disegno di legge.

RAZZA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAZZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 234, con il quale sono dichiarati di pubblica utilità i lavori occorrenti per l'impianto e l'esercizio della zona industriale di Bolzano, e sono sancite le relative norme di attuazione (532).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

*Il Capo del Governo entra nell'Aula salutato da vivissimi applausi.*

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (N. 497).

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 ».

CAVAGNARI, *sottosegretario di Stato alla marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Onorevoli senatori, l'onorevole senatore Rota, con l'alta ben nota sua competenza che molto lo distingue fra i nostri migliori architetti navali e con il suo intelletto acuto e lo spirito sempre vigile dinanzi a tutti i problemi che interessano la nostra Marina militare, vi ha ampiamente commentato, nella sua dotta esauriente relazione, lo stato di previsione delle spese attinenti al Dicastero della Marina per l'anno finanziario che si inizia fra breve.

Egli ha così facilitato il mio compito odierno, dispensandomi da un'illustrazione particolareggiata degli argomenti che si riferiscono a ciascun capitolo del bilancio.

Del resto, l'Alto Consesso, dinanzi al quale ho oggi l'onore di parlare per ordine di Sua Eccellenza il Ministro, è così ben preparato all'esame delle questioni attinenti alla difesa nazionale e accoglie tra i suoi membri sì distinto gruppo di miei vecchi maestri, sempre appassionati alle nostre cose marinare, che mi è assai agevole e facile l'esposizione che sto per farvi.

Cercherò di seguire l'ordine di successione adottato dall'onorevole relatore nella trattazione della materia e le mie argomentazioni vogliono anche rispondere a quanto mi è stato raccomandato da altri onorevoli senatori, che ringrazio vivamente della loro partecipazione a questo dibattito.

Il senatore Russo ha rivelato ancora una volta nell'interessante gradito dibattito la sua profonda geniale preparazione in ogni ramo organico, amministrativo, tecnico e scientifico.

Il senatore Felici ha con passione ed efficacemente definito l'apporto fondamentale della Marina militare alla difesa dello Stato, allo sviluppo del suo prestigio e all'estrinsecazione della sua potenza.

Il consenso, con il quale l'Alta Assemblea ha accolto le sue parole, attesta del plauso che raccolgono in quest'aula le direttive del Governo fascista nella politica navale.

Il senatore Paolo Orlando si è associato al voto espresso dall'onorevole relatore, perchè sui luoghi, ove ebbero vita il Cantiere della Foce della Real marina sarda e l'Arsenale di Napoli, siano apposte lapidi che ricordino l'attività gloriosa di quegli stabilimenti.

Per quanto riguarda il Cantiere della Foce,

parmi che l'iniziativa dovrebbe piuttosto essere presa dalle gerarchie della Grande Genova.

Il Ministero della marina non ha difficoltà a suggerirne la realizzazione e, nella mia qualità di cittadino genovese, ciò mi è tanto più gradito.

Per l'Arsenale di Napoli, osservo che esso non è ancora scomparso nella totalità dei suoi fabbricati e delle sue funzioni, esistendo tuttora in quel luogo una notevole base navale.

Il senatore Sechi ha avuto la benignità di rivolgermi lusinghiere parole, dichiarando « perspicuo e denso di dottrina » quanto ebbi occasione di esporre di recente alla Camera.

Si è, però, detto non del tutto consenziente con le idee da me espresse o i provvedimenti enunciati, senza precisare su quali punti egli crede di ravvisare tali divergenze.

SECHI. Sul personale.

CAVAGNARI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Ciò mi rende perplesso, perchè se egli si fosse dichiarato concorde, potrei aver l'animo tranquillo; mentre mi rimane così il dubbio su quanto può formare argomento delle sue riserve.

Il senatore Banelli troverà, io spero, convincente risposta ai suoi rilievi nel seguito del mio dire.

Nel mio recente discorso ai camerati dell'altro ramo del Parlamento ebbi modo di precisare, in sintesi, il processo logico, politico e tecnico, da cui è scaturita l'importantissima decisione di iniziare la costruzione delle due grandi navi da battaglia, « Littorio » e « Vittorio Veneto », e voglio ricordare che il primo annuncio di tale probabile decisione fu da me adombrato, per ordine di S. E. il Capo del Governo, Ministro della marina, nelle dichiarazioni al Senato dell'11 gennaio dell'anno scorso.

Non ripeterò, oggi, le argomentazioni fondamentali in cui trova appoggio e piena giustificazione questo eminente atto di politica navale, sia perchè sono troppo note a questo Alto Consesso, sia perchè il fatto compiuto ha ormai superato qualsiasi divagazione accademica in materia.

Mi sia, tuttavia, consentito di rilevare che in altro grande paese a larghi interessi marittimi si stanno svolgendo in questi ultimi tempi discussioni a sostegno e in opposizione alla deliberazione — già avvenuta — di costruire corazzate.

zate da 35.000 tonnellate di dislocamento standard e tutti possono constatare quanto siano deboli le voci dei contrarii al confronto delle solide inoppugnabili subissanti ragioni esposte, non soltanto dai tecnici navali, in pro delle grandi navi.

È stato affermato che la politica nascosta dei popoli è scritta in caratteri indelebili nelle loro flotte.

Io perfezionerei questa riflessione, affermando che oggi ancora la flotta è istrumento essenziale e insostituibile, che consente ai popoli, che vogliono vivere e prosperare, la grande palese politica dei loro statisti più illuminati.

Il potenziamento della flotta è stato quindi l'asse della nostra opera di Governo, nella decorsa gestione amministrativa, e quando parlo di potenziamento intendo riferirmi ai tre grandi rami, simultaneamente concorrenti alla sua efficienza: le nuove costruzioni, le basi navali, e la preparazione organica — spirituale e tecnica — di personale adeguato.

Per quanto ha attinenza alle nuove costruzioni compiute o iniziate, più che elencarvi gli incrementi progressivamente realizzati nei mesi dell'anno amministrativo decorso, io preferisco prospettarvi la visione delle nostre squadre in un'epoca assai prossima e sono sicuro che voi ne trarrete, come me, conforto ed orgoglio.

Il grosso della nostra flotta sarà tra breve costituito dalle due corazzate tipo « Littorio », le prime che compariranno sui mari del globo con le caratteristiche massime consentite dai trattati internazionali vigenti, e dalle due corazzate tipo « Cavour » rimodernate in modo che la loro potenza ne risulta molto notevolmente accresciuta.

Il gruppo dei grandi incrociatori conta già oggi 7 moderne unità da 10.000 tonnellate di dislocamento Washington, di cui 4 più protette e 3 più veloci.

Dodici saranno già nell'anno prossimo i nostri moderni incrociatori di medio tonnellaggio e i 6 più recenti hanno caratteristiche superiori al similare « Diaz » (e quindi ai precedenti), il quale ha dimostrato, con la sua campagna in Australasia, di possedere eccellenti qualità nautiche e di autonomia, che bene si accoppiano alle altre loro cospicue possibilità combattive.

Circa 30 esploratori, due terzi dei quali con buone o buonissime caratteristiche belliche, e poco meno di 40 cacciatorpediniere, di cui quasi la metà ottimi, costituiscono il naviglio sottile destinato ad operare con le squadre.

Un buon numero di modernissime torpediniere da 625 tonnellate integrerà le forze di scorta alle navi maggiori.

Circa 60 sommergibili di recente costruzione, una cinquantina di Mas, alcuni cacciasommergibili completano il quadro delle forze di prima linea.

In questa elencazione ho trascurato le due corazzate « Doria » e « Duilio », 7 incrociatori antiquati, 35 torpediniere in maggioranza di costruzione pre-bellica e una ventina di vecchi sommergibili, naviglio questo, che può tuttavia prestare qualche utile servizio costiero; e circa 300 tra grandi e piccole unità sussidiarie.

Non ha bisogno di commenti il poderoso sforzo del Regime fascista, che ha creato nel volgere di pochi anni la Marina militare della nuova Italia.

E passo ai rilievi dell'onorevole relatore.

Egli prospetta l'opportunità di accrescere il numero dei nostri incrociatori di medio dislocamento, ravvisando in essi appropriate qualità nei confronti delle esigenze dipendenti dalla nostra configurazione geografica.

Non contesto che sarebbe desiderabile possedere un maggior numero di moderni medi incrociatori; tuttavia riterrei che il gruppo di ben 12 unità di questo tipo, da noi posseduto, sia già abbastanza notevole per i compiti cui possiamo destinarle e precisamente: le missioni nei mari lontani, l'opposizione ai similari o ad altro minor naviglio leggero dell'eventuale nostro avversario, e, soprattutto, la funzione esplorativa nella marcia del « grosso ».

Invero, è ovvio che, nel valutare il fabbisogno quantitativo dei vari tipi di navi, non dev'essere soltanto considerato il complesso delle loro caratteristiche belliche, armonicamente coesistenti, bensì la funzione che esse possono o debbono assolvere.

Per tale riguardo, soffermandoci a considerare le formazioni delle nostre squadre, al momento attuale e più ancora in un avvenire non lontano, osservo piuttosto che dovrà essere proporzionatamente accresciuto il naviglio sot-



tile di scorta alle navi maggiori; intendo parlare dei cacciatorpediniere, naviglio indispensabile e mai esuberante tra le risorse di un ammiraglio; naviglio di rapido logoramento, in pace e, più ancora in tempo di guerra guerreggiata; naviglio, infine, che, mentre — convenientemente appoggiato — può, colle dimensioni oggi raggiunte, esplicare anche compiti esplorativi, tutela gli incrociatori e le corazzate dalle offese subacquee, anche in condizioni di tempo poco favorevoli e quando non fosse possibile far sicuro affidamento su abbondanti forze aeree, fiancheggianti la rotta della flotta. E, citando le offese subacquee, non mi riferisco soltanto ai sempre temibili attacchi dei sommergibili contro le formazioni maggiori, ma penso, altresì, alla necessità di sbarazzare le rotte di tali formazioni dalla minaccia di sbarramenti di mine, con il cosiddetto « dragaggio in corsa », che può essere soltanto compiuto da veloci cacciatorpediniere all'uopo attrezzati.

Il senatore Rota, nel far cenno della classe recentissima dei nostri « Maestrale », rileva che essi costituirebbero un certo passo indietro e potrebbe forse essere giustificata la sua osservazione soltanto se l'altro termine del paragone fosse effettivamente la classe degli esploratori chiamati « Navigatori ». Mi preme rendere edotto il Senato che, al contrario, i « Maestrale » sono — quali cacciatorpediniere — un sensibile passo avanti sui precedenti « Folgore », poichè, avendone l'identico armamento, più che adeguato all'impiego, hanno notevolmente maggiorata e migliorata la piattaforma, e sono perciò in grado di tenere il mare e di combattere con tempo avverso, requisito, questo, da noi assai apprezzato.

Concordo, invece, su l'altro punto della relazione della Commissione senatoriale ove si fa cenno alle caratteristiche dimensionali dei moderni cacciatorpediniere, così accresciute rispetto a quelle delle unità originarie, che la loro manovrabilità e la loro visibilità ne vengono di conseguenza alquanto mutate; e ove si fa pure cenno all'ormai molto ridotto scarto di velocità che esiste oggi tra le navi maggiori e le siluranti.

La prima di queste due giuste riflessioni ci ha appunto indotto a iniziare la costruzione di una serie di torpediniere da 600 tonnellate,

dislocamento giudicato come il più opportuno sotto molti riguardi e adatto a conferire alle siluranti la caratteristica originale per il loro impiego: l'attacco notturno.

In merito alla seconda constatazione, debbesi riconoscere essere molto difficile riportare all'« optimum » la relatività tra le navi maggiori e il naviglio silurante. La tattica navale moderna ha, perciò, dovuto evolvere e per l'attacco diurno contro la massa avversaria ha escogitato l'« idrosilurante », elemento divenuto ormai indispensabile tra i mezzi di cui deve disporre un ammiraglio.

Ho accennato poco fa al servizio di scorta disimpegnato dal naviglio minore. È noto che la guerra che si combatte oggi sul mare costringe a proteggere e quindi a scortare anche il tonnellaggio mercantile che deve affluire nei nostri porti.

La difesa del traffico non può effettuarsi senza mezzi adatti, a meno di destinarvi navi da guerra bellicamente esuberanti per questo compito e sottratte alle loro funzioni più naturali e appropriate.

Ciò ha indotto a deliberare la costruzione, già iniziata, di un congruo numero di avvisi-scorta, che risolvono anche economicamente il problema, mentre in tempo di pace possono essere utilmente adibiti a importanti servizi dipartimentali e coloniali.

L'onorevole relatore, la cui mente è sempre incline ad interessarsi in modo particolare delle questioni all'avanguardia della tecnica navale, accenna alle discussioni che si sono aperte di recente all'estero sulla convenienza di dotare anche il naviglio sottile di adeguata corazzatura. Mi affretto a comunicare che tale possibilità è stata meditata e approfondita anche in Italia, ma, per ora almeno, non si è ritenuto di trasportarla nel campo applicativo.

Egli raccomanda, anche, alla nostra attenzione, un tipo di torpediniere da 200-250 tonnellate, capace di velocità prossima ai 50 nodi.

Il dislocamento proposto mi pare troppo modesto per l'impiego di queste unità velocissime con mare anche leggermente avverso e forse eccessivo per utilizzarle per agguati nei passi e in prossimità delle coste.

La propulsione con motori a scoppio ci ha però già permesso di realizzare piccole silu-

ranti da circa 45 nodi di velocità con raggio d'azione naturalmente limitato.

Procedo.

L'ingente complesso di navi che ho poco fa enumerato e il ben noto grande sviluppo delle nostre coste metropolitane e coloniali richiedono un ben proporzionato attrezzamento, logistico e difensivo, dalle basi d'appoggio e dei punti più sensibili del litorale.

Ho già affermato, pochi giorni or sono, alla Camera, che sebbene, nei limiti delle disponibilità finanziarie, si sia nell'anno decorso più che mai cercato di attrezzarci convenientemente, siamo ancora alquanto distanti dal « desiderabile ». Il problema è quasi essenzialmente finanziario — come tante volte avete udito ripetere. Il Governo, che è perfettamente conscio di questa preminente necessità, non trascura di commisurare di continuo, anche in questo campo, le esigenze alle disponibilità del bilancio.

Mi richiamo, del resto, a quanto ebbi a dichiarare in argomento l'anno passato sia alla Camera che al Senato, dichiarazioni che fanno sempre fede della mia costante preoccupazione di provvedere bene e presto alle carenze esistenti.

Si connette direttamente con questo ramo dell'efficienza della marina il possesso di Cantieri di costruzione e di Arsenali statali. L'argomento fu da me trattato sufficientemente nel precedente mio discorso al Senato. Tutto quanto esposi conserva il suo valore di attualità e non mi dilungo perciò al riguardo, lieto di trovare, in ciò, con me [consenziente l'onorevole relatore.

Il Ministero indirizza e seconda l'opera dei comandi degli Arsenali, affinché questi stabilimenti, indispensabili per mantenere in efficienza la flotta, assolvano il loro compito con il maggiore rendimento tecnico ed economico.

Ma non possiamo nasconderci che gli stanziamenti erogati in questi ultimi anni per la manutenzione dei fabbricati, la viabilità, l'attrezzamento meccanico, gli altri svariati mezzi di lavoro e le scorte dei magazzini non hanno potuto essere adeguati alle reali necessità nè rigorosamente consoni a un largo prevegvente criterio amministrativo, poichè il bilancio ha dovuto far fronte a esigenze ancor più pressanti e improrogabili.

Vogliamo sperare che d'ora innanzi riusciremo ad avere i mezzi finanziari che realmente occorrono a tale scopo.

Alla capacità dei dirigenti e dei tecnici e alla loro abnegazione va il merito di sopperire, quanto possibile, alle deficienze organiche transitorie.

Affinchè la loro mansione direttiva e di controllo sulle maestranze non subisca interruzione nella giornata lavorativa abbiamo adottato negli Arsenali un orario continuativo anche per gli ufficiali di ogni grado che hanno attinenza con le maestranze e i capi tecnici, istituendo mense obbligatorie, a rapido economico funzionamento, presso ogni Direzione dei lavori.

Questo, che può sembrare un modesto particolare di orario ha, invero, importante riflesso sul rendimento quotidiano delle officine in quanto rivela un vero e proprio cambiamento di stato e d'indirizzo di lavoro nei nostri Arsenali, perchè viene mantenuta la sorveglianza diretta degli operai sul lavoro che subiva, fin qui, una non breve interruzione, nelle ore in cui i dirigenti si allontanavano dagli Arsenali per il pasto e le maestranze restavano per non breve ora non sorvegliate e dirette. (*Approva-*

*zioni*). La Commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra — al cui funzionamento sopperiscono ufficiali del giovane Corpo delle armi navali e ufficiali dello Stato Maggiore, i quali vi apportano l'indispensabile contributo e l'esperienza di chi tali materiali deve poi impiegare — ha amplificato cospicuamente la sua attività in dipendenza del completo rinnovamento e dell'evoluzione degli armamenti navali, iniziatosi nel dopo guerra e tuttora in pieno svolgimento.

I Balipedi della Regia marina hanno assai ed egregiamente lavorato in questi ultimi anni per lo studio sperimentale delle nostre moderne eccellenti artiglierie e per concretare tipi di corazzature idonee alle varie unità. L'apparizione all'orizzonte tecnico delle grandi navi ha ora viepiù incrementato lo speciale importantissimo lavoro.

I Siluripedi fiancheggiano, con il loro vigile controllo, l'attività delle nostre ben note fabbriche di siluri.

Le esigenze dell'autorità centrale, per questo

delicato materiale, le quali rispecchiano del resto il giustificato desiderio dei comandanti e Stati maggiori del nostro naviglio sottile e sommergibile, si faranno sempre più rigorose nell'intento di provvedere ad uomini votati ad un epico compito guerresco armi sicure che garantiscano l'efficacia dell'ardua missione.

Nei riguardi delle torpedini, io esprimo il convincimento, basato su inoppugnabili dati di fatto, che una prossima guerra sul mare sarà, più ancora di quella mondiale recente — in cui la percentuale delle perdite subite dai belligeranti per scoppi di torpedini è stata altissima, come decisivo fu l'ostacolo degli accresciuti campi minati al sommergibile germanico — sarà, dico, una guerra combattuta dagli avversari con larghissimo impiego dell'insidia subacquea « passiva ». Anche in Mediterraneo, dove le profondità marine sono rilevantisime, esistono ampie zone minabili, ora che questi temibili congegni possono essere ancorati in fondali di 500 metri ed oltre.

Questo materiale viene gelosamente preparato ed accantonato nei magazzini in tempo di pace; la sua importanza non è così appariscente come quella delle altre armi di combattimento navale, quali i siluri e i cannoni. Ha tuttavia grande peso nell'attrezzamento guerresco di una Nazione marittima sin dalla dichiarazione di guerra, poichè dal primo giorno del conflitto escono dai porti le navi speciali che sgranano in mare il loro mortifero rosario.

E parallelamente deve svilupparsi la difesa contro tale insidia a mezzo di un'apparecchiatura, complessa e costosa indubbiamente, ma che non può essere improvvisata quando ne è imminente l'impiego.

Infine, per le navi e per le basi occorrono uomini sufficienti, preparati e scelti con metodo e oculatezza somma.

Riaffiora, così, di continuo, la questione del personale, ogni qualvolta ci si sofferni a considerare l'organizzazione e l'impiego sia del naviglio che delle installazioni costiere.

Il vasto problema organico è stato attentamente e lungamente esaminato nell'intento di perfezionare le leggi fondamentali che regolano la preparazione dei quadri degli ufficiali e della bassa forza.

Sarà prossimamente presentato al Parla-

mento un progetto di legge d'avanzamento per i Corpi degli ufficiali della Regia marina insieme con altro progetto di legge riguardante alcuni ritocchi alle consistenze dei quadri, resi necessari dal notevole sviluppo delle costruzioni navali. Basti pensare che entro il 1939 entreranno in servizio altre 10 navi maggiori, e tra queste il gruppo delle grandi corazzate, oltre al nuovo naviglio di minor mole; sì che si verificherà, a breve scadenza, un fabbisogno, per il solo Corpo dello Stato Maggiore, di più che 200 ufficiali che i quadri attuali non possono provvedere.

L'una e l'altra legge hanno, a nostro avviso, carattere d'inderogabile necessità per prevenire crisi pericolose che già si annunciano inevitabili se non si attueranno tempestivamente rimedi adeguati.

I due provvedimenti legislativi cui ho accennato, integrati da un terzo istituito un Ruolo collaterale di ufficiali di complemento trattenuti in servizio sino al 42° anno di età, saranno ampiamente lumeggiati dalle relazioni che accompagnano i relativi progetti e avrò occasione, a suo tempo, di esporre al Senato i concetti salienti che ne hanno informato la redazione.

Tra le nuove disposizioni riguardanti gli ufficiali, desidero anche far cenno di un'importante modifica allo studio, per i corsi che si svolgono periodicamente allo scopo di preparare alcuni gruppi di ufficiali all'esercizio del Comando navale ed al servizio di Stato Maggiore.

In breve, la scuola di Comando navale e l'Istituto di guerra marittima subiranno alcune varianti ai loro statuti in modo che la prima, frequentata dai tenenti di vascello candidati per il comando delle navi minori, conservi il suo primitivo svelto carattere pratico; mentre l'Istituto di guerra marittima si scinderà in una vera e propria scuola di guerra per i giovani ufficiali superiori ed in un « centro di alti studi » presso l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore, che sarà frequentato dai gruppi di pochi scelti capitani di vascello o ammiragli che abbiano già dato prova di possedere eminenti attitudini per i superiori comandi.

Al rilievo formulato dal senatore Rota, cui si è associato l'onorevole Russo, circa le modalità di reclutamento degli ufficiali del molto

benemerito Corpo del Genio navale, mi è gradito rispondere che penso anch'io essere in massima opportuno avvalersi dei due sistemi: la formazione degli ufficiali presso l'Accademia navale integrato dal biennio presso il Politecnico di Torino o gli Istituti equivalenti di Genova e Napoli, oppure l'ammissione per concorso tra i laureati dagli Istituti superiori d'ingegneria.

Non escludo, perciò, che si possa prossimamente anche ripristinare quest'ultimo sistema e dirò, anzi, che per il reclutamento degli ufficiali del Corpo delle armi navali si è già deliberato di ricorrere per l'anno prossimo alla sola fonte universitaria.

Devesi tener presente che, a differenza di quanto avviene per gli ufficiali di prima nomina del Corpo delle armi navali, quelli appartenenti al Corpo del Genio navale debbono, sin dal primo grado conseguito, prestare effettivo servizio nella condotta degli apparati motori delle navi. Questa circostanza ostacola, per questo Corpo, il reclutamento integrale dalle Università, poichè viene in tal caso a mancare il primo periodo di pratico addestramento, necessario anche agli effetti dell'avanzamento.

È stata, pure, messa in evidenza l'opportunità di dar modo ai nostri ufficiali del Genio navale di manifestare le loro attitudini a progettare navi da guerra, anche se oggi, in Italia, si riconosce manifestamente più conveniente che le più importanti nuove costruzioni siano affidate ai nostri numerosi eccellenti Cantieri privati.

Faccio, quindi, notare che non solo presso il Comitato progetti navi della Regia marina si impostano e si elaborano di continuo progetti notevolissimi di ogni tipo di nave, alcuni dei quali vengono passati, per la sola esecuzione, all'industria privata; ma, pure, che il progetto di determinati tipi di unità costituisce la prova obbligatoria e rigorosa dell'ultimo esame, che i nostri ufficiali del Genio sostengono nella carriera, per il passaggio dal grado di capitano a quello di maggiore.

Convenendo, tuttavia, nel rilievo avanzato anche dal senatore Russo e al fine di stimolare le inclinazioni dei nostri ingegneri per gli studi dell'architettura navale, ci proponiamo di porre a concorso tra gli ufficiali del Genio navale alcuni progetti di navi che possano even-

tualmente interessare il programma delle costruzioni.

Abbiamo altresì rivolte le nostre attente cure ai Reali Equipaggi e dopo lunghi diligenti studi sono state attuate disposizioni di varia portata, fra le quali citerò le due principali:

1° l'adozione della chiamata della classe di leva frazionata in dodici nuclei, uno per ogni mese dell'anno solare;

2° le riafferme del personale di leva rinnovabili di anno in anno.

Il primo di questi due provvedimenti, la leva in dodicesimi, ha per scopo precipuo l'integrale superamento della crisi annuale che sin qui colpiva la nostra Marina nei mesi di agosto, settembre, ottobre, quando, per il congedamento della classe anziana e l'inquadramento di quella nuova, le navi riducevano notevolmente la loro efficienza, sia per il transitorio difetto di una ragguardevole aliquota degli equipaggi durante le due operazioni; sia per la necessità di distaccare dalle navi presso le sedi di radunata delle reclute molti ufficiali dei vari gradi, per l'istruzione collettiva delle reclute.

La nostra attenzione si è anche soffermata sull'organizzazione del volontariato a premio che giudichiamo non sufficientemente redditizia in rapporto alla somma di denaro che l'Erario spende per l'istruzione dei volontari specialisti. Col proposito, non solo di migliorare il rendimento della spesa sostenuta, ma di conservare alla Marina il più a lungo possibile questi giovani provetti che formano il tramite vivo e palpitante tra il cervello dei Capi e il materiale guerresco, ci proponiamo di affrontare tra poco la questione prospettata che è indubbiamente complessa, perchè ad essa se ne collegano altre, collaterali o dipendenti, quale, ad esempio, la carriera dei sottufficiali.

All'onorevole Felici mi è gradito poter, così, assicurare che il prolungamento della ferma per i volontari specialisti sta già per evadere dal campo dei voti platonici.

Alla soluzione degli accennati problemi sul volontariato e all'applicazione integrale dei concetti esposti circa il nuovo tipo di reclutamento viene ovviamente incontro, in modo provvidenziale, la recente legge sulla preparazione pre-militare della gioventù; così, come l'istituzione della istruzione post-militare, men-

tre rinsalda quei vincoli sentimentali che la Marina alimenta di continuo, con particolare cura e successo, con i suoi complementi di guerra, mantiene alle sue riserve umane preziosa efficienza.

Per ultimo converrà che io trattenga brevemente il Senato sul grado di addestramento raggiunto dalle nostre squadre, dalla divisione autonoma, dalle navi distaccate nei mari lontani e dal naviglio minore.

L'opera infaticabile della Marina tutta procede, senza soste e senza rallentamenti.

La « messa a punto » del materiale e l'allenamento degli uomini si sviluppano con regolarità, secondo programmi organicamente preparati ed attuati, con seria comprensione degli scopi da raggiungere da parte dei comandanti, con edificante capacità e lodevole slancio dai dipendenti tutti.

Le esercitazioni navali a partiti contrapposti, le quali compendiano, in tempo di pace, l'essenza dei risultati conseguibili nel campo dello studio ed in quello dell'applicazione, si succedono periodicamente, durante l'anno, intervallate da metodici esercizi di tiro, di lancio e da ogni più svariato cimento, spesso in correlazione con le altre Forze armate.

Il naviglio sommergibile, equipaggiato da personale sceltissimo sotto la guida di bravi entusiasti giovani comandanti, affina la sua preparazione che richiede notevole abnegazione congiunta ad abilità tecnica e marinaresca.

La vita dei nostri uomini, di ogni età e di ogni grado, saldata alle navi per lunghi periodi della loro carriera, si svolge in gran parte, specie per le esigenze dell'addestramento al tiro, nei sorgitori nazionali lontani dai centri urbani che offrono particolare conforto e svago e impone non lievi rinunce e fermezza di carattere.

È necessario procurare a queste masse cospicue di giovani allettamenti di sana vita sportiva e decorosi ritrovi per le ore di riposo, presso le rade più frequentate dalle nostre squadre, seguendo, del resto, il benefico indirizzo realizzato dal Regime fascista nell'Opera del Dopolavoro.

Confidiamo di poter realizzare entro breve tempo un adeguato programma di opportune sistemazioni in alcune località meno prov-

viste di risorse, che consentano agli Stati Maggiori e agli Equipaggi delle nostre navi quel sollievo fisico e spirituale che tanto giova alla saldezza della compagine e che è uno dei postulati dell'etica fascista.

Nei mari vicini e lontani, in ogni scafo che batta la nostra bandiera da guerra, una gioventù temprata dal medesimo spirito di emulazione e sostenuta da quella ferezza della propria missione che è sempre stata la bella tradizione di ogni marinaio, ma che è oggi — vivaddio! — la fiamma di tutti gli Italiani, siffatta gioventù, partecipa della stessa vita alacre, permeata da quel sano aperto fattivo fervore di collaborazione, che guarda la mèta e non risparmia il sacrificio.

Rari gli inconvenienti e gli infortuni nel complicato funzionamento di questo possente strumento guerresco. Ma da luttuosi episodi, come la recente scomparsa in mare del « Curzola » e dei suoi 18 uomini che hanno silenziosamente e fedelmente affrontato il supremo sacrificio, balza vivida luce che s'irradia sui ranghi compatti dei nostri marinai. (*Applausi*).

Onorevoli senatori, ho la certezza che dalla valutazione serenamente obbiettiva di quanto vi ho esposto voi trarrete nuova fede nell'efficienza della Marina dell'Italia fascista e nell'accresciuto suo potenziale bellico.

Sono orgoglioso di poter affermare che gli animi nostri sono preparati e pronti alle prove più severe nell'obbedienza al Duce e al servizio di S. M. il Re. (*Vivissimi e generali applausi*).

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

*Senza discussione di approvano i capitoli ed i riassunti per titoli e per categorie.*

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

## Art. 2.

Le assegnazioni autorizzate con l'articolo 2 della legge 8 giugno 1933, n. 622, e col Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1223, per l'esercizio finanziario 1935-36, saranno iscritte per lire 432.000.000 nella parte ordinaria, e per lire 5.000.000 in quella straordinaria, per acquisti di scorte intangibili di materiali metallici.

(Approvato).

## Art. 3.

La quota annua autorizzata con l'articolo 3 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per le spese di miglioramento dell'efficienza bellica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, è stabilita per l'esercizio finanziario 1935-36, in lire 17.500.000.

(Approvato).

## Art. 4.

La quota annua autorizzata con l'articolo 4 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per lavori portuali interessanti il miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1935-36, in lire 12.500.000.

(Approvato).

## Art. 5.

Le disposizioni dell'articolo 20 del Testo Unico concernente l'amministrazione e la contabilità dei Corpi, Istituti e Stabilimenti militari, approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, sono estese, in relazione al disposto del successivo articolo 44, ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi Arsenali militari marittimi; i relativi prelevamenti per questo titolo non potranno eccedere durante l'esercizio 1935-36 complessivamente la somma di lire 3.000.000.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio 1935-36, potranno operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui ai succitati articoli, sono descritti nell'elenco annesso alla presente legge.

(Approvato).

## Art. 6.

È prorogata a tutto l'esercizio finanziario 1935-36, la facoltà concessa al Ministero della marina dal decreto luogotenenziale 11 febbraio 1917, n. 189, di imputare i pagamenti ivi contemplati sul fondo dei residui fino a totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza della parte ordinaria del bilancio sia che si riferiscano a spese dell'esercizio stesso, sia che riguardino spese relative agli esercizi precedenti, limitatamente ai capitoli di cui appresso.

Corpo Reale equipaggi marittimi - Vestiario.

Corpo Reale equipaggi marittimi - Viveri.

Servizio semaforico e radiotelegrafico e delle comunicazioni in genere - Materiale per l'esercizio, ecc.

Difese marittime e costiere, ecc.

Combustibili liquidi e solidi, ecc.

Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori, ecc.

Materiali per lavori di nuove costruzioni, ecc.

Materiali e lavori di manutenzione, ecc. del Regio naviglio, ecc.

Rinnovamento munizionamento e torpedini, ecc.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

*Il Capo del Governo esce dall'Aula salutato da vive acclamazioni.*

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 67, che sostituisce il penultimo comma dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926-IV, n. 87, concernente l'istituzione della Reale Accademia d'Italia » (N. 438).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 67, che sostituisce il penultimo

comma dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926-IV, n. 87, concernente l'istituzione della Reale Accademia d'Italia».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 67, che sostituisce il penultimo comma dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926-IV, n. 87, concernente l'istituzione della Reale Accademia d'Italia, con la seguente modificazione:

*Nel secondo comma dell'articolo unico, dopo la parola deroghe, è aggiunta la parola: legislative.*

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2045, riguardante penalità per omissione di dati catastali negli atti di trasferimento di immobili » (N. 439).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2045, riguardante penalità per omissione di dati catastali negli atti di trasferimento di immobili ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2045, riguardante penalità per omissione di dati catastali negli atti di trasferimento di immobili.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 32, riguardante proroga di termine per la concessione di sussidi ai danneggiati dalla frana di S. Fratello (Messina) » (N. 440).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 32, riguardante proroga di termine per la concessione di sussidi ai danneggiati dalla frana di S. Fratello (Messina) ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 32, riguardante proroga di termine per la concessione di sussidi ai danneggiati dalla frana di San Fratello in provincia di Messina.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2069, concernente la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1438, convertito nella legge 12 gennaio 1933-XI, n. 35, per la riassicurazione dei rischi relativi ai crediti di esportazione » (N. 441).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca di discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2069, concernente la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1438, convertito nella legge 12 gennaio 1933-XI, n. 35, per la riassicurazione dei rischi relativi ai crediti di esportazione ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2069, concernente la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1438, convertito nella legge 12 gennaio 1933-XI, n. 35, per la riassicurazione dei rischi relativi ai crediti di esportazione.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 42, relativo all'istituzione dell'Alto Commissario per le Colonie dell'Africa Orientale Italiana » (N. 442).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 42, relativo all'istituzione dell'Alto Commissario per le Colonie dell'Africa Orientale Italiana ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 42, relativo alla istituzione dell'Alto Commissario per le Colonie dell'Africa Orientale Italiana.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 69, riflettente l'estensione alle Colonie del decreto del Ministro delle finanze, in data 15 dicembre 1934, relativo alle operazioni in cambi e divise » (N. 443).

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

in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 69, riflettente l'estensione alle Colonie del decreto del Ministro delle finanze, in data 15 dicembre 1934, relativo alle operazioni in cambi e divise ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 69, riflettente l'estensione alle Colonie del decreto del Ministro delle finanze, in data 15 dicembre 1934, relativo alle operazioni in cambi e divise.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 68, riguardante l'adozione di speciali tipi di macchine per la raccolta delle giuocate del lotto » (N. 445).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 68, riguardante l'adozione di speciali tipi di macchine per la raccolta delle giuocate del lotto ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 68, riguardante l'adozione di speciali tipi di macchine per la raccolta delle giuocate del lotto.

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



**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 45, concernente proroga dei privilegi fiscali di riscossione agli esattori delle imposte dirette del quinquennio 1923-1927 » (N. 446).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 45, concernente proroga dei privilegi fiscali di riscossione agli esattori delle imposte dirette del quinquennio 1923-27 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 45, concernente proroga dei privilegi fiscali di riscossione agli esattori delle imposte dirette del quinquennio 1923-1927.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 2, contenente norme speciali per la liquidazione delle Società anonime e in accomandita per azioni verso le quali lo Stato abbia crediti notevolmente superiori al capitale azionario » (N. 447).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 2, contenente norme speciali per la liquidazione delle Società anonime e in accomandita per azioni verso le quali lo Stato abbia crediti notevolmente superiori al capitale azionario ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 2, contenente norme speciali per la liquidazione delle Società anonime e in accomandita per azioni verso le quali lo Stato abbia crediti notevolmente superiori al capitale azionario.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 44, concernente il conferimento di poteri straordinari al Regio Commissario per la gestione straordinaria dell'Istituto Autonomo per le case popolari con sede in Bologna » (N. 448).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 44, concernente il conferimento di poteri straordinari al Regio Commissario per la gestione straordinaria dell'Istituto Autonomo per le case popolari con sede in Bologna ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

**DI DONATO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 44, concernente il conferimento di poteri straordinari al Regio Commissario per la gestione straordinaria dell'Istituto autonomo per le case popolari con sede in Bologna.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2169, che modifica le

norme relative all'organico dei sergenti e sergenti maggiori ed a quello dei primi avieri e avieri scelti dell'Arma aeronautica e del Genio aeronautico » (N. 449).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2169, che modifica le norme relative all'organico dei sergenti e sergenti maggiori ed a quello dei primi avieri e avieri scelti dell'Arma aeronautica e del Genio aeronautico ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2169, che modifica le norme relative all'organico dei sergenti e sergenti maggiori ed a quello dei primi avieri e avieri scelti dell'Arma aeronautica e del Genio aeronautico.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2121, che proroga a tutto il 1935 alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia aeronautica » (N. 450).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2121, che proroga a tutto il 1935 alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia aeronautica ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2121, che proroga a tutto il 1935 alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia aeronautica.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 22, che modifica il Regio decreto-legge 11 gennaio 1934-XII, n. 140, per quanto concerne i quantitativi annuali del vino genuino e dell'uva secca di origine delle isole italiane dell'Egeo ammessi all'importazione nel Regno in esenzione dal dazio doganale » (N. 451).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 22, che modifica il Regio decreto-legge 11 gennaio 1934-XII, n. 140, per quanto concerne i quantitativi annuali del vino genuino e dell'uva secca di origine delle isole italiane dell'Egeo ammessi all'importazione nel Regno in esenzione dal dazio doganale ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 22, che modifica il Regio decreto-legge 11 gennaio 1934-XII n. 140, per quanto concerne i quantitativi annuali del vino genuino e dell'uva secca di origine delle isole italiane dell'Egeo ammessi all'importazione nel Regno in esenzione dal dazio doganale.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 46, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Ankara, a mezzo di scambio di Note, il 19 gennaio 1935-XIII, Accordo col quale viene, in via provvisoria, prorogata di nove mesi, a decorrere dal 20 gennaio 1935-XIII, la validità degli Accordi commerciali italo-turchi del 4 aprile 1934-XII » (N. 452).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 46, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Ankara, a mezzo di scambio di Note, il 19 gennaio 1935-XIII, Accordo col quale viene, in via provvisoria, prorogata di nove mesi a decorrere dal 20 gennaio 1935-XIII, la validità degli Accordi commerciali italo-turchi del 4 aprile 1934-XII ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge in data 24 gennaio 1935-XIII, n. 46, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Ankara, a mezzo di scambio di Note, il 19 gennaio 1935-XIII, Accordo col quale viene, in via provvisoria, prorogata di nove mesi, a decorrere dal 20 gennaio 1935-XIII, la validità degli Accordi commerciali italo-turchi del 4 aprile 1934-XII.

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2025, che consente la importazione in esenzione da diritti di confine ed a tassa di scambio ridotta dell'acido cianidrico liquido destinato ad essere impiegato nella lotta anticoccidica » (N. 453).

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

in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2025, che consente la importazione in esenzione da diritti di confine ed a tassa di scambio ridotta dell'acido cianidrico liquido destinato ad essere impiegato nella lotta anticoccidica ».

Se non si fanno osservazioni, la discussione di questo disegno di legge, avrà luogo nella seduta di lunedì.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata).

**Votazione a scrutinio segreto.**

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione dei disegni di legge testè rinviati allo scrutinio segreto.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935, al 30 giugno 1936 » (N. 515).

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 1935 al 30 giugno 1936 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*, legge lo Stampato N. 515.

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

SANI NAVARRA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI NAVARRA. Onorevoli colleghi, vi parrà strano che io che ho trascorso gran parte della mia vita nell'Arma di cavalleria, e che ho qui più volte parlato di quest'Arma e forse talvolta fino a tediarvi, mi sia iscritto a parlare in sede di bilancio dell'Aeronautica. Mi sono deciso a questo perchè vi sono alcuni contatti che avvengono queste due Armi nella preparazione, nei sentimenti, nelle finalità, cui tendono cavalieri ed aviatori. Nella preparazione del corpo e dell'anima, degli uni e degli altri,

una legge comune li unisce, la legge degli ardimenti, per cui i giovani che si accingono ad entrare nell'una o nell'altra sfera di azione si formano una seconda natura, quella di guardare in viso la morte con quello stesso giovanile sorriso con cui cominciarono la vita.

Durante la guerra molti dei nostri ufficiali di cavalleria, di fronte alla forzata momentanea inerzia dell'Arma, chiesero ed ottennero di entrare a far parte dell'aeronautica come piloti aviatori di guerra, scrivendo pagine meravigliose di valore, per cui ne ebbero ambite ricompense. Uno dei nostri colleghi qui presenti porta sul petto una bella medaglia d'oro ed è appunto uno di essi: il senatore Ruffo. Ma io voglio ricordare particolarmente due cavalieri, che io ebbi allievi alla Scuola di cavalleria di Pinerolo, e che, entrati come piloti nell'aviazione di guerra, caddero sul campo, dopo aver compiuto gesta che sono scritte nell'Albo d'oro dell'Arma dell'Aeronautica: il capitano Gaspare Bolla, morto nel 1915 sul Carso ed il maggiore Francesco Baracca, la cui fine gloriosa sul Montello il 19 giugno del 1918 è ben nota a tutti. Io sono fiero di aver fatto con lui il mio primo volo nel 1910 dall'aeroporto di Taliedo a Ferrara, e poi a Lugo, sua città natale.

Ricordo anche un fatto personale: l'alba radiosa di Natale del 1931, in cospetto dell'Atlantico, quando l'alata parola del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo ci faceva battere i cuori, nell'inaugurazione del monumento ai caduti a Bolama, ove io rappresentavo l'Unione nazionale degli ufficiali in congedo.

Mi accorgo però che, spinto forse dalla poesia, dal sentimento, mi sono indotto un po' a divagare dal mio assunto e quindi rientro nella diritta via.

La relazione della Commissione di finanza del Senato, sul bilancio dell'Aeronautica, nelle lucide e precise parole del suo relatore, espone quanto è stato compiuto per la rinascita della aviazione militare in questi tredici anni dell'Era fascista. E lo dice in un modo così chiaro che mi dispensa da entrare in dettagli su quanto è stato fatto e su quanto si è pronti a fare.

Prima della guerra la esplorazione strategica davanti alle armate e quella tattica davanti alle grandi unità era assegnata all'Arma di cavalleria. Oggi e domani questo sarà compito

dell'aeronautica. Ma anche nelle esplorazioni ci sarà posto per tutti, poichè ciò che dal cielo è veduto deve poi a sua volta essere affermato e integrato sulla terra. Di questo però non può nè deve preoccuparsi la cavalleria; poichè molti ed importanti sono, specialmente oggi con la sua maggior potenzialità di fuoco, i compiti che le verranno affidati.

Questi compiti sono stati magistralmente affermati in una recente circolare del Sottosegretario alla guerra, dove si parla appunto della « Cavalleria dell'anno XIII ».

Nel plauso unanime che voi senatori avete dato l'altro ieri alle parole vibranti e magnifiche del nostro collega senatore Romei Longhena io ho letto un pensiero, ed io formulo un voto che forse era nell'animo vostro, ma certo è nel mio: che in un lontano avvenire più numerosa possa essere questa nostra cavalleria, poichè per noi cavalieri essa è poco numerosa.

Voglia perdonare il Presidente se io sono uscito ancora un po' dal mio campo, ma la lingua batte dove il dente duole.

Gli aviatori nella loro azione debbono dare un'anima ad un mezzo meccanico, perchè senza di ciò esso non potrà dare tutto ciò che gli si può chiedere in guerra. I cavalieri devono dare un'anima non solo al loro cavallo che è un animale, ma devono darla anche a quel mezzo meccanico che così opportunamente è stato ad essi affidato, per potenziarne il fuoco e per sgombrare la via ai loro camerati a cavallo, non per sostituirli come fuori di quest'aula è stato affermato.

L'Arma aeronautica fin dal 1923 ha nella sua Reale Accademia Aeronautica un'unica fucina da cui escono i suoi quadri, che da essa traggono uniformità di provenienza. La Scuola di guerra, di recente costituita nel 1934, darà ad essi l'unità di dottrina.

Una prova tangibile di quanto sia aumentata l'attività della nostra aviazione militare l'ho qui sott'occhio, come l'avete voi miei colleghi; è il prospetto statistico, contenuto nella relazione, dove fra le altre cose si segna una cifra importantissima, ossia il numero di 200.000 che rappresenta le ore di volo compiute nel 1934. Fra questo lavoro è compreso un complesso di atti di valore e di eroismo che hanno portato a ricompense al valore militare e aeronautico fra cui ben quattro medaglie d'oro.

Anche una frase mi ha colpito: è quella che segnala il miglioramento nei mezzi che la aeronautica impiega, ed è precisamente la dove si dice «ali italiane ai piloti italiani».

In passato potevano sorgere contrasti tra Ministero e Stato Maggiore: oggi l'unificazione delle responsabilità amministrative, disciplinari e di impiego, che per legge si raccolgono nella persona del Sottosegretario di Stato per l'aeronautica, tolgono ogni possibilità di contrasto tra idea ed azione.

In passato talvolta le discussioni che si svolgevano nei due rami del Parlamento, sui bilanci delle Forze armate, costituivano in alcuni casi cause di contrasto, di malinteso e di preoccupazione che l'aumento nel bilancio di una forza armata potesse andare a diminuzione e a danno di un'altra. Oggi che una mente sola dirige, un cuore solo batte per dare un ritmo regolare all'azione di tutti, ciò non è più possibile.

E chiudo il mio dire affermando che mai più mirabile fusione di animi, di spiriti, di volontà si ebbe fra le forze armate della nostra Nazione: Esercito, Marina, Aviazione, Milizia volontaria per la sicurezza nazionale; tutti in un armonico sforzo, spinti dall'esempio giornaliero del Capo, con lo sprezzo e la gioia del pericolo, percorrono fidenti e sicuri una via che ha un unico faro luminoso: la vittoria, per il servizio del Re, per la grandezza della Patria. (*Applausi*).

BASTIANELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASTIANELLI. Onorevoli colleghi, due documenti abbiamo sott'occhio per giudicare questo bilancio dell'Aeronautica che dovremo votare. Io sono certo che tutti voi l'avrete letti e meditati attentamente. Tali documenti sono: la relazione stesa dall'onorevole Piccio, relazione che rispecchia il competente, che mette sotto il nostro occhio una parte della storia dell'Aeronautica italiana e che nello stesso tempo ci illumina su tutte quelle provvidenze che l'onorevole Ministro dell'aeronautica prende per l'ulteriore sviluppo di essa. L'altro è il discorso che l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'aeronautica ha pronunciato nella Camera dei Deputati: in esso, con mia grande soddisfazione, ho inteso affermazioni che rassicurano i nostri animi.

I problemi dell'aeronautica sono molti e io desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su alcuni di essi; e, se nelle mie parole mancherà la competenza del tecnico, pur non entrando in questioni tecniche, io sono certo che il mio dire non peccherà per mancanza di fede e di entusiasmo.

I problemi dell'aeronautica sono tutti concentrati nella aviazione civile, nell'aviazione da turismo e in quella di guerra.

L'aviazione civile ha assunto un grande sviluppo ed ha raggiunto, direi, quasi una perfetta organizzazione dopo l'istituzione dell'«Ala Littoria». Ne fanno fede i meravigliosi apparecchi che offrono le più grandi garanzie di sicurezza e di precisione di viaggio; ne fanno fede i piloti bravissimi; ne fanno fede le statistiche che dimostrano una percentuale altissima di voli compiuti senza alcun incidente, salvo uno, dovuto ad una disgrazia non imputabile al volo. Ora si sono raggiunte velocità così considerevoli che il pensiero del viaggio aereo deve entrare nell'animo di tutti come una cosa giornaliera. Ne è prova l'ultimo viaggio dell'«Urbe», il nuovo apparecchio.

Un particolare mi pare si debba tenere in conto: ed è che, aumentando così la velocità del trasporto del passeggero, è necessario che esso non perda tempo in tutte le altre piccole cose che lo accompagnano, dal momento che si muove di casa fino al momento che la raggiunge. Calcolando questi piccoli incidenti, si vede purtroppo che talora, nel loro insieme, superano il tempo di percorso del viaggio, come certo avverrà quando, se così continuerà ed io lo auguro, il tragitto Milano-Roma sarà eseguito in un'ora e mezzo e i trasporti ecc., ne esigeranno forse due. Chi lo sa che allora qualcuno non pensi che piuttosto che ricorrere all'aeronave sia preferibile dormire serenamente nel vagone-letto?

Il turismo aereo si è iniziato con una modestia senza pari nel nostro Paese ed è tuttora in uno stadio di accrescimento quasi embrionale. Nel principio ha ricevuto la più calorosa accoglienza e premurosi aiuti da parte delle autorità. Ma erano in realtà premure personali, attenzioni personali delle quali tutti i piloti ne sono riconoscentissimi. Soltanto oggi l'autorità superiore se ne interessa in un modo organico e, con due decreti-legge riguardanti le

facilitazioni pecuniarie e l'acquisto di apparecchi, ha posto il turista aereo in condizioni di potere esercitare questo sport con una spesa molto minore di quella che si poteva prima immaginare.

I fini utilitarii dello sport aereo, per mia conoscenza, sono purtroppo ben limitati. Se si prende il proprio velivolo per esercitare la professione o per viaggiare, si hanno belle emozioni, grandi piaceri, ma non sempre la certezza di poter ritornare il giorno e l'ora che si vuole.

In Italia, soprattutto per le avverse condizioni atmosferiche, per le nuvole degli Appennini e per le nebbie delle valli, il viaggiatore aereo può arrivare, ma non sa quando può tornare. Ecco perchè, utilitariamente parlando, il turismo aereo vale fino a un certo punto.

In uno dei due provvedimenti presi dall'onorevole Ministro sono specificati gli scopi di esso e bisogna dire che sono scopi veramente e altamente lodevoli. Il decreto-legge del 10 dicembre 1934 prevede, infatti, che questo sport serva alla educazione fisica e morale della razza, alla preparazione della Nazione armata per fornire, ove occorra, un maggior numero di piloti alla forza aerea militare, e alla produzione nazionale degli apparecchi e dei motori. Tutto ciò è giusto, altamente lodevole e ci fa sperare questo: che, anche potendo spendere poco, l'aeromobile si possa fornire di quegli strumenti adeguati, in modo che dopo un opportuno allenamento (che potrebbe anche essere obbligatorio) il turista aereo si senta di cimentarsi anche nelle avverse condizioni atmosferiche come fanno i piloti civili. Allora veramente potrà questo mezzo da turismo riuscire anche utilitario, sebbene per poche persone. I turisti aerei aspettano però qualche altra cosa dall'onorevole Ministro. Aspettano non solo la soddisfazione e la gioia di poter conversare in cielo con gli elementi e di goderne, ma aspettano di potere essere utili in qualche modo allo Stato. Essi vorrebbero prestare la loro opera in quella modesta misura della quale l'onorevole Ministro li crederà capaci, affinché, o in pace o in guerra, umilmente siano anche essi a disposizione dell'aviazione. Questo è il desiderio ed il sentimento massimo dei turisti aerei, perchè, se non fosse così, non incoraggerei a votare un solo centesimo per il diletto di svolazzare sui

campi di aviazione, il che non è veramente un atto eroico. Questa utilizzazione io credo possibile; lascio al discernimento e al buon volere dell'onorevole Sottosegretario di studiarne i limiti.

I piloti della riserva formano invece tutta un'altra categoria e meritano diversa, altra attenzione; quindi non mi pare che siano da includersi nel turismo aereo. Essi vi stanno solo in quanto si allenano presso le squadriglie da turismo. Quanto all'utilizzazione del turista aereo, credo che si possa estendere anche superando certi limiti di età, perchè, se il vecchio ha la possibilità di salire in cielo, acquista una serenità particolare per cui scorda tutte le miserie terrestri e si sente trasportato in altro mondo nel quale ha la illusione di tornare giovane e anche di dimostrare che l'età non è sempre nemica dell'azione. Io credo perciò che l'onorevole Ministro potrà anche utilizzare i meno giovani che si mettano a sua disposizione.

L'aviazione militare: questo è il problema grande.

Quando apparvero le ali armate si imposero dei nuovi problemi, e a questi, come dice così bene l'onorevole Piccio, deve essere rivolta la massima attenzione di tutti coloro che si occupano di guerra. Ma io dico la massima attenzione, anche perchè non involgono soltanto gli uomini di guerra ma involgono tutto il popolo. Si dice continuamente che le guerre future saranno guerre di popolo in quanto il popolo vi parteciperà attivamente in qualche modo, con un suo contributo che non so precisare; ma io intendo guerra di popolo, in questo caso, in quanto il popolo, pur non partecipandovi attivamente, vi potrà partecipare con il sacrificio della sua vita.

Le incursioni aeree pongono allo stesso pericolo la popolazione che non combatte e i soldati al fronte; e si richiede perciò che il popolo sopporti queste dure vicende con la rassegnazione non di un gregge pecorile, ma con animo virile di voler resistere e persistere contro tutte le avversità.

Solo se un sentimento simile si potrà instillare e far crescere nell'anima del popolo si avrà il più fido aiuto, il più sicuro appoggio per coloro che combattono, perchè costoro sapranno di essere sostenuti da questo spirito ardente,

perchè sapranno che questa gente, che sembra dorma a casa sua pacificamente, può non risvegliarsi al mattino appresso.

Ma i problemi dell'aeronautica puramente di guerra hanno una speciale attualità, oggi particolarmente importante, per le condizioni della pace europea e perchè se vi è un problema che non è stato ancora risolto è quello della guerra aerea futura.

La guerra passata ha aperto un piccolo spiraglio; ma io non so dire quale potrà essere la guerra futura e Dio mi salvi dal fare delle previsioni: c'è gente competente che può parlarne, ma le opinioni sono tante e così variate che è inutile addentrarvisi.

Sono però certo di questo, che la guerra aerea assume una importanza così grande, che deve richiamare la nostra attenzione nel modo più profondo. Io sono sicuro che molti pensieri di oggi, che molte teorie e studi degli uomini che vi si dedicano, potranno trovare, di fronte alla realtà, la stessa accoglienza che trovarono i venerabili principî militari quando scoppiò la guerra nel 1914 e 1915.

Allora i venerabili principî tradizionali furono dovuti deporre negli archivi. Non pensino per questo gli illustri generali qui presenti che io voglia parlare a detrimento dell'arte militare o del loro genio. Così accadde anche per i medici, i quali furono costretti a depositare negli scaffali non solo Galeno ma tutti gli altri scrittori e ricominciare da capo. Sarà così anche questa volta; ma una cosa sento profondamente e cioè che la guerra aerea sarà aggressiva, perchè le ali armate non possono essere che aggressive. Sento pure profondamente che la guerra aerea sarà micidiale e che sarà non più una serie di episodi e di eroismi isolati, ma una guerra di massa che avrà la massima efficienza e consegnerà i massimi risultati quando sarà condotta con quelle ondate successive, incalzanti e sempre più impetuose che possono trasformare la questione del momento in una questione decisiva per la crisi.

Non so se questo sarà vero, ma mi immagino che in un primo momento della guerra potrà essere spaventosamente possibile e spaventosamente vero, perchè chi si troverà ad avere il massimo del coraggio ed avrà fatto il massimo degli studi per trovarsi a punto potrà esercitare azioni tempestive e talmente

improvvisate da poter anche distruggere quello che di più vitale l'avversario possa aver messo in campo, fino al punto da impedire o per lo meno ritardare le concentrazioni militari, che potessero avviarsi verso una data direzione. Ora sarebbe già un risultato meraviglioso poter ritardare di qualche giorno la marcia del nemico e consentire quindi alle masse militari di intervenire al momento opportuno. Verrà poi la seconda fase della guerra, quando, dopo il primo urto ed il primo consumo, a poco a poco il logorio enorme degli uomini e del materiale farà sì che le forze si troveranno in questo modo: da una parte chi potrà più rapidamente ricolmare i difetti e supplire con nuovi uomini e nuovi mezzi, e dall'altra parte chi a poco a poco lo potrà sempre meno, fino a quando il dominio dell'aria rimarrà completamente nelle mani del primo. Nello stesso modo in cui una flotta, riuscendo a distruggere quella di un avversario anche più forte in terra e ad avere il dominio del mare, finisce per determinare la vittoria.

È dunque il possesso dell'aria che si imporrà in questa seconda fase e ciò richiederà continuamente un apporto nuovo di materiale e di uomini tale, che per esso bisogna essere largamente preparati. Ecco perchè faccio queste premesse, per venire alla conclusione che materiale ed uomini bisogna che siano preparati attentamente, oggi e non domani, senza lesinerie, senza timore di spendere troppo, come ha promesso così bene l'onorevole Sottosegretario quando ha annunciato a nostro conforto che, per il bilancio nuovo e per le nuove costruzioni, il miliardo ed i duecento milioni destinati ad essere spesi in sei anni saranno invece spesi in tre. A ciò dobbiamo far plauso, perchè non si può contare che su quello che si ha pronto sul momento; quello che si prepara per il domani, non si sa mai quando e come potrà essere pronto. Come accade per le navi, che non si possono improvvisare; e che, quando hanno l'ordine di partire, debbono partire in piena efficienza.

Per il materiale, l'onorevole Sottosegretario e il collega Piccio hanno dimostrato esaurientemente che la previdenza del Ministro dell'aeronautica ha stabilito dei tipi per le tre categorie più importanti di velivoli necessari alla guerra aerea e questi tre tipi di apparecchi

sono veramente oggi tali che possono essere chiamati strumenti bellici di primissimo valore.

Quello che sarà domani io non lo so; che cosa si prepara fuori io non lo so. È stata sempre una vicenda continua che oggi un tipo e domani un altro fossero un poco in prevalenza; ma questi tre tipi sono veramente eccellenti, e se si riuscirà a fare una produzione, come si dice, standardizzata, non lenta ma rapidissima nel suo movimento, si avrà la possibilità in breve tempo di possedere una vera flotta omogenea che è il fattore più importante sia per il suo impiego che per tutte le questioni economiche che vi si connettono.

Poi vi sono gli uomini. Di questi credo che poco si debba parlare, perchè essi hanno parlato con le loro gesta; da quelle con apparecchi in massa che il Maresciallo dell'aria Italo Balbo ha eseguito; a quelle individuali, coi primati di altezza, di velocità ecc., che tutti voi ben conoscete. Il personale della Regia aeronautica è tale che noi possiamo con certezza sicura contare sul suo eroismo e sulla sua capacità.

Quello che mi ha reso un poco titubante nel leggere la relazione, per la parte che riguarda il personale, sono due fatti.

Uno riguarda l'allenamento, l'altro la specializzazione. Perdonate se parlo di queste cose che possono sembrare tecniche.

L'allenamento, come è concepito oggi, presso gli enti turistici (non so se l'onorevole Sottosegretario vorrà convenire con me) non è del tutto sufficiente; e poichè nel bilancio ho visto una diminuzione di spesa, per manovre aeree, di circa mezzo milione, così mi consenta, onorevole Sottosegretario, di pregarlo di mettere invece nel bilancio due milioni, affinchè questi esercizi siano fatti su apparecchi bellici, perchè io conosco, carissimi amici, piloti che fremono di volare su apparecchi che di guerra non dovranno mai saperne. Quindi io ritengo che bisogna dare ai piloti della riserva apparecchi di guerra. Ecco quello che è necessario e provvido se si vuole ovviare alle deficienze che avverranno rapidamente dopo la prima fase della guerra.

Poi viene la specializzazione, e questa è essenziale. È necessario che tutti i piloti abbiano una base comune di educazione aeronautica estesa a tutti i rami e chiara. Anche noi medici studiamo medicina, chirurgia, oste-

tricia ecc., ma nessuno di voi, immagino, pretenderà che io operi un occhio.

La stessa cosa è per gli specialisti aeronautici. Perchè anche la specializzazione aeronautica è conforme ai temperamenti e alle età, cosicchè quell'uomo che ha superato un certo numero di anni, in una determinata specializzazione dell'arma, bisogna che si specializzi in qualche cosa d'altro. Non si può avere l'uomo a tutto fare. Per esempio, chi è specializzato per la caccia non sempre potrà fare le ricognizioni strategiche, le quali offrono le più gravi difficoltà e sono della più alta importanza. La caccia invece, se importa un rischio della vita, richiede tutt'altre qualità di quelle richieste per la ricognizione.

Ecco quindi la preghiera che rivolgo a S. E. il Sottosegretario di Stato per l'aeronautica: voglia disporre affinchè la specializzazione sia profondamente considerata.

Come diceva il nostro collega Sani Navarra, i nostri piloti hanno « ali italiane ». E questo è un grande conforto per noi, perchè sappiamo di avere la possibilità di produrre in casa apparecchi di vera efficienza bellica. Così spero che sarà presto per gli istrumenti, che sono non meno importanti del velivolo e per i quali dobbiamo renderci indipendenti.

Arrivato a questo punto io mi permetto di pregare l'onorevole Sottosegretario di Stato di volere rivolgere una certa attenzione al problema della difesa antiaerea. La mia ignoranza mi fa pensare che sia impossibile forse di notte; ma di giorno, entro certi limiti, può essere efficace poichè per lo meno incuterà un senso di timore, forse un arresto alla troppa audacia. Ho saputo da valentissimi piloti che, trovandosi in mezzo agli « shrapnels », alle granate, pur essendo gente che non aveva tremato in altre rischiose imprese, si sono intesi scoraggiati. Il che vuol dire che anche uno stormo può disperdersi, come avviene per uno stormo di uccelli, solo che per poco uno cominci a tremare. Quindi ritengo che la difesa antiaerea possa avere un valore morale altissimo, ma bisogna che sia affidata a mani esperte e ad intelligenze tecniche esperte, con una dotazione di mezzi moderni, con collegamenti elettrici, in modo che si raggiunga qualche risultato pratico e non soltanto quello di far da spauracchio.

Dirò ancora una parola, per l'aviazione sa-



nitaria. Questa su terreno metropolitano ha scarsa importanza, perchè ivi i mezzi di trasporto sono molti. Ma per quanto riguarda l'aviazione coloniale si possono ottenere dei grandi risultati. Io non ho la competenza tecnica per suggerire quale sia il tipo di apparecchio più adatto, ma immagino che le difficoltà di atterraggio, che si presentano naturalmente spesso in Colonia, consiglino l'uso abituale di grandi apparecchi atti a trasportare molta gente sicchè si potrebbe dividerla così: in apparecchi piccoli e rapidi per un soccorso immediato ad una sola o a due persone e in quelli più grandi per un trasporto, a comodo, di feriti.

Finita l'esposizione di quello che io sento riguardo all'aeronautica, mi permetta il Senato di dire una parola su una malattia che affligge l'umanità, cioè la pazzia della distruzione. Purtroppo è questo un fondo atavico che risale di tanto in tanto a galla dal subcosciente e che gli emisferi cerebrali non riescono a dominare; e talora sorge con tale impeto che non solo l'individuo, ma anche i popoli ne sono presi e diventano pazzi furiosi. Nell'evoluzione dei popoli è avvenuto che alcuni di essi o per condizioni speciali o perchè insito nella loro razza (come io penso) attraverso guerre e sofferenze, attraverso le arti, le lettere, le scienze, hanno saputo sorgere ad un grado di umanità che ha permesso loro di far sopire questo terribile istinto; non glielo ha tolto del tutto, ma lo ha reso latente, mentre in altre razze è là pronto a scoppiare. Il popolo italiano ha raggiunto il più alto grado di umanità: il più umile contadino della più umile provincia di Italia è più umano che molti scienziati di altri Paesi (*Applausi*). Se questi popoli, se queste razze più umane che però non hanno perduto i loro istinti e che un giorno possono diventare, come lo hanno dimostrato i nostri soldati, valorosissimi guerrieri (perchè dopo la battaglia del giugno non c'era esercito così guerriero come quello italiano) avranno la forza di essere collegati, potranno preparare ai pazzi furiosi una camicia di forza alla cui confezione darà un grande contributo l'ala italiana (*Approvazioni*).

Mi facciano avere un'altra illusione, che cioè questi preparativi della camicia di forza possano anche far rinsavire e possano condurre a meditare sui problemi della guerra e della distruzione, che è reciproca, per giungere quindi

alla conclusione che non si deve dall'umanità civile distruggere tutto il lavoro dello spirito e della mente umana, tutte le opere eterne che glorificano e illustrano il cervello dell'uomo (*Applausi*). Questa può essere un'utopia e la pace non potrà mai avvenire, ma solo in questo modo noi possiamo sperare un giorno di ottenerla. Diceva un Grande: « se il pensiero supera l'opera, quest'opera non cesserà mai di progredire a meno che non l'uccida l'avarizia ».

Pensino a questa grande verità che si applica a tutte le azioni della nostra vita! Perchè un certo fondo di avarizia, in qualche forma, sorge sempre presso di noi volenti o nolenti.

L'opera voi la vedete, il pensiero voi lo sapete! Fate in modo che non sorga mai un più piccolo cenno di avarizia che possa interrompere il fervore dell'opera che così nobilmente è perseguita dall'onorevole Ministro e dai suoi collaboratori. Allora potremo, parafrasando alcune parole pronunciate dal Duce il 23 marzo, dire: « Le ali italiane armate, guidate da uomini ispirati dall'amor di Patria, dalla devozione al Sovrano, dalla volontà tenace e dal genio di chi ci guida, voleranno e porteranno nel mondo una collaborazione di fatto a questa soluzione grande, della vittoria contro la distruzione, che è la pace che ci auguriamo » (*Vivissimi applausi*).

ROMEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO. Onorevoli colleghi, questi giorni in cui l'animo nostro abbraccia e segue in un impeto di amore le gloriose truppe che salpano con gioia e con entusiasmo incontenibili per la lontana Colonia a difendervi l'onore e il prestigio della Patria; questi giorni cantano l'armonia delle nostre armi conserte di terra, di mare, del cielo.

L'Aviazione è più che mai invocata, perchè essa rappresenta non solo il più terribile ordigno di guerra, ma anche l'agente più efficace per mantenere lo stato di pace, quando sia veramente voluto. Non tocca a noi di esaminare, in questo momento, se la seduzione, senza dubbio contenuta nel proposto patto aereo (la camicia di forza di cui parlava il collega Bastianelli), sia suscettibile di trasformarsi nella realtà dell'organizzazione della pace. Quello che importa a noi è

altro e di questo possiamo ben parlare: a noi importa di sapere che lo sviluppo dell'arma aerea in relazione alle sue proprietà ogni giorno più complesse e cangianti (basti pensare che in tempo brevissimo un prototipo di apparecchio può annullare il precedente), tale sviluppo, dicevo, è affidato al controllo vigilante e sicuro del Ministro dell'aeronautica. Così noi italiani sappiamo che ogni sacrificio dedicato all'arma del cielo deve considerarsi indispensabile, più che indispensabile, vitale, perchè solo attraverso questo sacrificio noi potremo essere padroni della nostra ora, al momento opportuno. È necessario ricordare che in aeronautica la tecnica acuta e purtroppo continuamente variabile trova sempre più intensa applicazione. Fortunatamente al genio italico quest'arma si adatta in modo mirabile perchè nella dottrina e nell'impiego essa è presidiata, anzi è funzione del fenomeno più universale conosciuto in natura, del fenomeno che è il modo stesso dell'essere: la velocità. È appunto la velocità, che, coi suoi fulminei progressi, modifica nel più complesso modo i problemi aeronautici del momento e costringe i valorosi capi della nostra aeronautica al diuturno, costante sforzo per armonizzare in quanto possibile la necessità delle forti masse, (questo significa, in fine dei conti, costruire apparecchi sopra apparecchi, quello che si chiama cioè la lavorazione di serie), armonizzare questa necessità con la necessità di aeroplani del più alto valore tecnico e cioè dalle qualità veloci; qualità queste che possono affievolire se non addirittura annullare quelle di massa, specialmente nel primo periodo critico, nel primo periodo d'inizio di una lotta che tutti prevedono con i caratteri della sorpresa.

Di fronte a questo ineluttabile e gravissimo problema, che contiene anche molti dati contraddittorii, è necessario qui affermare, e solo questo preme esprimere in queste brevi parole (per il resto è esauriente la splendida relazione del collega Piccio), che noi italiani ci sentiamo i più tranquilli, perchè sappiamo che la velocità, regolatrice e signora degli attacchi aerei, si adatta in modo magnifico allo spirito italiano, che si è mostrato sempre il più veloce nella concezione, e che oggi, grazie alla disciplina conferitaci dal Fascismo, è anche e sopra tutto divenuto velocità d'azione.

È nostro infatti il primato nella velocità pura, che solo noi stessi abbiamo saputo superare. Sappiamo pure che è nostra quella magnifica forza aeronautica che l'ala possente sovrasta, e da cui, con lena ininterrotta e precisa volontà di vittoria, i nostri capi scrutano e decidono il divenire dell'arma aeronautica; scrutano e si rilegano ogni giorno trepidanti con i fili della tecnica e con i battiti dei loro cuori agl'invidiati nostri campi di aviazione prossimi e lontani, ormai divenuti vere città aviatorie ove aleggia lo spirito del Generale che preferì provare lui stesso e morire abbracciato all'ala tricolore; scrutano per risolvere sempre meglio i fondamentali problemi della trasmissione tra aria e terra. Scrutano perchè in previsione di aggressione istantanea i momenti impongono quella che oggi si definisce « volontà di sorpresa » (*volonté de surprise*): non più dunque aspettazione, ma precorrimiento dell'azione; scrutano per ravvicinare sempre più i nostri tecnici, creatori dell'assalto e della difesa, ai nostri arditi naviganti — e qui ne abbiamo degli altamente valorosi; il nostro Sottosegretario per l'aeronautica, il nostro Relatore: essi sanno bene che non sempre i piloti trovano negli apparecchi tutte le qualità che essi desidererebbero.

Ecco la necessità del raccordo, che è necessario seguire al massimo punto perchè concerne questi arditi piloti che in guerra conobbero la via del sacrificio e che in pace hanno portato i segni del Littorio vittoriosamente per tutti i cieli e che ogni giorno rinnovano nel sacrificio del sangue, la loro devozione alla Patria.

Nell'annuale dell'aeronautica, proprio avanti ieri, in una gloria di azzurro, ben trentanove eroi ricevettero dalle mani stesse del Duce il più ambito segno, la più ambita ricompensa, la medaglia al valore; ma sedici di essi, purtroppo, non erano presenti che in spirito. Questa esaltazione del valore, che ci riempì di commozione e di gioia, era coronata da un amplissimo cerchio di apparecchi possenti e veloci. Quegli apparecchi stanno a testimoniare lo sforzo vittorioso dell'Italia fascista, perchè italiani sono i motori, italiane le ali, italiana ogni macchina ed ogni parte; magnifico sforzo questo, che meritava i premi da noi conseguiti nella velocità pura, nella velocità di ascesa e nella distanza. E l'Italia, come poli-

ticamente ha dimostrato di saper risorgere per l'opera, per la volontà e per il genio del suo grande Capo; come ha dimostrato di sapersi imporre col Fascismo la disciplina necessaria alla conquista; come ha dimostrato di sapersi rendere potente e temuta in terra ed in mare: così ha pure raggiunto l'alta meta di vedere potente e di vedere completamente italiana, nella concezione e nell'azione, nel lavoro e nei risultati, la sua bella ala tricolore.

In tal modo la nostra Patria conquisterà ancora, in disciplina e in fedeltà, il più alto destino che l'attende, per la volontà vibrante e il saldo cuore di tutti i Soldati d'Italia, di tutti gl'Italiani. (*Applausi*).

GIANNINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNINI. Quando nel 1923, pochi mesi dopo l'avvento del Fascismo, fu annunciata la costituzione del Commissariato per l'aeronautica, coloro che dell'armata aerea e dei problemi dell'aria si erano preoccupati in Italia ebbero netta la sensazione che un orientamento completamente nuovo sarebbe stato dato all'aeronautica, che, dopo aver raggiunto uno sviluppo notevolissimo nella guerra e per gli effetti della guerra, era andata via via decadendo rapidamente, in modo vergognoso.

L'Italia, nell'organizzare l'aeronautica, non aveva grandi esempi da imitare. Esistevano gli ordinamenti americani, nei quali i servizi dell'Armata aerea sono suddivisi in diversi organismi i quali trovano poi un collegamento attraverso consigli molto complicati. Esistevano gli ordinamenti inglesi, nei quali il Ministero dell'aria si occupa della difesa costiera, lasciando alla Marina l'aviazione in servizio della stessa. Nè vi era da imitare un altro grande Stato vinto, il quale fin da allora, occupandosi esclusivamente di aviazione civile, preparava quegli ordinamenti militari che vediamo affiorare nel 1934. Nemmeno un esempio ci poteva venire dalla Francia che aveva diviso la sua Aeronautica tra l'Esercito, la Marina e le Colonie e aveva assegnato l'aviazione civile al Ministero dei lavori pubblici, con una concezione frammentaria e centrifuga dell'aeronautica, che non dette buoni risultati.

La costituzione del Commissariato dell'aeronautica in Italia volle affermare che l'Armata

aerea ha una funzione autonoma per la difesa del Paese, pure avendone una sussidiaria e complementare nei rapporti dell'Esercito, della Marina e delle Colonie; intendendo la funzione sussidiaria non distinta ma anzi come armonico collegamento delle diverse esigenze della difesa della Nazione.

Oggi, dopo dodici anni di esperienza, possiamo dire non solo che la concezione italiana è la più semplice e anche la più armonica, ma che abbiamo avuto la constatazione della bontà delle nostre direttive nel fatto che gli ordinamenti francesi, non senza fatica, si sono venuti lentamente adattando all'esempio di quelli italiani.

Dopo due anni dall'istituzione del Commissariato, avvenne la costituzione del Ministero dell'aeronautica.

I primi ordinamenti dell'armata aerea furono, come era necessario, estremamente rapidi ed anche estremamente ondegianti: si trattava di rifare tutto daccapo. Il personale addetto alla nuova amministrazione portava con sé la tradizione dell'esercito e della marina dai quali proveniva. Quindi gli ordinamenti, anzichè adattarsi alla nuova Arma, snella e anche numericamente più limitata, ebbero talvolta la tendenza ad appesantirsi secondo quegli ordinamenti che devono regolare le grandi masse dell'esercito e qualche volta secondo quelli più snelli della marina. Poi l'aeronautica ha ritrovato la sua giusta strada.

Se noi consultiamo i provvedimenti legislativi emanati dal Ministero dell'aeronautica, arriviamo ad una cifra impressionante, perchè, se non erro, nei dodici anni di vita della Amministrazione dell'aeronautica sono circa 600 quelli adottati. Il numero non deve spaventare. Si trattava di provare e riprovare per trovare gli ordinamenti più adatti all'Armata aerea. Ad una fase di assestamento si arriverà quando la fisionomia dei servizi si sarà completamente delineata. Sarebbe stato imprudente irrigidirsi in ordinamenti fissi, che il tempo e l'esperienza si sarebbero incaricati di travolgere. Nondimeno vorrei fare una raccomandazione al Ministro della aeronautica.

Nel 1926 si cominciò a raccogliere in un Testo Unico le norme per lo statuto degli ufficiali. Poteva essere l'inizio di una semplificazione della legislazione e degli ordinamenti della

aeronautica, ma gli altri Testi Unici non hanno avuto seguito ed anche in questo momento non si possono redigere. Però è una tendenza da raccomandare all'onorevole Ministro della aeronautica, perchè occorre dare un assestamento alla legislazione degli ordinamenti militari aeronautici appena sarà possibile.

Ma più che i problemi legislativi, quelli che oggi interessano sono i problemi del materiale e della formazione degli aviatori.

Il reclutamento degli avieri finora si è fatto attraverso quello dell'armata terrestre, e si deve fare anche per l'avvenire così. Nondimeno per l'avvenire avremo una così larga preparazione premilitare dei giovani, che si intensificherà sempre più, che, probabilmente, al momento della leva, ci sarà abbondanza di scelta fra coloro che potranno essere aggregati alla Armata aeronautica; è questo un grande vantaggio perchè entreranno nell'Armata aerea elementi con una preparazione che, se non sarà completa, sarà certamente adatta e sufficiente per un avviamento assai rapido.

Particolari cure sono state dedicate alla formazione degli ufficiali. Con lena costante e con provvedimenti ininterrotti, il Ministero ha cercato di selezionare un personale ridotto, ma sceltissimo. Soprattutto oggi vediamo che il problema delle scuole domina, e giustamente, nel piano dell'attività del Ministero dell'aeronautica. È anzi probabile che le scuole debbano essere ancora moltiplicate.

E vengo al problema del materiale, che ha rappresentato finora piuttosto un problema di studio e, vorrei aggiungere, nel senso buono della parola, di virtuosità, cioè a dire si è considerato il problema dell'Armata aeronautica come un problema di selezione di tipi, salvo a provvedere su vasta scala alle costruzioni delle squadre sotto la spinta del bisogno immediato.

Questa politica, come è stato annunziato dall'onorevole Sottosegretario di Stato nell'altro ramo del Parlamento, è per essere abbandonata e, dico subito, saggiamente; perchè una politica dei prototipi si può spiegare in tempo di grande calma, in tempo cioè, scusate il bisticcio, di pace pacifica. Ma quando viviamo una pace turbolenta, la politica dei prototipi deve essere abbandonata,

e soprattutto lo deve essere quando non si tratta di tenersi pronti per momenti più o meno lontani, ma ci troviamo di fronte alla corsa rinnovata degli armamenti e quando tutti gli Stati, e grandi e piccoli, preparano con programmi di realizzazione quasi immediata flotte aeree potentissime, con mezzi che devono lasciar pensoso ogni italiano che abbia il senso della difesa della Patria.

L'aviazione, oltre ad uomini e materiali, presuppone i contatti continui con la terra e due servizi hanno importanza grandissima: il servizio meteorologico e le comunicazioni radio-elettriche. Quanto ai servizi meteorologici, non posso che lodare l'atteggiamento assunto dal Ministero dell'aeronautica che si è dichiarato dispostissimo al coordinamento dei servizi che in Italia sono enormemente frazionati con gravi inconvenienti pratici e con una molteplicità di informazioni spesso contraddittorie che pongono il pilota in condizioni difficili, giacchè deve affidarsi al suo buon senso e alla ventura per decidere se debba seguire una informazione piuttosto che un'altra. Questa unificazione s'impone, è un problema che oltrepassa le forze del Ministero dell'aeronautica, che tocca tutte le amministrazioni dello Stato ed è stato già studiato. In quasi tutti gli Stati, questi servizi sono unificati e fortemente unitari.

Passo all'aviazione civile. Nella soluzione italiana degli ordinamenti del 1923, l'aviazione civile fu considerata come pedissequa della aviazione militare. Io credo che questa sia una soluzione contingente, perchè bisogna aver fede nell'avvenire dell'aviazione civile, cioè dobbiamo considerare che certamente, in un avvenire che non è tanto lontano, coloro che saranno nati sotto l'insegna dell'ala, considereranno l'aeromobile come uno dei mezzi comuni di locomozione. L'ala che ora rappresenta un mezzo eccezionale di locomozione, sarà un mezzo qualsiasi di trasporto. Avremo cioè un servizio puramente commerciale che dovrà trovare la sua sede naturale presso il Ministero delle comunicazioni. Ma oggi sarebbe impossibile pensare a questo assetto.

L'aviazione civile è nata dalla guerra, anzi è il dono della guerra. Ogni grande fenomeno sociale ha sempre aspetti negativi e positivi. Senza la guerra non saremmo arrivati così

rapidamente, attraverso un'esperienza larga ed intensa, all'aviazione civile a scopi commerciali. Essa è però rimasta ancora come pedissequa e famulativa dell'aviazione militare, e non si può fare diversamente. Quando si pensi che i prezzi dei percorsi aerei sono ancora prezzi politici, e, in qualche Paese, lo Stato non solo paga ai vettori il costo-chilometro dei percorsi, ma aggiunge un utile per gli azionisti, comprendete agevolmente che non può pensarsi ad uno sviluppo della aviazione civile in questo momento con criteri e con prezzi puramente economici. Ciò si giustifica con la funzione sussidiaria della aviazione civile a quella militare e spiega perchè il Ministero che si occupa dell'armata aerea debba curare lo sviluppo della aviazione civile fino al momento in cui potrà andare sola. Il risultato finale sarà che l'aviazione civile si troverà nella stessa situazione della marina mercantile. Dopo l'esperienza del conflitto mondiale sappiamo benissimo che non si può parlare in tempo di guerra di una marina mercantile e di una marina militare. Nel giorno in cui la Patria chiama, esiste la flotta, e la marina militare è in funzione della civile come quella civile è in funzione della militare. Analogamente avverrà per l'aviazione civile. In un momento di crisi non esisterà più una flotta civile ed una militare, ma soltanto la flotta dell'aria. Nondimeno, per sè, l'aviazione civile ha degli scopi puramente civili. Del resto essa grava sul bilancio italiano, con premi e sussidi per le linee, per circa 70.000.000 di lire. Cioè una spesa non grande.

L'aviazione civile ha avuto il suo ordinamento e il suo primo impulso precisamente nel 1923 con le due grandi leggi organiche: quella legge sulla navigazione aerea, che per il momento in cui fu fatta rappresentava una legge di avanguardia, e la legge sulle concessioni delle linee aeree.

In quel momento non si profilava il problema: compagnia unica o servizi concorrenti. Si imponeva un solo ed immediato bisogno: avviare l'aviazione civile. Quindi le linee si sono create secondo le contingenze, secondo i bisogni, finanziando linea per linea, ma sempre con quel criterio dei prezzi politici di cui parlavo poc'anzi. Abbiamo visto infatti che tutti gli Stati, ad un certo momento, si sono chiesti

perchè bisognava avere più compagnie di navigazione aerea quando, in sostanza, in tanto potevano vivere, in quanto erano sussidiate. Del resto non è un fatto anormale, quando si pensi che, anche oggi, la marina mercantile, per alcune linee, ha bisogno di sovvenzioni. In definitiva anche in Italia, nell'anno scorso, si sono concentrate tutte le compagnie di navigazione aerea in una sola compagnia, come si è fatto in Germania, in Francia, nella Gran Bretagna, ecc.

Avremo quindi un vantaggio economico nella amministrazione, una maggiore snellezza di ordinamenti, la possibilità di più ampi sviluppi. Devo aggiungere che è su questo punto che io vorrei richiamare la particolare attenzione del Ministro dell'aeronautica.

Noi abbiamo bisogno per più ragioni di sviluppare la nostra rete aerea. Il pilota civile corre tutto l'anno, e si trasforma in un eccellente pilota militare, perchè ha un'esperienza che difficilmente si acquista con le limitate ore di volo che si possono compiere in servizio militare. Gli apparecchi si adattano inoltre ai bisogni delle singole linee e si sperimentano largamente. Conviene dunque sfruttare la aviazione civile anche perchè è un grande compito del Ministero dell'aeronautica quello di preparare la mentalità delle nuove generazioni: cioè di prepararle a volare.

L'Italia ha bisogno di un sistema di linee, che rappresenti la spina dorsale di qualsiasi organizzazione aeronautica: le due linee parallele lungo il Tirreno e l'Adriatico e la linea che corre lungo il Po. Su di essa si impiantano gli allacciamenti con l'estero. L'aviazione civile serve specialmente le grandissime linee e perciò assume carattere schiettamente internazionale. Voi vedete quindi il bisogno d'intese internazionali. È precisamente sul campo internazionale che si va sviluppando, per tramite della Commissione internazionale della navigazione aerea, un diritto pubblico internazionale. L'Italia ha in questo movimento una posizione di primo ordine, come lo ha nell'altro organismo internazionale che codifica il diritto privato. Frattanto, con saggio provvedimento, il Ministero ha costituito una Commissione che, procedendo ad una revisione sistematica degli ordinamenti aeronautici, prepara i capitoli di quello che sarà il codice aereo-

nautico, secondo i risultati dell'esperienza, e con la massima prudenza.

L'assestamento si va compiendo e lodevolissima appare questa opera che mira ad adeguare la legislazione alle esigenze che l'esperienza più larga e profonda ci viene mostrando. Non ricorderò tutti i provvedimenti finora emanati; mi limiterò solamente a ricordare quello Statuto della gente dell'aria che è il primo Statuto organico dettato nel mondo intero, per tutelare la gente dell'aria, mentre negli altri Stati, ed anche nel campo internazionale, si discute se e come lo Statuto possa farsi.

Il collega Bastianelli ha parlato dell'aviazione sanitaria. I colleghi ricorderanno che abbiamo approvato recentemente una convenzione internazionale, firmata a l'Aja nel 1934, la quale tutela i Paesi nei riguardi del traffico aereo contro i contagi, con disposizioni analoghe a quelle che la Convenzione sanitaria di Parigi del 1926 aveva già adottato per il traffico marittimo e terrestre. Per quanto riguarda la tutela dell'aviazione sanitaria, ci troviamo di fronte ad un movimento che si è venuto in un certo momento sdoppiando nettamente. Da una parte vi è la tendenza a tutelare gli apparecchi sanitari, anche in tempo di pace, per fini umanitari e dall'altra la tendenza a tutelare l'apparecchio sanitario in tempo di guerra, inquadrandolo nei mezzi impiegati in guerra per assistere malati e feriti. Per questo secondo aspetto, qualche articolo è stato inserito nell'ultima convenzione concernente la Croce Rossa del 1929, ma è insufficiente, e si va preparando una più larga e distinta convenzione.

Viceversa il problema si pone fortemente per l'altra questione: di dare cioè facilitazioni all'aviazione sanitaria, perchè il problema ha una importanza talvolta metropolitana per la situazione geografica di alcuni Paesi, specialmente per i Paesi Scandinavi, che adoperano largamente gli apparecchi sanitari pel trasporto dei malati e feriti; ovvero nelle colonie, dove si pone il problema di avvicinare il medico al malato o di portare il malato al medico. Sull'aviazione sanitaria noi abbiamo degli studi soltanto iniziali; ci siamo occupati piuttosto largamente di quei complessi problemi che servono ad accertare la capacità psicofisiologica di coloro che volano, ma non abbiamo una grande esperienza in fatto di appa-

recchi sanitari, nè un apparecchio di tipo italiano.

Vorrei richiamare l'attenzione del Ministero dell'aeronautica sopra l'opportunità che questi problemi siano presi in particolare considerazione perchè non bisogna lasciarsi cogliere alla sprovvista.

Quanto al turismo aereo, io ho ascoltato con vivo compiacimento quanto ha detto il collega Bastianelli, vorrei però fargli presente che i turisti aerei sono gente piuttosto difficile.

BASTIANELLI. Ma io non ho chiesto niente !

GIANNINI. I turisti aerei pensano presso a poco così: « noi vogliamo che il nostro aeromobile sia come il nostro automobile. Lo teniamo chiuso in casa nostra ed usciamo quando vogliamo e rientriamo quando ci piace: percorriamo tutte le vie che vogliamo, interne ed internazionali ».

Queste impazienze non possono essere interamente assecondate. Ci sono esigenze doganali che non sono facilmente sormontabili, ci sono esigenze di polizia e di controllo, ed anche esse non sono sormontabili. Ma occorre constatare che, con una serie di provvedimenti organici, il Ministero dell'aeronautica ha anzitutto favorito il turismo puro, cioè a dire quello che nella legge del 1934 si chiama turismo di prima categoria; e ha agevolato anche il turismo di seconda categoria, cioè a dire quelle imprese industriali con scopi di lucro che attendono al turismo. Sono in seguito venute anche delle agevolazioni di carattere fiscale per i traffici. Si è data inoltre al turista la facoltà di partire senza far conoscere dove andava, e bisognerà su questa facoltà ritornare forse sopra, perchè quando il turista parte e non si sa per dove, sorge il problema dell'assistenza ed il direttore dell'aeroporto dal quale l'apparecchio è partito non ha tregua finchè non viene a sapere che è arrivato ad una destinazione. Tutto questo forma un complesso di problemi che hanno una profonda importanza nazionale; non si tratta soltanto di favorire il turismo pel turismo, ma di agevolarlo in funzione degli interessi nazionali ed anche militari. A ciò tende l'organizzazione dell'Aereo Club d'Italia, che ha avuto particolari cure da parte del Ministero dell'aeronautica e particolari mezzi, come le

flotte di apparecchi per gli allenamenti di coloro che hanno prestato servizio di pilota. Provvedimenti questi che con l'esperienza potranno divenire più organici e meglio inquadrati e che rappresentano uno sforzo notevole che dà agli ordinamenti italiani una posizione d'avanguardia rispetto a quelli degli altri Paesi.

Un punto sul quale vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro dell'aeronautica (mi duole di parlare di guerra) è un problema che in sostanza tocca tutte le forze armate.

Noi abbiamo avuto, fino al conflitto mondiale, una certa teoria del diritto di guerra e dei tentativi concreti, con le Convenzioni dell'Aia, da noi non ratificate e parzialmente ratificate dagli altri Stati, e che quindi, durante il conflitto mondiale, furono applicate sì e no. Lo stesso è da dirsi per la guerra marittima per la quale le regole di Londra, più organicamente studiate, rappresentano non dico delle regole assolute, ma una guida non trascurabile per la condotta di guerra. Quindi, in sostanza, allo scoppio del conflitto mondiale, avevamo norme per la guerra terrestre e marittima, le quali, se non erano per noi imperative, rappresentavano peraltro un'espressione concreta di un accordo collettivo sulla condotta di guerra. È venuta poi l'esperienza del conflitto. Abbiamo noi aggiornato i nostri ordinamenti? Sanno cioè i nostri ufficiali quali leggi debbono applicare in caso di conflitto, per la guerra terrestre e per la marittima? Probabilmente è tutta una materia da rivedere, e che converrebbe rivedere con calma, in tempo di pace, sfruttando l'esperienza di coloro che seguirono tali problemi durante la guerra, e prima che questa esperienza diventi un ricordo storico troppo lontano.

Ma per la guerra aerea, la situazione è completamente diversa, perchè, durante il conflitto mondiale, la guerra aerea fu condotta senza norme, e con scarso sussidio della dottrina. È soltanto a guerra finita, nella Conferenza di Washington del 1921, che il problema fu deliberato e fu deciso il rinvio dell'esame del problema stesso ad un Comitato di giuristi che si riunì all'Aja nel 1922-23 e che arrivò a conclusioni concrete, le cosiddette regole de l'Aja, che però sono morte, come tutti i pro-

blemi che riguardano la codificazione del diritto di guerra. Comunque, le regole concrete a l'Aja sono invecchiate, anche perchè furono redatte senza larga e sufficiente preparazione, e da un gruppo limitatissimo di giuristi, non da una grande assemblea internazionale, con una profonda discussione. In conclusione noi non abbiamo nè regole internazionali, nè, come le abbiamo per la marina mercantile e per le forze combattenti terrestri in generale, disposizioni di carattere interno, che regolino la situazione dell'aeromobile neutrale e belligerante e del traffico aereo in tempo di guerra. Perciò, io vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di Stato di fare in modo che questo problema sia studiato con calma e tranquillità e di concerto con gli altri Ministeri delle Forze armate, in modo da avere una situazione chiara e certa in proposito sì che i nostri ufficiali sappiano con precisione quale diritto devono applicare in caso di conflitto.

Per compensarvi, onorevoli colleghi, di aver parlato troppo di guerra, vorrei accennarvi finalmente ad una funzione pacifica e nobile, che può sembrare non strettamente attinente all'attività del Ministero dell'aeronautica: la propaganda. La propaganda aeronautica era stata avviata dal Ministero dell'aeronautica; poi è stata considerata soltanto sotto l'aspetto turistico e rinviata agli enti turistici.

Ebbene, onorevoli colleghi, non c'è soltanto un problema di carattere turistico per quanto concerne l'aeronautica; bisogna invece fare una propaganda più profonda, che deve far entrare nel cuore, nella mente, nel sentimento degli italiani: primo, che l'aeromobile è un mezzo di locomozione; secondo, che le ali di guerra sono necessarie al Paese come tutti gli altri mezzi di difesa.

Ci sono questi mezzi? Ecco il problema sul quale vorrei da ultimo intrattenermi.

Quando confrontiamo il bilancio del 1923 dell'Aeronautica, che portava 122.000.000 di lire di spese, con quello sottoposto alla nostra approvazione, che importa 850.000.000 di lire di spese, dobbiamo concludere che i mezzi sono notevolmente cresciuti. Ma io dico subito che considero questi mezzi ancora insufficienti. Non è il caso di dire: si è speso bene o si è speso male in questi anni. Io vorrei con-

cedere anche che si è speso molte volte male; ma ciò non significa niente. Quando un servizio come quello dell'aeronautica viene lanciato nella vita nazionale, è evidente che ci deve essere una dispersione di ricchezza come c'è una dispersione di energie. Ma ormai il Ministero è avviato, la sua attività è incanalata nella vita nazionale e nell'Amministrazione dello Stato, e si impone il problema dell'assestamento dei servizi, dei mezzi, della legislazione. Noi siamo realmente, nell'anno XIII, nella seconda fase dell'aeronautica, quella dell'assestamento, che sarà lunga e che bisogna aspettare senza impazienza. Ma occorrono larghi mezzi. L'onorevole Sottosegretario di Stato ha annunciato, e lo ha ricordato un altro oratore, che il Capo del Governo, con quella rapidità d'intuizione e di provvedimenti che sono la sua caratteristica particolare, ha ridotto a tre anni il periodo di applicazione di quei provvedimenti che dovevano essere eseguiti in sei anni. Senonchè la somma è rimasta quella che era. È sufficiente questa somma? Ebbene, onorevoli colleghi, io ho già detto che non la credo sufficiente nè per le nuove costruzioni, nè per tutte le altre attività che deve svolgere il Ministero dell'aeronautica.

La terza Armata, l'ultima arrivata, ha bisogno delle maggiori cure dal Paese. È naturale che costi di più. Devo anzi aggiungere che la novità dei suoi mezzi e della sua struttura nonchè la sua organizzazione, il suo rapido sviluppo, i mutamenti rapidi della tecnica, fanno sì che una dispersione di ricchezza sia inevitabile: è nella natura stessa delle cose. Guai a non fare questo sforzo di mezzi e di energie: si resta disarmati.

Ora in questo momento possiamo attendere tranquillamente che i tre anni passino, per essere pronti?

Secondo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario all'aeronautica, si tratta di un programma di attuazione triennale; è quindi soltanto nel 1937 che noi potremo avere speso interamente questa somma per l'aeronautica. Ma voi vedete i provvedimenti di questi giorni adottati dagli altri Stati. L'Inghilterra arriva con grande lentezza, ma quando arriva, arriva con ogni larghezza. Voi avete visto quale programma per l'aviazione essa abbia previsto. Non dico che siano stati attuati, ma si vanno

attuando in tutti gli Stati d'Europa simili programmi. Ebbene: possiamo noi attendere i tre anni? E quando anche avessimo attuato il programma in tre anni, saremo in condizioni di poterci inserire nella situazione europea con grande tranquillità?

L'unificazione nella persona del Duce della direzione delle Forze armate implica una visione unitaria e integrale della politica delle forze armate.

Quindi mi auguro che in questa valutazione delle tre forze armate, nella fraternità degli spiriti che deve accompagnare le tre armate, che diventeranno in guerra l'armata unica senza divisione, l'una in funzione dell'altra, si trovino quegli equilibrati mezzi economici che sono necessari per arrivare a dare all'armata aeronautica tutte le forze che in questo momento occorrono.

Onorevoli colleghi, mi sono permesso di parlare più lungamente di quanto non pensavo, per la bella discussione che dei problemi aeronautici si è avuta alla Camera dei deputati, per i notevoli discorsi che sono stati pronunciati nei due rami del Parlamento, per la eccellente relazione del collega Piccio e, soprattutto, vorrei aggiungere, per la passione per l'aeronautica, che non considero nella funzione personale — perchè la nostra persona scompare qui — ma soprattutto nella visione di quello che l'aeronautica è e sarà nella vita nazionale del domani.

Dare in tempo tutti i mezzi di difesa necessari al Paese, è un nostro dovere preciso. Pensate che attraverso l'offesa aerea alla quale ha accennato il collega Bastianelli, c'è la guerra chimica ed anche la guerra batteriologica. Esistono, è vero, due convenzioni con le quali alcuni Stati, ma non tutti gli Stati, si impegnano a non sperimentare la guerra chimica e batteriologica. Ma sappiamo, onorevoli colleghi, che molto spesso le convenzioni di guerra valgono solo in tempo di pace.

Di fronte a questa minaccia che cosa abbiamo preparato per la difesa antiaerea? Il problema esula dalla discussione del bilancio dell'Aeronautica e tocca tutte le forze armate, tocca anzi il Governo intero, il quale ha studiato i problemi ed ha emanato i provvedimenti necessari. Ma è l'attuazione che è difficile. Dire in tempo di pace che occorre spendere dei milioni per



mettere le città e gli abitati in condizione di difendersi è sempre impresa che dà luogo a preoccupazioni. Eppure bisogna porre risolutamente il problema che tocca l'edilizia, la urbanistica e che trascende ad ogni modo i confini del bilancio dell'Aeronautica. Pertanto io mi limito solo ad accennare al grave problema, perchè i pericoli dell'aria sono i pericoli più gravi in caso di conflitto, perchè toccano tutta la popolazione combattente e non combattente, anzi toccano specialmente questa ultima perchè si tende ad infiacchire in essa quella forza di resistenza che deve servire a tonificare ed a sollevare lo spirito del popolo combattente. Ed appunto perciò è più insidiosa, più atroce, più intollerabile.

Onorevoli colleghi, io chiudo insistendo affinché l'alta sapienza del Duce, nella valutazione dell'equilibrio delle forze armate e delle condizioni generali economiche e finanziarie del Paese, voglia e sappia, come sempre sa, trovare all'aeronautica tutti i mezzi che le sono non dico utili, ma strettamente necessari. (*Vivi applausi*).

GRAZIOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAZIOLI. Onorevoli colleghi, parlerò naturalmente sul bilancio dell'Aeronautica che ora ci occupa. Ma, poichè esso è giunto alla nostra discussione ultimo della serie dei bilanci militari, prenderò lo spunto per dire anche qualche cosa, che credo non inutile, di carattere generale.

Come ben disse un nostro collega pochi giorni fa in quest'aula, in un forte discorso sul bilancio dei lavori pubblici, in Regime fascista, tanta e così perfetta è l'unità che domina ogni attività dello Stato che è difficile ridursi a considerare ogni bilancio come a sè stante, quasi fossero suddivisi da tanti compartimenti stagni. Una certa visione comune è quindi talvolta necessaria ed utile, specie in materia di bilanci militari, tanto intime e serrate sono le relazioni che, ogni giorno di più, intercorrono fra di loro.

Il bilancio dell'Aeronautica si presta poi in modo particolare come punto di partenza per questa visione di insieme. Ultima nata fra le Forze armate sorelle e manifestatasi subito, come tutti i nuovi nati moderni, di straordinaria e feconda precocità, è facile, ragionando di

essa e del suo campo d'azione aereo, esser tratti a vedere le cose un po' più dall'alto; il che è un bene, specialmente quando si è certi (come lo siamo ormai quest'anno) che tutte le Forze armate, ciascuna per proprio conto, progrediscono maravigliosamente verso una loro sempre più confortante perfezione.

Progresso singolo d'Arma che, per quanto riguarda l'Aeronautica, è così accentuato che si propaga anche fuori del suo raggio d'azione tecnico, espandendosi nel Paese con un ordinamento e una pratica di attività premilitare e postmilitare nell'addestramento dei piloti, che non esito a definire addirittura *esemplare*, sì che l'Ispettorato, che ho l'onore di dirigere, nulla si propone di modificare in questo campo dove le cose procedono in modo assolutamente perfetto.

Ma, a parte ciò, e riferendomi, come dicevo, a una visione più generale, una constatazione balza evidente fuor dalla triplice discussione cui abbiamo assistito sui bilanci militari; questa: che cioè un grande passo è stato fatto, specialmente quest'anno, sotto la guida del Duce, nell'« intesa armonica » delle tre Forze armate fra di loro e specialmente fra le forze « terrestri » ed « aeree ». Ed è un passo la cui portata, in un più o meno prossimo avvenire, potrà essere di incalcolabile valore.

Lo abbiamo notato più volte prendendo parte alle sedute della Commissione suprema di difesa e di quel Consiglio dell'Esercito, a proposito del quale giustamente è stato detto che sta diventando di fatto, e per fortuna, un consiglio delle Forze armate.

In questi alti consessi comuni le idee si accostano e si fondono; i legami spirituali e professionali si cementano; le esagerazioni in un senso o nell'altro si attenuano; le incrostazioni misoneistiche si liquidano e ne scaturisce una così confortante armonica visione della « guerra integrale », cioè della « guerra reale », nella quale tutte le coscienze si acquetano e tutte le energie si moltiplicano pel maggior bene della Patria.

C'è voluto non poco per arrivare a tanto. Abbiamo dovuto vincere quello spirito un po' separatistico che si notava, per esempio, nel periodo pre-bellico tra Esercito e Marina. E il miglior veicolo di intesa fra queste due antiche gloriose forze armate è stata la guerra

stessa nella sua rude realtà di gesta cooperativa; la guerra libica prima, la guerra mondiale poi, dove la terza sorella, l'arma aeronautica (sia pure a quel tempo con prevalenza di eroismi individuali, piuttosto che con azioni collettive in grande stile) ebbe il suo primo glorioso battesimo e splendidamente si affermò.

Da allora, in meno d'un ventennio, quanto cammino, non soltanto nei progressi tecnici e operativi dell'arma aerea individualmente considerata, ma anche, e soprattutto, nell'accostamento spirituale e pratico fra tutti i poderosi strumenti della nostra potenza militare e specialmente fra forze aeree e forze terrestri!

Per ben misurare il cammino percorso bisogna aver ben presente in mente la vera rivoluzione portata nell'arte della guerra in generale dalla repentina comparsa e dai rapidissimi progressi dell'arma del cielo. Noi contemporanei forse non ce ne accorgiamo già più. Trascinati e convogliati dal rapido incalzare di questi progressi, non ricordiamo più lo sbalzo enorme fatto nella tecnica bellica il giorno in cui, dalla secolare condizione di combattenti legati alla superficie della terra e del mare, conquistammo la possibilità di vedere e di offendere dall'alto, con un crescendo di potenza, di velocità e di distanza addirittura sbalorditivo.

Questa « novità » al confronto della quale, per esempio, l'invenzione della polvere (che pure sconvolse l'arte bellica) diventa un fenomeno di minore importanza, doveva creare, come creò, un'infinità di problemi nuovi di impiego e di cooperazione, strategici, tattici e tecnici. Tutti di soluzione assai difficile, non soltanto perchè difficili in sè stessi, ma anche perchè a risolverli erano chiamati elementi sollecitati da stimoli atavici spirituali e professionali differenti e talvolta addirittura in contrasto. Donde le lunghe polemiche, le esagerazioni, le incomprensioni, tutto un passato ormai superato ma il cui ricordo ci rende più altamente apprezzabile la felice conclusione a cui siamo giunti, fondata (come bene ha detto ieri qui in Senato il Sottosegretario di Stato per la guerra) sulla base granitica della collaborazione più intima e comprensiva nell'impiego delle Forze armate, ciascuna secondo il proprio carattere, senza nessun predominio strategico

o tattico di una sulle altre, tutte guidate dalla unica volontà del Supremo comando, che coordina e non vincola, che designa gli scopi e verso di essi convoglia in un fascio irresistibile tutti gli strumenti di forza, per terra, sul mare e nel cielo, che ha a disposizione.

Insomma: « armonia nella varietà », legge eterna che fu già di Roma nel diritto e nelle armi e che noi suoi figli e suoi eredi più legittimi dobbiamo portare sempre come cannone infallibile in ogni nostra attività militare o civile che sia.

Prima di passare oltre consentitemi di soffermarmi ancora un istante su questa fase ormai superata, che potremmo chiamare di elaborazione del pensiero bellico integrale prima di giungere al punto di piena intesa in cui ora ci troviamo.

E mi soffermo per rilevare, come è doveroso di fare, in sede di discussione aeronautica, la sempre più diffusa risonanza che hanno nel mondo le idee e gli scritti del nostro compianto generale Douhet. Bene ha fatto il relatore, senatore Piccio, a rievocare nella sua interessante relazione la figura e l'opera di questo nostro generale, perchè, comunque le sue idee possano essere discusse, certo esse sono sempre più in primo piano dovunque si ragioni di guerra aerea. E difatti è frequentissimo incontrare il suo nome, designato come quello di un vero precursore in molte pubblicazioni estere, specie di Francia, d'Inghilterra, di Germania, di Polonia, di Russia.

Certo è che egli, nel cielo ascensionale della dottrina bellica aerea, rappresentò un avanguardista di altissimo valore. Come tutti gli apostoli avveniristi egli guardò molto, forse troppo lontano. Ma è pur questo il modo migliore per reagire a certe deviazioni passatiste iniziali, che poi non si correggono più. Non per nulla ci fissiamo sulla stella polare, che è tanto lontana da noi, per prenderla a guida del nostro cammino sulla terra.

Il nome di Giulio Douhet (mio indimenticabile intimo compagno di studi e di giovinezza) merita quindi tutto il riconoscente ricordo degli Italiani, e l'Esercito, nel quale col suo altissimo ingegno visse e operò, può andar veramente fiero di aver dato all'arma sorella un apostolo di tal tempra, un così convinto assertore della utilità, da tutti ora ammessa,

della offensiva aerea potente, a massa e a grande raggio.

Ma torniamo al raggiunto punto di arrivo, che, come è nello spirito fascista, deve rappresentare per noi soprattutto un nuovo punto di partenza. Orbene, realizzato l'accordo nelle idee e negli scopi, due grandi necessità ci si presentano ora come supremamente importanti sul non facile cammino verso la guerra integrale manovrata e decisiva:

1° necessità assoluta di adottare in pieno e con la maggiore urgenza possibile tutte le provvidenze opportune perchè il Paese si prepari spiritualmente e materialmente a proteggersi nel miglior modo sul proprio territorio, per resistere incrollabilmente alle sempre possibili offese aeree in grande stile dell'aviazione nemica, specie nella delicata situazione aerea-geografica nella quale la nostra penisola si trova.

Ciò è necessario perchè la nostra armata aerea possa sentirsi pienamente libera, come deve essere per agire compatta e senza preoccupazioni di carattere territoriale in quelle operazioni offensive che sono proprie dell'indole stessa del mezzo aereo. Bisogna in sostanza fare, per quanto riguarda l'Arma aeronautica, presso a poco quel che si è già deciso di fare per l'Esercito, e cioè: sganciare completamente l'attività territoriale dall'attività operativa manovriera. Quest'ultima non deve soffrire alcun impaccio da esigenze di difesa territoriale, perchè solo operando offensivamente essa sarà il più sicuro usbergo del territorio del Paese.

L'istituzione dell'UNPA e tutte le altre benemerite istituzioni territoriali, come la DICAT, la DICOST ecc., mirano appunto a questo scopo e non bisognerà per ciò lesinar loro i mezzi necessari perchè siano pronte a mettere al più presto il Paese in condizioni di proteggersi direttamente da sè solo contro ogni attacco di sorpresa nemico.

2° Necessità di portare il concetto dell'armonia nella varietà, vale a dire il concetto eminentemente latino delle giuste armoniche proporzioni (concetto già raggiunto, come sopra si è detto, nel campo dell'impiego strategico o tattico) anche nel campo della ripartizione dei mezzi finanziari.

In altri termini affrontare con organicità e

profondità di pensiero tecnico il formidabile problema dell'armonica messa a punto dei tre bilanci militari, nel quadro complessivo delle nostre spese militari globali.

Problema questo che non ammette diletantismi di nessuna sorte, nè sentimentalismi appassiti e nemmeno impulsività troppo avveniristiche. È problema grave, delicato e complesso che va affrontato con la più fredda e pratica obbiettività, sulla base della nostra situazione militare concreta, e tenuto conto che, con le nostre risorse finanziarie alquanto limitate, può essere per noi preferibile comporre una macchina che funzioni a massimo rendimento, più per la giusta armonia di funzionamento delle varie parti componenti, che non per la intrinseca abbondanza di mezzi assegnati a ciascuna di queste parti.

Per quanto grave questo problema, che è insieme tattico, tecnico, strategico e finanziario, noi dobbiamo però aver fede che sapremo risolverlo. Ce ne dà assoluta fiducia la presenza del Duce alla testa di tutte le nostre Forze armate, conoscitore profondo del carattere e delle possibilità logiche di ciascuna di esse, spirito animatore e coordinatore di primo ordine e che, come ci ha dato, in brevi anni di Regime fascista, un Esercito, una Marina e un'Aeronautica che sono il nostro orgoglio, saprà darci, sulla base di un Paese tetragono ad ogni destino, uno strumento militare unico, fascio armonico di tutte le Forze armate, pronto alla istantanea offesa o alla più dinamica difesa contro tutti gli eventi (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dovrebbe ora parlare il senatore Zoppi Ottavio, ma, non essendo presente, s'intende che abbia rinunciato.

Dichiaro chiusa la discussione generale riservando facoltà di parlare al Relatore e al Governo.

PICCIO, *relatore*. Rinuncio alla facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta di lunedì.

#### Chiusura di votazione.

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

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Ago, Albricci, Amantea, Ancona, Anselmi, Antona Traversi, Appiani, Asinari di Bénézzo.

Baccelli, Bacci, Bastanelli, Bazan, Belluzzo, Bennicelli, Berio, Beverini, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bodrero, Bongiovanni, Broccardi, Brusati Ugo, Burzagli.

Caccianiga, Campolongo, Casanuova, Castelli, Catellani, Cattaneo della Volta, Celesia, Centurione Scotti, Cesareo, Cian, Cicconetti, Cimati, Cini, Ciruolo, Colosimo, Conci, Concini, Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Crispolti, Crispo Moncada, Curatulo.

D'Achardi, Da Como, Dallolio, D'Ancora, De Capitani d'Arzago, Della Gherardesca, De Marinis, De Riseis, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Mirafiori Guerrieri, Ducci, Dudan.

Einaudi.

Facchinetti, Faina, Fara, Fedele, Felici, Ferrari, Forges Davanzati, Foschini, Fraschetti.

Calimberti, Gallarati Scotti, Gallina, Gasperini Gino, Gazzera, Gherzi Giovanni, Giampietro, Giannini, Giardini Ernesto, Giardino Gaetano, Gigante, Giordano Davide, Giuria, Giurriati, Giusti del Giardino, Gonzaga, Grazioli, Graziosi, Gualtieri, Guglielmi.

Imberti, Imperiali.

Joele, Josa.

Landucci, Lanza Branciforte, Levi, Libertini Gesualdo, Libertini Pasquale, Lissia, Longhi, Lucioli.

Majoni, Mambretti, Manfroni, Marchiafava, Marracino, Maury, Mazzoccolo, Mazzucco, Milano Franco d'Aragona, Miliani, Millosevich, Montefinale, Morrone.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cossilla.

Orlando.

Padiglione, Pende, Perris, Perrone Compagni, Petrone, Piccio, Pironti, Pitacco, Poggi Cesare, Porro Ettore, Pozzo, Prampolini, Pujia.

Raineri, Rava, Rolandi Ricci, Romano Michele, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo

Nicola, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salucci, Sandicchi, Sandrini, Sani Navarra, Santoro, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scipioni, Scotti, Sechi, Silj, Solari, Strampelli, Suardo.

Tacconi, Tallarigo, Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo, Theodoli di Sambuci, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torre.

Vaccari, Valagussa, Visconti di Modrone.

Zerboglio, Zoppi Gaetano, Zoppi Ottavio, Zupelli.

### Risultato di votazione.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 (497):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 67, che sostituisce il penultimo comma dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926-IV, n. 87, concernente l'istituzione della Reale Accademia d'Italia (438):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2045, riguardante penalità per omissione di dati catastali negli atti di trasferimento di immobili (439):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	173
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 MARZO 1935

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 32, riguardante proroga di termine per la concessione di sussidi ai danneggiati dalla frana di S. Fratello (Messina) (440):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2069, concernente la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1438, convertito nella legge 12 gennaio 1933-XI, n. 35, per la riassicurazione dei rischi relativi ai crediti di esportazione (441):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 42, relativo all'istituzione dell'Alto Commissario per le Colonie dell'Africa Orientale Italiana (442):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	170
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 69, riflettente l'estensione alle Colonie del decreto del ministro delle finanze, in data 15 dicembre 1934, relativo alle operazioni in cambi e divise (443):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	172
Contrari . . . . .	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 68, riguardante

l'adozione di speciali tipi di macchine per la raccolta delle giuocate del lotto (445):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 45, concernente proroga dei privilegi fiscali di riscossione agli esattori delle imposte dirette del quinquennio 1923-1927 (446):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	175
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 2, contenente norme speciali per la liquidazione delle Società anonime e in accomandita per azioni verso le quali lo Stato abbia crediti notevolmente superiori al capitale azionario (447):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 44, concernente il conferimento di poteri straordinari al Regio Commissario per la gestione straordinaria dell'Istituto autonomo per le case popolari con sede in Bologna (448):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	175
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934-XII, n. 2169, che modifica le norme relative all'organico dei sergenti e sergenti maggiori ed a quello dei primi avieri

e avieri scelti dell'Arma aeronautica e del Genio aeronautico (449):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	175
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934-XIII, n. 2121, che pro-  
roga a tutto il 1935 alcune disposizioni di carat-  
tere transitorio riguardanti il personale mili-  
tare della Regia aeronautica (450):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	173
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 22, che modifica  
il Regio decreto-legge 11 gennaio 1934-XII,  
n. 140, per quanto concerne i quantitativi an-  
nuali del vino genuino e dell'uva secca di ori-  
gine delle isole italiane dell'Egeo ammessi al-  
l'importazione nel Regno in esenzione dal dazio  
doganale (451):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 24 gennaio 1935-XIII, n. 46, che ha dato  
esecuzione all'Accordo stipulato in Ankara,  
a mezzo di scambio di Note, il 19 gennaio  
1935-XIII, Accordo col quale viene, in via prov-  
visoria, prorogata di nove mesi, a decorrere  
dal 20 gennaio 1935-XIII, la validità degli Ac-  
cordi commerciali italo-turchi del 4 aprile  
1934-XII (452):

Senatori votanti . . . . .	179
Favorevoli . . . . .	174
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

### Presentazione di relazioni.

**PRESIDENTE.** Invito i senatori Berio, Mi-  
liani e De Vito a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2347, recante  
disposizioni riguardanti l'Istituto nazionale di  
credito edilizio e la conversione al 4 per cento  
delle cartelle edilizie 6 per cento da esso  
emesse (491).

**MILIANI.** Ho l'onore di presentare al Se-  
nato la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 38, concer-  
nente la costituzione di un Comitato dei cereali  
per regolare l'approvvigionamento e la distri-  
buzione dei cereali occorrenti per i bisogni  
della Nazione (437).

**DE VITO.** Ho l'onore di presentare al Se-  
nato le relazioni sui disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decre-  
to-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 221, ri-  
guardante l'autorizzazione della spesa di lire  
34.000.000 per l'esecuzione di opere pubbliche  
straordinarie urgenti (531).

Conversione in legge del Regio decreto-  
legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 167, concer-  
nente l'applicazione del decreto-legge luogo-  
tenenziale 9 febbraio 1919, n. 243, riguardante  
la sistemazione della rete telefonica interurbana  
secondaria (520).

**PRESIDENTE.** Do atto ai senatori Berio,  
Miliani e De Vito della presentazione di queste  
relazioni che saranno stampate e distribuite.

Lunedì 1° aprile alle ore 16 seduta pubblica  
col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del seguente di-  
segno di legge:

Stato di previsione della spesa del Mini-  
stero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario  
dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 (515).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Rendiconto generale dell'Amministrazione  
dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° lu-  
glio 1932 al 30 giugno 1933 (387);

Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1930-31 (388);

Conto consuntivo dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1930-1931 (393);

Conto consuntivo dell'Azienda autonoma per i servizi telefonici di Stato per l'esercizio finanziario 1930-31 (394);

Ricostituzione dei comuni di Castelluccio Inferiore e di Castelluccio Superiore in provincia di Potenza (391);

Approvazione dell'Accordo del 5 maggio 1934, fra l'Italia e la Svizzera per l'esercizio nei due Paesi delle professioni di ingegnere e di architetto (392);

Costituzione del Parco Nazionale dello Stelvio (435);

Attribuzione al Ministero dei lavori pubblici dei servizi dipendenti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e successivi fino al 1920 (517);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 2196, concernente la conversione dei debiti delle Aziende patrimoniali dello Stato (444);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2025, che consente la importazione in esenzione da diritti di confine ed a tassa di scambio ridotta dell'acido cianidrico liquido destinato ad essere impiegato nella lotta anticoccidica (453);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 10, concernente il trattamento doganale dei gelatinizzanti destinati alla fabbricazione di esplosivi (454);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 24, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di alcuni Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1934-35; e convalidazione dei Regi decreti 31 dicembre 1934, n. 2104 e 17 gennaio 1935, nn. 16 e 21, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (455);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1934, n. 1583, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed a

bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonchè altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione dei Regi decreti 30 agosto 1934, n. 1470 e 20 settembre 1934, nn. 1572 e 1573, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (456);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 2216, che autorizza il Ministero dell'aeronautica a corrispondere un contributo di lire 2.700.000 a favore del comune di Orvieto per la costruzione degli edifici necessari alla sistemazione in quella città del centro di reclutamento della III Zona aerea territoriale (457);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2051, concernente gli organici del personale militare della Regia aeronautica, per il periodo 1° gennaio-30 giugno 1935 (458);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2126, riguardante la concessione di un premio a favore degli acquirenti di aeromobili da turismo (459);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935, n. 75, concernente l'abrogazione del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione (460);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie (465);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2237, concernente il finanziamento delle opere di riparazione dei danni alluvionali nelle provincie di Pescara e di Chieti (469);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1934, n. 2275, concernente la proroga al 31 dicembre 1935 della potestà concessa con Regio decreto-legge 29 gennaio 1934, n. 218, all'Ente Nazionale Fascista per la cooperazione, relativa all'imposizione a carico delle imprese cooperative del contributo obbligatorio previsto dall'articolo 6 del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, in favore delle Federazioni Nazionali Fasciste di imprese cooperative (470);

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 3 dicembre 1934, n. 2012, riflettente l'ordinamento organico per l'Amministrazione della Libia (472);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 9, che ha dato approvazione ai seguenti Accordi italo-austriaci di carattere economico-commerciale stipulati in Roma il 4 gennaio 1935: « Avenant » all'Accordo italo-austriaco del 14 maggio 1934; Protocollo finale; Protocollo concernente il traffico di confine del piombo metallico (473);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 11, che modifica il trattamento doganale dei fili di fibre artificiali (474);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 12, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni (475);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 18, che reca modificazioni al trattamento doganale delle favette o favino (476);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 19, che reca modificazioni al trattamento doganale delle chiusure a strappo, delle relative parti metalliche e del presame (477);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 47, concernente la

proroga dei termini fissati per la sistemazione della direzione dei servizi di statistica e per l'ammissione agli esami di abilitazione nelle discipline statistiche (479);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, concernente il trasferimento ad altri Enti dei compiti assistenziali già svolti dall'Associazione nazionale fascista ferrovieri, il riconoscimento giuridico dell'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, ed i provvedimenti relativi alla gestione dell'Opera stessa (480);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 gennaio 1935, n. 88, col quale si apportano alcune aggiunte e modificazioni al Testo Unico delle leggi sul nuovo catasto (482).

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario del 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 (523).

La seduta è tolta (ore 20,45).

---

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti