

SENATO DEL REGNO

Assemblea plenaria

VIII^a RIUNIONE

LUNEDÌ 29 MAGGIO 1939 - Anno XVII

Presidenza del Presidente SUARDO

INDICE

Comitato segreto (Riunione del Senato in) Pag.	186
Congedi	145
Disegni di legge:	
(Discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-Anno XVIII » (160). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni)	146
BREZZI	146
BANELLI	153
DE VITO, <i>relatore</i>	154
BENNI, <i>Ministro delle comunicazioni</i>	154
(Votazione per acclamazione)	164
« Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII » (157). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni)	165
SANI	165
GIURIA, <i>relatore</i>	168
PARIANI, <i>Sottosegretario di Stato per la guerra</i>	168
(Votazione per acclamazione)	171
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII » (151). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni)	171
DUCCI	171
ROTA GIUSEPPE, <i>relatore</i>	175
CAVAGNARI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina</i>	175
(Votazione per acclamazione)	180

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII » (150). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni) Pag.	181
FERRARI CRISTOFORO, <i>relatore</i>	181
VALLE, <i>Sottosegretario di Stato per l'aeronautica</i>	182
(Votazione per acclamazione)	185
Giuramento di senatori	146
Per il fidanzamento di S. A. R. il Duca di Spoleto	
PRESIDENTE	146
Per le Forze Armate d'Italia	
PRESIDENTE	185

La riunione si inizia alle ore 16.

GIUSTI DEL GIARDINO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Sono stati accordati i seguenti congedi: Asinari di Bernezzo Demetrio per giorni 2; Bergamasco per giorni 3; Cian per giorni 3; Cicconetti per giorni 3; Crespi Silvio per giorni 3; De Martino Giacomo per

giorni 3; Diena per giorni 8; Di Rovasenda per giorni 3; Gasperini Gino per giorni 3; Messedaglia per giorni 2; Odero per giorni 3; Pecori Giraldi per giorni 3; Senni per giorni 4; Pignatti Morano per giorni 1; Silvestri per giorni 7; Spada Potenziani per giorni 3; Spasiano per giorni 4.

Per il fidanzamento di S. A. R. il Duca di Spoleto.

PRESIDENTE. Annuncio al Senato che il Ministro della Casa di Sua Maestà il Re Imperatore mi ha comunicato, d'ordine di Sua Maestà il Re Imperatore, il fidanzamento di Sua Altezza Reale il Principe Aimone Roberto di Savoia-Aosta, Duca di Spoleto, con Sua Altezza Reale la Principessa Irene di Grecia, Principessa di Danimarca. Appena ricevuta la faustissima notizia, ho manifestato i sentimenti di vivo compiacimento ed i fervidi voti del Senato del Regno all'Augusto Principe, che ha risposto col seguente telegramma:

« Espressioni augurali che V. E. mi ha fatto gentilmente pervenire anche a nome del Senato del Regno sono giunte particolarmente gradite a me e alla mia fidanzata. Ringrazio molto vivamente del gentile pensiero e prego Vostra Eccellenza volersi rendere cortese interprete nostra viva riconoscenza presso Onorevoli senatori.

« Molto cordialmente

« Aff.mo AIMONE DI SAVOIA-AOSTA ».

(*Vicissimi e generali applausi*).

Giuramento di senatori.

PRESIDENTE. Invito i senatori questori ad introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento i signori Gerardo Di Martino e Ugo Sirovich coi rispettivi padrini.

Accompagnato dai senatori Carletti e Santi Romano il sig. Gerardo Di Martino è introdotto nell'Aula e presta giuramento secondo la formula prescritta dall'articolo 49 dello Statuto.

PRESIDENTE. Do atto al camerata Gerardo Di Martino del prestato giuramento, lo

proclamo senatore del Regno ed entrato nell'esercizio delle sue funzioni.

Accompagnato dai senatori Fedele e Paolo dott. Thaon di Revel è introdotto nell'Aula il signor Ugo Sirovich e presta giuramento secondo la formula prescritta dall'articolo 49 dello Statuto.

PRESIDENTE. Do atto al camerata Ugo Sirovich del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed entrato nell'esercizio delle sue funzioni.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940 - Anno XVIII » (N. 160). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII ».

Prego il Senatore segretario Giusti del Giardino di darne lettura.

GIUSTI DEL GIARDINO, *segretario*: legge lo stampato n. 160.

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

BREZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

BREZZI. Camerati Senatori, ho esaminato il bilancio di previsione per il prossimo esercizio del Ministero delle comunicazioni, e nel prendere la parola non mi sono nascosto la difficoltà di poter contenere in breve spazio di tempo, così come si conviene in questa sede, tutte le considerazioni che questo interessantissimo bilancio offre.

Nella vita moderna, nella quale il progresso tutto avvince e trascina, il servizio delle comunicazioni, che è quanto dire la trasmissione continua, veloce della volontà e delle cose, rappresenta un coefficiente di altissima importanza, sarei per dire, di fondamentale importanza.

In questa Era Fascista, il già Ministro Ciano con molta saggezza riuni in un unico

Ministero tutte le numerose branche della attività che si riassume con il nome di « Comunicazioni »; e ciò ha fatto non tanto per una ragione di carattere burocratico e forse economico, quanto per dare a tutto l'insieme una figura armonica, in modo che i servizi non avessero possibilità di sovrapporsi, nè di farsi, anche involontariamente, concorrenza.

Io credo che quando un servizio delle comunicazioni, in un Paese importante come il nostro, ha assunto queste dimensioni, si possa dire effettivamente che si è compiuto un miracolo di organizzazione, tanto più interessante quanto meglio il servizio procede.

Le cifre sono già per se stesse probatorie e dimostrative; basta leggere queste poche cifre che io ho dinanzi.

Il bilancio di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni comprende: Entrate: 5 miliardi e 961 milioni — Spese: 6 miliardi e 755 milioni; aggiungendo poi a queste le cifre che interessano la gestione autonoma, e cioè 10 miliardi e 651 milioni in pareggio, si ha veramente, come vi dicevo, la dimostrazione dell'importanza di questa grande gestione. Non è poi di lieve importanza la cifra di circa 200 mila cittadini che operano in questo servizio.

Ora cercherò brevemente di toccare i punti principali di tale gestione. Incomincio dai servizi marinari. Porta il bilancio un aumento di 116 milioni, dei quali 99 circa destinati alle costruzioni navali, alle trasformazioni e alle riparazioni. Vi è stato non dirò un allarme, ma una constatazione. Io non ho avuto la possibilità di poter controllare questo fatto, ma ne ho trovato traccia nelle relazioni degli anni precedenti. Vi fu la preoccupazione che la nostra Marina avesse, in un recente passato, perduto qualche gradino nella scala dei valori delle Marine internazionali. La cosa non potrebbe far meraviglia. Io penso però alle difficoltà che il nostro Ministro deve aver affrontato e risolto per impostare i 99 milioni suddetti. Queste difficoltà le conosciamo tutti, tanto più chiare in quanto si tratta di costruzioni di cui noi non siamo tutti competenti. Nessuna meraviglia, quindi, che si sia potuta rallentare la nostra marcia nel campo delle costruzioni navali. Ma vi è un altro fattore concomitante: la politica degli aiuti e dei finanziamenti da parte dei governi stranieri

più ricchi, che ha prodotto una più forte e pericolosa concorrenza da parte di bandiere estere.

Comunque nel bilancio si parla di una previsione di spesa per 99 milioni; ma in effetto la situazione è diversa, poichè non è nè una previsione nè una promessa; è un fattore che può dirsi compiuto, poichè basta visitare le nostre industrie navali e vedere gli scali di queste industrie, per avere la certezza di essere dinanzi ad una effettiva realtà, ad un febbrile lavoro, che suggella questa verità. È inutile che vi dica cose che voi tutti sapete, che la « Irimare » è la grande collaboratrice di questa azione costruttiva, e che le quattro grandi Società di Navigazione, costituite con concetti molto simili a quelli adottati per il Ministero delle comunicazioni, alacremenente si preparano a prendere il posto, dovuto alla Marina italiana.

Vi ho parlato di trasformazioni, poichè effettivamente si tratta di notevoli trasformazioni, le quali al pari delle costruzioni sono impostate su due sani principî. Il primo, di uniformare il più possibile le costruzioni. Io non ho una competenza specifica, ma, come orecchiante, so che cosa importi la spesa di manutenzione di un servizio, in un complesso di servizi, che si trovano su una nave, e penso che il principio della unificazione, quando è possibile, rappresenti una garanzia particolarmente per il riflesso economico. Il secondo principio su cui si basano le trasformazioni è quello della cura e del consumo del combustibile, soprattutto della spesa di combustibile. Le provvidenze sono diverse; io non ve le enumero, ma certo i tecnici italiani, che in questo campo hanno sempre affinato la loro conoscenza, sapranno risolvere degnamente questo problema, per mettersi in grado di avere esercizi utili, o comunque non eccessivamente gravosi.

Il fatto è tanto più importante in quanto che il nostro corpo navigante usufruisce in Italia di benefici che molte Marine straniere non hanno. Intendo alludere alle provvidenze, che, molto umanamente e con giustizia, il Governo Fascista ha voluto per coloro che lavorano in questo campo così importante della vita economica del Paese. Contemporaneamente vi sono i lavori portuali e quanto altro riguarda l'organizzazione dei servizi marittimi.

Nel bilancio vediamo un accenno anche alle ferrovie concesse all'industria privata: vi sono 2.444.000 lire di aumento per la parte ordinaria e lire 64.900.000 per la parte straordinaria. Nella prima sono comprese le sovvenzioni per le ferrovie e filovie, oltre ad altre spese varie. Nella seconda sono compresi premi per l'acquisto di autoveicoli nuovi di costruzione italiana con funzionamento a gassogeno; contributi alle ditte che esercitano autoservizi pubblici con impiego di nafta di Ragusa, cioè che adoperano carburante nazionale, e poi sono comprese anche le spese per la costruzione e l'esercizio della ferrovia per l'Esposizione Universale del 42.

Come ho detto, in questa parte si parla anche di filovie. È ovvio che io raccomandi al Ministro di tenere molto d'occhio questa applicazione. Essa potrà offendere qualche esteta, poiché indubbiamente la filovia in una città non è un esempio di estetica, inquantochè percorre strade già troppo attraversate in tutti i sensi da fili e reti di fili. Ma non possiamo dire la stessa cosa delle filovie per i servizi che collegano i paesi, e specialmente i paesi dove esiste la possibilità di avere l'energia elettrica ad ottime condizioni.

Se confrontiamo i due servizi, quello a carburante con quello delle filovie, vediamo che le due specie di veicoli, per quanto riguarda la produzione autarchica, praticamente si equivalgono, poiché per le filovie non è autarchica la linea aerea di contatto. Non credo che queste siano difficoltà, nei riflessi della nostra bilancia commerciale, non superabili, perchè il progresso porta a soluzioni, che potranno in parte liberarci dalla servitù estera. Comunque la filovia, che si perfeziona di giorno in giorno, è destinata a sostituire, ovunque è possibile, la trazione con carburante, che noi purtroppo non abbiamo.

I telefoni vanno bene. Non vi è molto di nuovo. Vi è un aumento previsto nell'entrata di 5 milioni, contro un aumento di spese di tre milioni.

E veniamo ora alla parte più a contatto di noi tutti, forse la più importante, cioè alle ferrovie dello Stato.

Il bilancio presentato è in pareggio, però vi è un aumento di 26 milioni, vi è una previsione per il movimento dei viaggiatori basata su di

un incremento prudenziale fissato, per il 1938-39, nel 6,13 per cento; mentre per le merci vi è una diminuzione del 9,6 per cento.

In questo primo semestre si è notata effettivamente una lieve diminuzione nel movimento delle merci, e non so se debba collegare questa sensazione, preventivamente avvertita dal nostro Ministro, con l'aumento delle tariffe viaggiatori. Se così fosse, e ritengo così sia, debbo rivolgere un ringraziamento al nostro Ministro che ha saputo sentire a distanza la diminuzione avvenire di questo movimento.

L'avvenimento più caratteristico delle nostre ferrovie è quello dell'elettrificazione. È molto tempo che in Italia si parla di elettrificazione. Da molto tempo abbiamo la elettrificazione di linee nel nostro Paese. Io, vivendo in Piemonte, sono stato al battesimo della prima ferrovia elettrificata, linea a trazione a corrente trifase, e con speciali caratteristiche, che a mano a mano si è allungata per collegarsi al mare. Questa linea ebbe in seguito derivazioni e si è ingrandita. Molto opportunamente questa espansione fu fermata e si sostituì alla corrente trifase la corrente continua, che oggi dà nella trazione dei risultati di servizio veramente confortevoli, e che fanno prevedere possibilità di larghissimo sviluppo.

Voi sapete che noi abbiamo elettrificato, tenendo conto delle linee che andranno in esercizio al prossimo ottobre, circa 5.100 chilometri. Vi sono in programma altri 4.000 chilometri circa, che vedranno la loro attuazione tra non molto tempo, speriamo anzi prestissimo.

Credo interessante fissare alcune cifre. Oggi abbiamo il 43 per cento delle linee elettrificate contro il 40 per cento ancora a vapore e il 17 per cento costituito da littorine ed altri sistemi di vetture abbinate, ma con motore a carburante.

Contro tali percentuali stanno i seguenti costi per combustibili o energia elettrica. Di fronte al 40 per cento dei nostri servizi a vapore sta una spesa di 259 milioni tra combustibili ed accessori; al 43 per cento elettrificato, spesa di energia con accessori 173 milioni; al 17 per cento a carburante 18 milioni e 500 mila.

Vedete quale enorme vantaggio, oltre tutto il resto, di cui parlerò in seguito, presenti la

trazione elettrica. Per effetto della elettrificazione il minor consumo di carbone nel 1937-1938 è stato il seguente: 1 milione e 873 mila tonnellate, furono ridotte di 288 mila tonnellate, ed in ottobre scorso di 388 mila tonnellate, pari a 58 milioni di lire di meno di carbone acquistato all'estero, ossia 58 milioni di valuta spesa in meno.

L'esercizio elettrico ha permesso di rendere, oserei dire improvvisamente, la classe dei nostri treni, se non superiore, vicina alla più alta classe nel campo delle velocità esistenti nel mondo. Ho letto nella relazione del Ministro alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, e con molto piacere, che è stato fatto l'esperimento dell'elettrotreno, del tutto simile a quello inviato a New York, sulla Roma-Napoli alla velocità commerciale di km. 165. È anche annunciato un prossimo esperimento tra Milano e Bologna col programma di coprire questo percorso in 2 ore. Noi non possiamo non rimanere entusiasti di queste realizzazioni che, badate, non sono solo dei tentativi, perchè in questa materia sarebbe delittuoso fare tentativi ed illudere il Paese che si possa effettivamente tradurre in esercizio un semplice tentativo.

A questo risultato siamo arrivati solo con l'energia elettrica? Forse sì e forse no. L'energia elettrica ha risolto un grande problema, ma l'energia umana l'ha reso possibile.

Noi ammiriamo nella trazione elettrica, io stesso ve lo confesso, il guidatore quasi sempre giovane, non dico spavaldo ma sprezzante del pericolo, che nella sua cabina non si preoccupa del nastro che fugge così velocemente sotto le ruote del carrello sul quale manovra; lo vediamo passare sugli scambi, salutare quasi in segno non dirò canzonatorio, ma di sfida i poveri capistazione nei vari caselli lungo la strada ferroviaria, e non pensiamo sufficientemente a tutto ciò che ha anticipato questo meraviglioso risultato, a tutto ciò che faremo nell'avvenire, e cioè all'organizzazione tecnica a cui dobbiamo dare una attestazione piena e schietta.

Debbo dare un grande merito al Ministro, nel quale vedo l'industriale, il costruttore, e comprendo come si possano compiere dei miracoli, o comunque si possano raggiungere e incrementare i risultati normalmente otte-

nibili dalla burocrazia di carattere tecnico, ma non anticiparli così come sono stati anticipati.

L'organizzazione tecnica delle Ferrovie dello Stato da oltre un decennio si è messa sopra un piede di assoluta avanguardia. Essa è stata la prima fra tutte le Amministrazioni dello Stato ad abbracciare nuove applicazioni nel materiale speciale, servendosi, è vero, di un vasto orizzonte che è a disposizione dell'Ufficio sperimentale delle Ferrovie, del quale non diremo mai abbastanza bene, e servendosi anche di tutte le esperienze, e di un laboratorio ideale sempre in atto, come è l'esercizio delle Ferrovie dello Stato.

È fuori dubbio però che esiste una volontà, una unità e una collaborazione così efficaci, da dover riconoscere essere forse questa la prima ragione del progresso. Di questo argomento vi dirò ancora qualche cosa in seguito.

Parallelamente a questa organizzazione tecnica, vi è l'altra organizzazione dei servizi. Io penso che l'essere statici quando i treni camminano a queste velocità, si susseguono con obblighi d'incrocio, di stazionamento e di altri vari, possa sembrare una cosa anormale; eppure, camerati senatori, io credo che sono sullo stesso piano tutti gli uomini, i numerosissimi uomini, dai più piccoli ai più alti, che, stando fermi, guidano i treni in questo vertiginoso movimento.

Io non so se anche il più veterano dei capistazione, degli scambiatori, non senta sussultare il cuore tutte le volte che dà il via o il lasciapassare ad uno di questi bolidi. Basterebbe una piccola disattenzione — riparabile quando la velocità non ha raggiunto questi estremi — per rendere possibili disastri irreparabili, che farebbero decisamente retrocedere tutto il progresso così faticosamente attuato. Devo quindi dare merito all'Amministrazione delle Ferrovie di aver messo su di un banco di prova tutto il suo personale, quello tecnico, che ha concepito, quello che ha costruito, quello che usa direttamente, quello che comanda e sorveglia.

Con questa certezza è fuori dubbio che la trazione elettrica darà nel nostro Paese risultati veramente superbi e di grande soddisfazione non solo morale ma anche materiale ed economica.

Le costruzioni del materiale vanno distinte, tanto si tratti di un treno a trazione elettrica quanto si tratti di un qualsiasi altro treno, in due grandi sezioni: locomotori e carrozze trainate.

Il locomotore ha esigenze sulle quali non è possibile discutere. Vi sono dei requisiti che necessariamente debbono essere soddisfatti. Ma v'è però tutta l'altra parte, quella che potremmo chiamare la carrozzeria di questa immensa automobile. Ora il Ministero delle comunicazioni ha recentemente fatto un nobilissimo esperimento, cioè quello di preparare carrozze ferroviarie togliendo tutto ciò che di superfluo o di voluttuario vi possa essere, vincolato a materiali d'importazione.

Sono sicuro che questo primo tentativo sarà seguito nell'applicazione da molti altri perfezionamenti. In queste carrozze si sono fatte applicazioni di materie plastiche, e più ancora se ne farà. Credo vi sia ancora troppo metallo, forse, per voluttuarie applicazioni, forse troppo alluminio ancora. L'alluminio è metallo nostro, ma ciò nonostante, come il Ministro degli scambi e valute bene sa, è quanto mai opportuno risparmiarlo. Anche in questo sono certo che otterremo grandi risultati quando i cittadini si saranno convinti che a qualche cosa bisogna pur rinunciare. Avere velocità, avere comodità e lusso contemporaneamente è forse chiedere troppo. La nostra gioventù si allena agli sport, alla fatica ed ai disagi, ha quindi un forte spirito di adattamento, o non sentirà sicuramente il disagio; ma tutta l'età media, quelli più anziani debbono pure capire che se anche sacrificano qualche cosa nella relativa mollezza di un cuscino di treno, c'è però di che godere nel proprio intimo nel proprio spirito non vedendo più ottoni e ferro inutile, oppure alluminio, in altri termini tutto ciò che rappresenta un peso per la nostra bilancia commerciale. Su questo punto faccio una vivissima raccomandazione, poichè il peso non è soltanto un onere per il trattore, ma è specialmente un onere valutario per il Paese.

Credo poi non soverchio richiamare l'attenzione sulla entità degli immobilizzi fatti per la elettrificazione. Noi abbiamo speso 1.900 milioni in cifra approssimativa.

Dal momento che le linee elettrificate sono servite in parte dalla corrente continua e in

parte dalla corrente trifase, si ha oggi l'inconveniente di dover cambiare i locomotori nei punti (ad esempio, Viareggio e Voghera) in cui un tipo di corrente si salda con l'altro. Però il Ministro ha annunciato (e con tale notizia ci ha recato molto piacere) che prossimamente saranno iniziati i lavori per la trasformazione del tratto Viareggio-Genova, per cui la corrente continua sarà presto condotta fino a Genova. Ciò è importante anche perchè, al fine di collegare tratti di linee a corrente continua, si usano spesso trattori a nafta, e questo non è cosa desiderabile dal punto di vista dell'economia nazionale. D'altra parte riconosco che non si possono fare miracoli da un giorno all'altro e che è necessario attendere la totale trasformazione di tutti gli impianti a corrente trifase. Penso anche sia giusto criterio economico quello di fruire di tutto il materiale costruito per la corrente trifase fino al suo esaurimento. Il Ministro, al quale recentemente rivolsi domanda, mi ha risposto come non speravo, e cioè che non è possibile costruire locomotori leggeri a corrente trifase. Non discuto tale risposta, sia perchè non ho una competenza così alta in materia da poter direttamente giudicare, sia perchè sono certo che se fosse stato possibile si sarebbe provveduto.

Dal momento che sono in un campo che da vicino tocca i carburanti, chiedo venia al Ministro ed ai Colleghi se mi intratterrò brevemente su una questione che interessa i carburanti e riguarda particolarmente una istituzione che è presieduta dal Ministro, e cioè l'A. N. I. C. Noi abbiamo in Italia due grandi impianti, uno a Bari, l'altro a Livorno. Questi due impianti sono alimentati dai grezzi provenienti in parte dall'Albania e in parte d'oltre mare. Sarebbe desiderabile che l'alimentazione di questa materia prima, così preziosa, potesse essere fatta in Italia. È allo studio un progetto per una produzione completamente indigena di carburante: mi riferisco al problema della idrogenazione delle ligniti, vuoi toscane, vuoi sarde.

All'estero, come voi sapete, in Germania, più fortunata di noi, vi è la disponibilità di un vastissimo giacimento lignitifero a fior di terra, scavato con draghe in quantità enormi, che alimentano impianti di idrogenazione attigui.

Noi non ci troviamo in queste condizioni, però la lignite, per esempio, toscana, è molto vicina. Quindi è probabile che questi studi possano essere portati a termine e possano formare oggetto di una applicazione, e allora si potrebbero avere prodotti autarchici nel vero senso della parola. Però — vi parlo da vecchio minatore — conoscendo bene il patrimonio lignitifero della Toscana e quello della Sardegna, pur riconoscendo di essere di fronte a un patrimonio notevole, e pur essendo ottimista e interpretando le deduzioni dei geologi ottimisticamente, vorrei avvertire che si tratta di un patrimonio da trattare con molto tatto. Se vi è altrove possibilità di trovare materia che possa sostituire questa, è nostro dovere fare il possibile per provvedere.

Triste la vecchia questione delle rocce asfaltiche bituminose. Di questi tentativi ne sono stati fatti moltissimi, e noi siamo ancora in condizione di non poter neppure fare programmi sulla possibilità di utilizzazione di questo patrimonio che è povero qualitativamente, ma che quantitativamente ha una estensione non ancora calcolata, per quanto grande, soprattutto lungo quella dorsale, che quasi collega l'Abruzzo con la Sicilia.

Prego il Ministro delle comunicazioni di voler accogliere questa mia raccomandazione di tenere, cioè, presente, come del resto ha già fatto, ma un poco di più se è possibile, che il progresso in questa materia, non stia ma cammini. Io ve lo dico, Ministro, perchè voi sapete che spassionatamente, da tempo, esamino questo problema. Non ho suggerimenti da dare, però ritengo che prima di decisamente sentenziare che di tutto questo patrimonio noi non possiamo essere altro che degli spettatori, si debba cercare di fare quanto è possibile senza ripetere errori del passato, nell'interesse di tutti e particolarmente della stessa « Anic » che ne avrebbe enorme vantaggio per l'alimentazione dei suoi impianti.

Non posso abusare troppo di voi. Però prima di chiudere questo mio breve discorso su questo argomento, desidero parlarvi di una organizzazione, che proprio il nostro Ministro ha voluto, salvo errori, sul finire del luglio 1935 o in principio dell'agosto dello stesso anno, data che dice tutto, che dimostra la previgenza di chi ha voluto il Monopolio Carboni

e Monopolio Metalli. Non so proprio perchè l'abbiamo chiamato monopolio. Quando noi sentiamo dire la parola « monopolio » siamo portati col nostro pensiero a quelli che sono i monopoli dello Stato. Comunque è una questione di termine. Ora è semplicemente miracoloso quello che è stato fatto da questo monopolio, nato per volontà del Ministro ed iscritto nel Ministero delle comunicazioni, nella gestione delle Ferrovie dello Stato. Esso fu costituito con tutti elementi delle Ferrovie dello Stato.

Il carbone è materia ogni giorno più indispensabile alla vita civile, ed è la materia in prima linea fra tutti i problemi riguardanti l'autarchia. Come voi tutti sapete, da natura ricevemo un patrimonio che è quello che è; sia qualitativamente che quantitativamente. Noi possediamo determinate qualità. Quindi nel periodo sanzionistico non era possibile pensare che gli approvvigionamenti di carbone per la Nazione potessero subire il benchè minimo assottigliamento. Perciò è stato costituito questo monopolio. In un primo tempo molti, causa il loro vasto consumo ed i loro vasti commerci, avevano avuto la possibilità di corrispondere all'origine e formare alleanze di forniture che potevano essere interessantissime dando anche risultati benefici; ma quando sorse la situazione sanzionistica, quando tutto il mondo era teso verso di noi per crearci imbarazzi, era evidente l'opportunità, l'urgenza, di evitare una libertà di contatti dei consumatori con i mercati internazionali del carbone. Certamente si toglieva qualche soddisfazione isolata ma si evitavano disordini, e specialmente rarefazioni ed aumenti di prezzo. Soltanto un organismo di Stato, impiantato con mentalità industriale, qual'è quello delle Ferrovie dello Stato, poteva con la sua potenza e con la sua garanzia ordinare l'azione dei mercati che dispongono carbone, e che dovevano darci il carbone: un movimento di circa un milione e contomila tonnellate al mese di carbone, senza contare i bisogni delle Ferrovie, che si aggiravano su circa 150.000 tonnellate al mese, in numerosissime e diverse qualità, in pezzature diverse, da numerosi mercati, non soltanto dalla Germania, che ce ne ha dato una grande parte, ma dall'Inghilterra, dal Belgio, un poco dall'Olanda, dalla

Polonia e via dicendo. Pensate la speculazione che poteva avvenire se non vi fosse stato questo organismo, il quale ha mobilitato ed organizzato una flotta dell'ordine di 130 piroscafi nazionali che, viaggiando come su tanti binari, provvedeva a tempo ad alimentare i diversi consumatori, fra i quali molti pubblici servizi, come, per esempio, i gazometri, che non possono fermare per un'ora sola il loro servizio senza determinare inconvenienti e creare gravissime speculazioni.

Ebbene, tutto questo organismo ha sempre camminato e noi non ce ne siamo mai accorti. Non voglio chiamarlo monopolio, perchè quando ho controllato, e non di sfuggita, il funzionamento, ho constatato il gravame piccolissimo che esso ha portato sul consumatore. Ecco perchè mi sono meravigliato che qualcuno avesse dubitato della convenienza di questa istituzione.

Qui, camerati Senatori, dobbiamo riconoscere tutto il valore dei preposti a questa organizzazione. Noi non ce ne siamo mai accorti, ma vi fu, in un determinato momento, un *deficit* di circa 600 mila tonnellate. Ebbene l'aver creato in seno alle Ferrovie adeguate riserve ne ha permesso il diretto intervento per l'approvvigionamento immediato del carbone mancante. La costituzione di queste riserve è una tranquillità per il funzionamento dei servizi pubblici nazionali. Vi posso riferire un particolare. Un recente sciopero dei minatori in America ha reso necessaria la deviazione ad ovest di numerosi piroscafi inglesi, che viaggiavano con i loro carichi di carbone verso est. Il singolo che avesse fatto un contratto per quei carichi avrebbe ricevuto un telegramma nel quale veniva avvertito che per cause di forza maggiore il carico subiva un grande rinvio. Naturalmente erano state preventivamente eliminate le numerose piccole o grandi riserve di carbone che molti consumatori avevano singolarmente creato presso di loro. Credo che lo zampino del Ministro degli scambi e delle valute non sia stato estraneo...

GUARNERI, *Ministro degli scambi e delle valute*. ...dove? nello sciopero? (*ilarità*).

BREZZI. ...che lo zampino del Ministro sia entrato nella eliminazione di queste riserve di carbone che rappresentavano una immobiliz-

zazione anticipata di valuta, e indispensabili per il consumatore qualora non fosse esistito il monopolio. Sarebbe stato uno sciopero contro di voi!

Ora, camerati, quando un Ministro ha fatto tutto questo, quando ha concepito questa organizzazione, ed ha raggiunto questi risultati, noi non possiamo attendere un istante solo per tributargli tutta la nostra gratitudine. E poichè conosco il vostro temperamento, so che voi non gradite gli elogi se essi non possono direttamente trasmettersi a chi pure li merita, la mia espressione di gratitudine e quella unanime del Senato va anche a tutti coloro, anonimi anche se li conosciamo, vostri collaboratori che vi hanno sorretto e illuminato in questa difficilissima e complicata impresa.

Volevo inoltre farvi una raccomandazione rispetto ad un altro servizio, quello delle poste e telegrafi. Sarò brevissimo.

Questo è altro grande servizio fatto in umiltà da uomini semplici, che mantengono viva una grande tradizione, ma che si sono allineati, perfezionati.

La leggenda della lettera non giunta perchè non fu spedita è verissima. Vi sono anche missive che fanno il giro d'Italia per deficienza d'indirizzo, ma che tuttavia giungono al destinatario. Voi Ministro avete dato a questa organizzazione un volto nuovo per tutto ciò che concerne gli uffici delle grandi città, e proseguite nel miglioramento delle sedi minori. Vi rivolgo la preghiera di curare più che è possibile anche il miglioramento, non dirò estetico, ma effettivo, di quelle piccole sedi invisibili sparse nei margini d'Italia e particolarmente nelle zone isolate di montagna. Il servizio postale ha assunto funzioni così importanti da arrivare a ricevere, se non erro, una somma che si aggira intorno ai 30 miliardi fra depositi e buoni fruttiferi. Dalla carta da bollo alla letterina compiacentemente stilata dal ricevitore postale all'analfabeta che scrive al figlio lontano, il servizio postale ha assunto una funzione così importante, entrando a fondo nella vita familiare, che è necessario ed utile che anche queste piccole sedi si vadano decorosamente attrezzando. Non solo, ma è necessario che anche nelle zone più lontane, nelle zone climatiche di cura montana, sia pure nel breve periodo nel quale i

cittadini vi si recano a riposare (poichè esiste la buona abitudine negli italiani di lavorare sempre, anche allora essi hanno bisogno di mantenere i loro contatti di affari e le loro relazioni) vi siano dei servizi postali e telegrafici possibilmente adeguati.

Non vi è nessuna osservazione da fare sul bilancio delle poste. Io avevo una idea molto modesta della quale feci cenno al Ministro; questi però mi ha smontato. Mi ero preoccupato del servizio « espressi ». La distribuzione delle lettere avviene con molta solerzia e regolarità. Vi è un mezzo più celere, l'espresso, il quale però spesso arriva a destinazione, specie al mattino, poco prima della posta comune, se non dopo. Io chiedevo al Ministro se era possibile istituire una forma di espresso simile al telegramma, l'urgente, l'urgentissimo, il lampo, bene inteso con adeguata tariffa, in modo da raggiungere rapidamente il luogo d'arrivo. Avevo fatto il calcolo che in ventiquattro ore da un estremo all'altro d'Italia si potrebbe corrispondere per lettera, ma il Ministro mi ha osservato che il servizio telegrafico è così gravato dalle spese di recapito, oltre al servizio delle linee, che, purtroppo, il bilancio è in passivo. Se a queste spese si aggiungesse quest'altro onere delle missive portate con la celerità del lampo, probabilmente aggraveremmo la situazione. Però, pur tenendo calcolo di questa risposta, poichè effettivamente il servizio postale è un servizio che si rende ogni giorno più indispensabile e ogni giorno più urgente, sarà ben accetto qualunque miglioramento possibile e che fruisca della celerità attuale dei treni. Non bisogna mantenere statici i distacchi dall'arrivo del treno al recapito, quando la ferrovia ha guadagnato anche il 40 per cento del tempo nel tragitto.

Queste le raccomandazioni che volevo fare, e non ho altro da aggiungere su questo bilancio.

Formulo l'augurio che il complesso del servizio comunicazioni possa trovare nel Paese e nell'Amministrazione quelle soddisfazioni che merita, e i mezzi di cui abbisogna, essendo esempio di civismo, di volontà e di vera e sincera collaborazione. (*Vivissimi applausi*).

BANELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

BANELLI. Mi consenta il Senato poche

parole sulla parte di questo bilancio che riguarda la Marina mercantile. Sarò breve perchè già conosciamo le dichiarazioni precedentemente fatte dal Ministro circa lo sviluppo della nostra Marina mercantile e in quantochè ne conosciamo le direttive dalla relazione così diligentemente fattaci dal camerata De Vito.

Passo quindi all'argomento che più mi interessa, e che si riferisce a miei precedenti discorsi fatti dinanzi al Senato circa le nuove costruzioni necessarie per ringiovanire il tonnellaggio mercantile italiano.

Conferma il relatore che attualmente, per conto delle quattro Società esercenti i servizi di preminente interesse nazionale, raggruppate nella Finmare, sono in corso di costruzione 35 navi da passeggeri e miste per complessive 200.000 tonnellate di stazza lorda. In più prevede il rimodernamento, soprattutto nel senso di aumentare la velocità, dei transatlantici *Roma* ed *Augustus*, tanto noti al nostro ed al pubblico internazionale.

Gli armatori privati, in virtù delle recenti disposizioni, secondo le quali anche il committente italiano è messo in favorevole condizione rispetto all'industria nazionale delle costruzioni navali, hanno in corso la costruzione di 25 navi da carico per 220.000 tonnellate, cosicchè sono attualmente impostate ed in corso di lavorazione nei cantieri nazionali, per conto di armatori italiani, ben 60 navi per circa 400.000 tonnellate di stazza lorda mentre che il programma, organicamente prestabilito per il rimodernamento della nostra flotta mercantile, contempla nello spazio di 10 anni la costruzione di ben 2 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda; il che equivale ad oltre un terzo di tutto il tonnellaggio mercantile italiano.

Più di questo, neanche io, onorevole Ministro, con la mia passione marinara, potevo chiedere da voi e dal Governo con le provvidenze che il Duce, anche per questo, molto tempestivamente ha voluto attuate.

Constato, sempre dai dati forniti dal relatore, che le navi in costruzione nel mondo al 31 dicembre 1938 sono 215 piroscafi per 900.000 tonnellate contro ben 435 motonavi per tonnellate 1.743.000. La prevalenza quindi della costruzione delle motonavi rispetto ai piroscafi, o navi comunque azionate a vapore, è

in favore delle prime e questo dimostra, o può dimostrare, come nel perfezionamento delle costruzioni dei motori si sia arrivati ad un grado tale da offrire oltre che la convenienza, per quanto riguarda il consumo di combustibile, anche la sicurezza della nave azionata in questo modo. È interessante anche rilevare come la Gran Bretagna contro, 72 piroscafi, abbia in corso di costruzione 85 motonavi; la Danimarca e la Svezia, che sono molto progredite nel campo dei motori, hanno ora in corso di costruzione un solo piroscafo contro 46 motonavi; la Germania 42 piroscafi contro 90 motonavi; l'Olanda, anch'essa molto progredita in questo tipo di costruzioni, 6 piroscafi contro 90 motonavi; l'Italia infine, un solo piroscafo contro 24 motonavi.

Perciò, concludendo questa parte del mio ragionamento, voglio trarre le conclusioni che noi siamo tra i Paesi all'avanguardia di questo progresso.

Il mercato dei noli, che non ha dato buoni risultati per le gestioni armatoriali durante il decorso anno, non ha avuto però ripercussioni sull'ammontare delle sovvenzioni marittime che corrispondiamo alle nostre società di navigazione, le quali sovvenzioni si sono in definitiva contenute nella somma di 289 milioni di lire, somma di poco superiore a quella del precedente esercizio. Con ciò voglio dimostrare come le nostre società di navigazione si adeguano perfettamente al clima che viviamo; clima di moderazione nelle pretese, di rinuncia a tutto quanto non è strettamente necessario, poichè tutti dobbiamo concorrere con ogni mezzo al pareggio del bilancio dei pagamenti; ed i nostri armatori, che fanno ramingare le loro navi per il mondo in cerca di noli e di valuta aurea, sanno che in quest'ora possono attendersi dalla Patria l'aiuto veramente necessario per la continuazione di questa loro funzione.

Avendo promesso di contenere le mie parole in brevi termini di spazio, concludo rinnovando al Ministro le più vive felicitazioni per l'esecuzione del suo vasto piano di costruzioni, che presto darà alla Marina mercantile italiana i mezzi più idonei per l'ulteriore sviluppo dei suoi compiti e per il prestigio della nostra bandiera sul mare. (*Approvazioni*).

DE VITO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

DE VITO, *relatore*. Mi rimetto completamente alla relazione scritta. Devo dire solo che la Commissione di Finanza ha dato parere favorevole all'approvazione del bilancio con vivo plauso per l'opera svolta dal Ministro delle Comunicazioni Benni. (*Vivi applausi*).

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

BENNI, *Ministro delle Comunicazioni (vivi applausi)*. Camerati Senatori, prima di parlarvi delle singole amministrazioni dipendenti dal mio Ministero, rivolgo un cordiale ringraziamento al camerata S. E. De Vito, che, con la sua pregevole relazione, densa di cifre e di efficacissime dimostrazioni, ha grandemente semplificato il mio compito di espositore, al camerata Brezzi, che con la sua grande competenza ha esaminato l'attività di parecchie branche del mio Ministero, ed al camerata Bannelli per la sua appassionata consueta disamina circa la Marina mercantile.

Poste e telegrafi. — Il bilancio postale telegrafico, come l'esperienza ha dimostrato e la discussione alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni ha confermato, poggia su solide basi, grazie alle rigorosa gestione dell'Azienda, ispirata sempre ai criteri della più stretta e prudente economia, conseguita nonostante i perfezionamenti tecnici e i miglioramenti apportati in tutte le branche dei servizi.

Pertanto, anche la previsione per l'esercizio 1939-1940 fa assegnamento su di un avanzo di 90 milioni di lire, compresa l'azienda telefonica, di cui il progressivo incremento dei servizi assicura la piena realizzazione.

La base sostanziale del bilancio postale-telegrafico è costituita dal gettito dei servizi postali, che comprendono, oltre quelli delle corrispondenze e dei pacchi, anche il servizio a danaro.

Su di un complesso di 1.036 milioni di entrate, infatti, l'apporto dei servizi postali è previsto in oltre 820 milioni, mentre le entrate telegrafiche daranno circa 137 milioni. Ma, quando si consideri che la gestione telegrafica segna tuttora un passivo che si aggira sui 60 milioni, resta evidente che è sul gettito dei servizi postali che si impernia e si consolida il costante avanzo del bilancio.

A questo proposito, devo dichiarare al Senato che il fenomeno del disavanzo di gestione nell'esercizio telegrafico forma sempre oggetto di attento studio per cercare di attenuarlo in quanto possibile, sebbene sia già accertato che la causa principale di tale disavanzo sia da attribuirsi essenzialmente alla tenuità delle tariffe, che sono le più basse di quelle in vigore in tutti gli altri Stati, ma che non crediamo nè prudente nè possibile aumentare.

Particolare cura dell'Azienda è stata quella di dotare di nuovi edifici e di moderne attrezzature quasi tutti i capiluoghi di Provincia e di altre importanti città del Regno, e questa parte del programma sarà gradualmente completata col dare un più decoroso e moderno assetto ad una gran parte delle 12.000 ricevitorie, e prima di tutto a quelle delle grandi città e delle numerosissime località di soggiorno e turismo, venendo così incontro a quanto fu detto dal senatore Brezzi.

Di speciali cautele sono oggetto i servizi a danaro la cui entità si fa ognora più imponente, avendo il movimento fondi presso gli Uffici postali superato, nello scorso esercizio, i 100 miliardi di lire.

Il Relatore e il senatore Brezzi hanno particolarmente rilevato l'incremento del servizio delle Casse di risparmio postali e di quello dei Conti correnti postali. Sta di fatto che il credito dei depositanti a risparmio e buoni fruttiferi ha già superato i 30 miliardi di lire, di cui il 70 per cento affluisce dagli uffici fuori dei capiluoghi di Provincia. Tale credito è ripartito su 17 milioni di titoli, con un credito medio, per ogni titolo, di circa lire 1.700, ciò che denota la vastità della fedele clientela di tale servizio. Anche il credito dei correntisti postali è sensibilmente aumentato, avendo raggiunto i 1.500 milioni su un movimento di 35 miliardi ed oltre 34 milioni di operazioni.

A tutto il lavoro dei vari servizi il personale di ogni categoria, compreso quello delle ricevitorie, attende con zelo ed impegno encomiabili.

Telefoni. — È superflua un'ampia esposizione dei progressi conseguiti nel servizio telefonico, perchè essi sono alla portata della quotidiana esperienza di tutti.

I 424.079 abbonati, i 16.461 posti telefonici

pubblici, i 6.375 uffici interurbani esistenti al 30 giugno 1938, attestano che la diffusione del servizio procede con soddisfacente ritmo; ma essa sarà ancor più favorita da una maggiore penetrazione nei centri rurali, che è nel programma delle società concessionarie. I 36 milioni di conversazioni interurbane, svoltesi nell'ultimo esercizio, costituiscono d'altra parte una sicura testimonianza della vastità e dell'efficienza della rete interurbana, dove la posa di cavi che attraversano dall'uno all'altro capo il Paese assicura un'ampiezza di mezzi e una chiarezza di audizione che un tempo erano del tutto precluse.

È in corso di costruzione un cavo sottomarino tra la Sicilia e la Libia che raggiungerà complessivamente i 717 chilometri e sarà costituito da varie tratte, una delle quali coi suoi 342 chilometri di lunghezza verrà a rappresentare un assoluto primato, superando di oltre 70 chilometri lo stesso cavo subacqueo in esercizio tra la Sardegna e il continente, che è già la più lunga arteria telefonica sottomarina esistente nel mondo.

Inoltre, è all'esame della Camera Corporativa un disegno di legge che assegna uno stanziamento di fondi per la costruzione di un cavo sottomarino con l'Albania. Questo cavo verrà posato fra Brindisi e Durazzo, su una distanza di 100 chilometri e avrà le stesse caratteristiche del cavo di Tripoli, cioè sarà del tipo coassiale isolato in pigutta e Krarupizzato e colla possibilità di 6 comunicazioni telefoniche e 3 telegrafiche contemporanee.

Se a questi impianti si aggiungono i 258 mila chilometri di linee interurbane sotterranee attualmente in esercizio, e se si tiene presente il progetto dell'ulteriore ampliamento della rete nazionale da realizzare con la posa di un cavo di tipo coassiale fra l'Italia Settentrionale e Centrale, con diramazioni verso il Veneto e verso la Venezia Tridentina, si può avere una chiara visione del lavoro compiuto e di quello che è in corso di attuazione.

Nè minore impulso è stato dato allo sviluppo delle comunicazioni coll'estero. Infatti mentre nel 1921 l'Italia era direttamente collegata con quattro soli Paesi stranieri, oggi essa dispone di linee dirette con 15 Stati attraverso i quali può corrispondere in via telefonica e radiotelefonica con altri 50 Stati, oltre che con

i più importanti piroscafi in navigazione. Nell'ultimo esercizio il traffico internazionale ha superato un milione e 700 mila conversazioni.

Marina mercantile: nuove costruzioni. — I problemi della Marina mercantile, in sé stessi di fondamentale importanza per gli interessi economici delle Nazioni, sono influenzati dal variare delle situazioni politiche, e risentono quindi oggi grandemente delle apprensioni che si manifestano nel mondo.

Come ho già accennato alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, tali apprensioni si ripercuotono sul volume dei traffici mondiali e sul corso dei noli, nonchè sull'assistenza dei vari Stati alle industrie dell'armamento e delle costruzioni navali.

Ed ecco come: l'Inghilterra dispone di un grandioso programma di assistenza ad oltranza del proprio armamento; gli Stati Uniti metteranno sugli scali entro dieci anni 500 grossi scafi; la Germania, la Francia, il Belgio, l'Olanda, la Norvegia, infine tutti gli Stati marittimi aiutano e superaiutano le loro Marine mercantili.

Anche noi abbiamo quindi provveduto all'aumento del naviglio: problema di speciale urgenza perchè dobbiamo contemporaneamente sostituire una massa di materiale antiquato che appesantisce la nostra flotta. Non intendo con ciò gettare l'anatema sulla nave anziana; è noto che essa può rendere, in tanti casi, notevoli servizi; ma è anche certo che non bisogna in nessun modo superare i limiti economici a questo riguardo.

È ubbidendo a tutte queste necessità che abbiamo: concretato un notevole programma di costruzioni: 200.000 tonnellate all'anno. Tale è la volontà del Duce; bisogna disporre annualmente, per dieci anni, di questa nuova vita che scorrerà per il grande corpo ringiovanito del naviglio italiano, e che darà, camerata Brezzi, per il 1948 un aumento di 2 milioni di tonnellate di nuove, veloci, efficientissime navi alla nostra marina mercantile.

All'uopo abbiamo prima voluto attentamente studiare i mezzi più adeguati, i provvedimenti finanziari più opportuni per integrare lo sforzo degli armatori e per completare il finanziamento, tenendo presente che solo in

pochissimi anni il costo del naviglio è notevolmente aumentato a causa dell'accresciuto prezzo dei materiali necessari e della mano d'opera. E tali mezzi si concretano in quel decreto del marzo 1938 al quale l'anno scorso ho fatto ampio riferimento, sia alla Camera sia in questa Assemblea.

Ciò fatto, sono stati ampiamente studiati dagli armatori liberi e di linea i progetti delle nuove costruzioni; cosicchè tra gennaio e febbraio 1939 il primo grande flusso sistematico di ordinazioni è stato passato ai cantieri nazionali, preceduto da altre piccole commesse. Dodici navi sono state ordinate dall'armamento libero da carico; 13 grossi scafi dalla Sidarma, Garibaldi, Alta Italia; tutti di velocità superiore a 16 miglia. Tra qualche mese i primi scenderanno in mare tra l'esultanza delle maestranze che si vedono assicurato lavoro per tanto tempo ancora.

Marina di linea. — Ed accanto a questo blocco, accanto al materiale minore ordinato da piccoli gestori per la pesca o il traffico merci e passeggeri, ecco il blocco del naviglio di linea: 23 unità di varie dimensioni, di alta velocità. Sono tutte per conto delle Società, esercenti linee di preminente interesse nazionale che fanno capo al gruppo Finmare; sono tutti scafi che porteranno alto il nome italiano nei porti mondiali di scalo.

Un complesso di 400.000 tonnellate è così già ordinato e il gruppo Finmare dovrà ancora commettere altre 21 navi per esaurire il già annunciato programma, mentre quanto all'armamento libero è in studio un secondo lotto destinato ad occupare gli scali che saranno lasciati liberi dalle costruzioni ora in corso. Agli studi di questo secondo lotto si procede in stretta collaborazione tra armamento, cantieri e amministrazione dello Stato, e fra giorni la Corporazione del mare sarà chiamata a darvi il suo contributo.

Le unità ordinate sono tutte di grande efficienza; tutte intonate a concetti autarchici: costruzione in serie; semplificazione nella scelta del materiale che verrà, per tutto quanto possibile, attinto alle risorse nazionali; scelta dei metalli di più facile approvvigionamento; adozione di apparati motori di massimo rendimento e che utilizzeranno combustibili di basso costo come la nafta pesante da caldaia; generalizza-

zione a bordo dell'arredamento elettrico negli ausiliari.

Così saranno messe maggiormente in valore le alte qualità dei dirigenti e delle maestranze dei gloriosi cantieri navali italiani, qualità cui fanno del resto normale omaggio gli armatori ed i Governi esteri, sempre più ricorrendo al nostro Paese per le loro occorrenze di navi mercantili e da guerra.

Anche le unità che si costruiranno nel secondo tempo saranno intonate alle necessità del Paese, e non verranno trascurate le navi minori che sono pure di tanto interesse per le necessità della Nazione.

Camerati Senatori! Durante lo scorso anno il naviglio nazionale ha attivamente lavorato; sempre maggiormente prevalendo su quello straniero nei traffici che interessano il nostro Paese.

Mentre cantieri ed officine preparano i nuovi strumenti per la partecipazione ognora più intensa della nostra Marina ai trasporti internazionali, le navi italiane sono tutte in armamento e svolgono senza posa la loro attività.

La nostra bandiera corre per il mondo sorretta da nuovo prestigio che le imprimono il nome e l'opera del Duce. È il Duce che ne ha fatto il simbolo dell'ordine, della volontà di agire con fede e con ardimento, della collaborazione e della giustizia sociale. È il Duce che anche con l'ultimo provvedimento sugli alloggi e l'igiene degli equipaggi ha voluto veder rilucere negli occhi dei nostri marinai la gioia del lavoro.

Ferrovie tranvie automobili — Ferrovie secondarie e tramvie. — Il camerata senatore De Vito, nella parte seconda della sua relazione, si è intrattenuto sulla materia la cui gestione è affidata all'Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili.

Desiderando non tediarvi con particolari precisazioni, mi limito soltanto a confermare che al persistente disagio cui soggiacciono tutte le ferrovie e le tramvie extraurbane esercitate dall'industria privata, il Governo Fascista continua a far fronte con opportuni provvedimenti di alleviamento degli oneri aziendali e d'integrazione dei bilanci sociali mediante assegnazione di sussidi straordinari.

Ciò a prescindere dalle trasformazioni, sostituzioni di servizi, rinnovamenti e adeguamenti

in genere alle nuove necessità ed ai bisogni dell'epoca presente.

Sospese ovunque le costruzioni di nuove ferrovie, si è dovuto fare eccezione per quella destinata a congiungere Termini con il centro dell'Esposizione Universale del 1942.

Si tratta di un'opera che, per l'importante tratto metropolitano, presenta difficoltà di ogni genere cui si dovrà far fronte con ritmo celerissimo e con tutti gli accorgimenti della tecnica moderna.

Siamo però più che sicuri del successo e saremo orgogliosi di mostrare agli studiosi di tutto il mondo a qual punto sia giunta la tecnica ferroviaria italiana, genialissima fra le più geniali.

Autocarri, autobus e rimorchi di tipo unificato. — In applicazione del Regio decreto-legge 14 luglio 1937, col quale mi fu delegata la facoltà di emanare delle norme per addivenire alla unificazione degli autoveicoli e rimorchi di nuova costruzione, ho provveduto, di intesa con l'Amministrazione militare e colla volenterosa collaborazione delle fabbriche, acchè i nuovi autocarri e gli autobus di tipo unificato, nonchè i relativi rimorchi, potessero entrare in circolazione anche prima del giorno 11 maggio corrente, termine all'uopo stabilito dalla legge.

Ho oggi il piacere di poter comunicare che la produzione in serie è già regolarmente avviata dalla F. I. A. T., dalla O. M., dalla Lancia e dalla Isotta Fraschini, e che fra non molto lo sarà anche dall'Alfa Romeo e dalla Bianchi.

Le norme stabilite hanno permesso la costruzione di due eccellenti tipi di autoveicoli, uno di media portata ed uno di grande portata, del peso a pieno carico rispettivamente di 65 quintali e 120 quintali se autocarri, 68 quintali e 120 quintali se autobus.

Questi automezzi sono unificati, oltre che per le caratteristiche d'insieme, anche per gran parte dei loro elementi costruttivi, talchè, data la intercambiabilità di numerosi pezzi di ricambio, le dotazioni di magazzino vengono a ridursi notevolmente con vantaggi evidenti, specialmente per l'impiego in caso di emergenza.

La diffusione degli autoveicoli unificati è molto facilitata dalle provvidenze fiscali, nei

riguardi delle tasse di trasporto, emanate col Regio decreto-legge 24 novembre 1938-XVII.

Con altro provvedimento che trovasi attualmente in esame presso la Camera dei Fasci e delle Corporazioni, si sono determinate ulteriori notevoli facilitazioni consistenti nella estensione da uno a tre anni della esenzione totale dal pagamento della tassa unica di circolazione.

Confido che, tenuto conto di tali notevolissime facilitazioni e di un migliore adeguamento dei prezzi di vendita, l'utenza sarà spinta a sostituire con i nuovi tipi i vecchi autoveicoli oggi in circolazione, in guisa che si possa giungere, in breve volgere di anni, all'auspicato rinnovamento dell'intera consistenza autocar-rata nazionale, con vantaggio degli esercenti e soprattutto della difesa del Paese.

Forza motrice nazionale. — Un altro argomento di grande importanza, sul quale è da richiamare l'attenzione dei Camerati Senatori, è lo sviluppo dell'autotrazione a forza motrice nazionale da parte dei pubblici servizi di trasporto in applicazione dei principi autarchici nel settore importantissimo dei carburanti.

Impulso notevole ha ricevuto in prima linea l'estensione delle filovie. Infatti, al 1° maggio corrente, erano in circolazione ben 450 filobus ed altro ingente numero lo sarà entro l'anno.

Parimenti notevole risulta l'utilizzazione del gas metano, specialmente nella regione emiliana e zone limitrofe: agli 845 autobus in pieno esercizio, sempre alla data del 1° maggio corrente, sono da aggiungere quelli, numerosi, in corso di trasformazione e quelli nuovi in corso di costruzione.

Anche gli autogassogeni si vanno, sia pure con ritmo meno celere, ma pur sempre costante, estendendo talchè, alla data anzidetta del 1° maggio, sono in regolare servizio oltre 660 autoveicoli azionati a gas di carbone o di legna.

Infine, tutti gli autobus con motore Diesel impiegano nafta ANIC o nafta prodotta dalle roccie asfaltiche di Ragusa e quelli a benzina il prodotto, oggi nazionalissimo, dei petroli di Albania.

Posso, pertanto, assicurare che nel settore dell'esercizio degli autotrasporti pubblici, in obbedienza alle direttive superiori, si è già arrivati alla attuazione quasi integrale del

programma autarchico e che porrò ogni mia cura affinchè si giunga entro il minor termine alla auspicata totalitariorietà.

Quanto, infine, all'automobilismo in genere, poniamo ogni nostra cura affinchè la produzione nazionale, nonostante tutto e tutti, continui nella sua marcia trionfale e ascensionale che ormai l'ha posta tra le prime classifiche della produzione qualitativa mondiale.

Adempio ad un mio preciso dovere, e sono sicuro di interpretare il vostro unanime sentimento, inviando a tutti indistintamente gli industriali dell'automobile e della motorizzazione, l'espressione del compiacimento del Paese e l'augurio che si possa giungere a quella popolarizzazione dell'automobilismo che rappresenterà, anche in questo settore della vita nazionale, l'adeguamento del mezzo meccanico ai bisogni quotidiani delle masse.

Ferrovie dello Stato: bilancio. — Lo scorso anno, durante la discussione svoltasi in questa Assemblea, dissi che nelle previsioni ritenevo di essere stato sulla via giusta, quella intermedia, senza peccare di ottimismo o di pessimismo.

I fatti mi hanno dato ragione, perchè, nonostante nel mese di aprile dello scorso anno si sia verificata una diminuzione negli introiti per il traffico merci, diminuzione che si è prolungata sino a tutto gennaio u. s., l'esercizio 1937-38 si è chiuso con un avanzo di milioni 209 e 697 mila lire. Al senatore Ricci poi, che aveva accolto con qualche dubbio le previsioni di pareggio per l'esercizio 1938-1939, posso aggiungere che a tutt'oggi, e cioè a soltanto un mese circa dalla chiusura, i dati sugli introiti e sulle spese mi autorizzano a dichiarare che anche questo bilancio potrà chiudersi con un avanzo dell'ordine di quello del passato esercizio, cioè superiore ai 200 milioni di lire. E ciò nonostante l'accennata diminuzione negli introiti merci, che dal luglio 1938 a gennaio 1939 ha raggiunto la cifra di circa 172 milioni, e nonostante i nuovi oneri per il miglioramento delle paghe andati in vigore dal 1° aprile u. s., che, direttamente o indirettamente, peseranno sul bilancio per circa 200 milioni all'anno. Tale favorevole risultato si è potuto ottenere, sia con la riduzione sempre maggiore, nei limiti del possibile, delle spese, sia, e specialmente,

con il maggior gettito del servizio viaggiatori, dovuto, in piccola parte all'aumentato traffico, ed in massima parte, all'adeguamento delle tariffe andato in vigore il 1° gennaio del corrente anno. Malgrado questo rialzo del 20 per cento, i nostri nuovi prezzi medi sono superiori solo del 240 per cento a quelli di anteguerra; in ogni caso, essi rimangono assai inferiori ai prezzi medi di tutti gli altri Paesi d'Europa e naturalmente a quelli dei Paesi d'oltremare.

Il bilancio preventivo 1939-40, che si presenta alla vostra approvazione, è stato previsto in pareggio con speranza di arrivare ad assai più favorevoli risultati.

Miglioramento dei servizi. — Per quanto riguarda la piccola diminuzione nelle spese di manutenzione del materiale rotabile, a cui ha accennato il relatore camerata De Vito, essa non dipende da una voluta diminuzione delle riparazioni. Le riparazioni occorrenti si eseguono tutte diligentemente, tanto che il parco non ha mai avuta una efficienza maggiore di quella attuale; soltanto, dato che ormai sono state eliminate le vecchie unità ed è in servizio una gran quantità di materiale metallico in sostituzione di quello in legno, la necessità delle riparazioni è assai meno frequente.

La riduzione delle spese si ottiene utilizzando meglio il personale ed il materiale, perfezionandone la qualità ed il rendimento.

Assicuro il camerata Brezzi che il nuovo materiale, che entra in servizio, è migliorato in ogni particolare anche per tener conto delle maggiori comodità da offrirsi al pubblico. Così gli ultimi elettrotreni sono molto più confortevoli dei primi. Hanno già cominciato a circolare le prime carrozze di 3^a classe con sedili imbottiti, che sono destinate a far servizio con tutti i treni a lungo percorso e sono di qualità tale che molti non credono che queste siano carrozze di 3^a classe. Ormai le terze classi sono state estese anche a molti treni rapidi, sicchè pochissimi sono i treni che ne sono sprovvisti.

Ma noi desideriamo progredire ancora e perfezionarci sempre più.

Il camerata Felici, che mi dispiace di non vedere presente, lo scorso anno lamentò qualche maggior ritardo nell'andamento dei treni; posso ora dirgli che, nonostante ad alcuni

transiti coll'estero i treni ci vengano tuttora consegnati con ritardo, il servizio si svolge con puntualità esemplare, che è portata ad esempio da tutti, in Paese e fuori. Per dimostrare di quali sforzi è capace l'organismo ferroviario, citerò i recenti concentramenti avuti in Piemonte di importanti masse di cittadini, che volevano recare il loro saluto e la espressione della loro fede al Duce del Fascismo. In pochi giorni, oltre il movimento normale, si sono trasportate più di 300.000 persone. Il giorno 17 maggio si sono avuti concentramenti in tre località differenti, Alessandria, Casale e Vercelli, e si sono trasportate più di 100.000 persone in meno di 10 ore con più di 100 treni straordinari. Il servizio si è svolto con una puntualità cronometrica.

Potenziamento della rete. — Non starò qui a ripetere estesamente quanto ho già, in modo particolareggiato, illustrato alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, ma accennerò in sintesi al programma in corso per lo sviluppo ed il perfezionamento tecnico dell'Azienda, programma che sarà quasi completamente attuato prima dell'Esposizione Universale di Roma del 1942-XX. Esso prevede complessivamente, tra lavori ed approvvigionamento di materiale mobile, una spesa di 8.480 milioni ed un impiego di mano d'opera, negli stabilimenti di produzione e nei cantieri di oltre 245 milioni di giornate di lavoro.

Queste cifre danno un'idea dell'entità del programma, che ha per scopo una sistemazione organica, anche dal lato estetico, degli impianti di tutta la rete, ed un accrescimento ed un perfezionamento del parco rotabili in modo da poter far fronte con sicurezza al sempre maggior traffico ferroviario, offrendo altresì al pubblico servizi più frequenti, più rapidi, più confortevoli sotto tutti i punti di vista.

Verrà aumentata la potenzialità di alcune linee, impiantando il doppio binario (Arona-Domodossola; Bordighera-San Remo; Orte-Terni).

Per migliorare il servizio merci sono in corso di costruzione due nuove grandi stazioni di smistamento merci dotate dei più moderni impianti, a Bologna ed a Roma-Littorio. A Genova si riordinano radicalmente i servizi viaggiatori e merci.

Si provvede all'ampliamento ed alla siste-

mazione dei servizi in moltissime stazioni, quali Torino, Milano, Venezia, Trieste, Napoli, Palermo, Messina, Padova, Mestre, Verona, Brescia, Novara, Spezia, Bologna, Civitavecchia, Taranto, Brindisi, ecc.

Si costruiscono nuovi fabbricati viaggiatori a Milano per le Varesine, a Venezia, a Trieste, ad Alessandria, ad Asti, ad Imperia, a Ventimiglia, a Bardonecchia, a Como, a S. Candido, ecc. Vengono ampliati ed abbelliti molti altri fabbricati delle stazioni di confine e vengono integralmente ricostruiti in muratura tutti gli ancora esistenti fabbricati in legno della riviera ligure.

Per la sistemazione radicale dei servizi ferroviari dell'Urbe è prevista una spesa di circa 1 miliardo e 200 milioni.

La stazione di Termini, il cui nuovo fabbricato sarà di una imponenza veramente romana, continuerà ad essere la stazione principale, alla quale faranno capo tutti i treni ordinari.

In più saranno ampliate o fatte *ex novo* la stazione di Prenestina con 42 binari, che è già in esercizio, la Tiburtina, la Ostiense e la Trastevere.

Le linee dei Castelli saranno elettrificate e prolungate fino all'abitato di Frascati e Vellettri.

Tutte le diverse stazioni di Roma e quella di Settebagni, della linea Roma-Orte, saranno collegate alla grandiosa stazione di smistamento del Littorio, alla quale ho già accennato, con una coppia di binari in più adibita esclusivamente al servizio merci.

Per aumentare il materiale mobile, senza stare ad enunciare i singoli provvedimenti, dirò che l'importo delle ordinazioni per due nuove grandi navi traghetto per il servizio dello stretto di Messina, per locomotive, per elettromotrici, per automotrici, per carrozze e per carri, raggiunge la cifra di 1.670 milioni.

Verrà applicato il freno continuo a tutto il parco merci (70.000 vagoni circa) incontrando una spesa di circa 650 milioni, spesa che sarà largamente compensata dall'economia che ne verrà all'esercizio per la maggior velocità che potranno avere i treni merci e per il minor impiego di personale, consentendo l'adozione del freno continuo una riduzione di circa 12.000 frenatori.

Contributo all'autarchia. — Desidero mettere in evidenza il forte contributo che porta alla autarchia l'Amministrazione ferroviaria, sia direttamente coll'impiego il più largo possibile di materie nazionali, quali le sostanze resinose cui ha accennato il camerata Brezzi, col Monopolio e coll'elettrificazione della rete, sia indirettamente per mezzo di enti e di società delle quali essa è entrata a far parte.

a) *Elettrificazioni.* — Il vasto programma di elettrificazione della rete verrà sviluppato rapidamente. Entro il 1942 sarà pertanto estesa la trazione elettrica ad altri km. 2.560, dei quali 745 a doppio binario.

Per l'epoca della Esposizione saranno completamente elettrificate le grandi arterie che convergono a Roma dai maggiori transiti internazionali, ciò che importa la elettrificazione dei tronchi di linea: Domodossola-Milano, Luino-Gallarate, Trento-Verona-Bologna, Cervignano-Venezia-Bologna; tutta la linea adriatica, della quale è ancora da elettrificare il tratto Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce; la linea più breve congiungente Napoli con Taranto e Brindisi e cioè il Tirreno con lo Jonio e coll'Adriatico, Battipaglia-Potenza-Taranto-Brindisi; e le due principali arterie della Sicilia: Messina-Palermo, Messina-Catania-Siracusa.

Inoltre, insieme a quelle delle linee dei Castelli Romani saranno elettrificate le piccole linee: Voghera-Piacenza, Lucca-Viareggio, Terontola-Foligno, Caserta-Cancello-Napoli, Pisa Lucca-Pistoia, Pisa-Empoli-Rifredi, Civitavecchia-Orte, Cancello-Torre Annunziata.

Si provvederà inoltre anche alla trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente alternata trifase a corrente continua sul tratto Genova-Viareggio, allo scopo di rendere sempre più celeri le comunicazioni della Liguria e del Piemonte con Roma, di poter estendere fino a Genova i servizi con elettrotreni e di poter iniziare un servizio rapido con appositi elettromotori fra Genova e la Riviera di Levante.

Così fra tre anni si avranno elettrificati km. 7.800 di linea e si sarà quindi prossimi a completare il programma iniziato nel 1932 che prevedeva l'elettrificazione dei noti km. 9.000 circa. E si avrà un risparmio di carbone, sul complesso di linee elettrificate,

di circa 2 milioni 200 mila tonnellate annue, sul consumo totale di circa 3 milioni 200 mila che si avrebbe se tutta la rete fosse esercitata con trazione a vapore, e cioè un risparmio globale del 70 per cento del consumo del carbone.

Contemporaneamente all'elettrificazione delle linee, l'Amministrazione ha assicurato l'alimentazione dell'energia elettrica al più basso prezzo di costo per tutto il consumo necessario ai km. 9.000 che saranno elettrificati. Pertanto abbiamo in avanzata costruzione un grandioso impianto idroelettrico, col quale vengono derivate a Fortezza e Rio Pusteria rispettivamente le acque dell'Isarco e della Rienza. Queste, convogliate in un canale interamente in galleria, azioneranno cinque gruppi turboalternatori di complessivi Kw 100.000 di una centrale in caverna presso Bressanone. L'impianto è previsto in modo da utilizzare integralmente le acque anche durante il periodo estivo, e potrà produrre più di 400 milioni di Kwh all'anno.

Questa energia verrà immessa nella grande rete di trasporto delle Ferrovie dello Stato ed una parte verrà ceduta all'industria elettrochimica, a scopo autarchico, del prossimo centro di Bolzano, utilizzando così in pieno le portate dei due fiumi fortemente variabili nei diversi periodi stagionali.

Una combinazione oltremodo vantaggiosa, non solo per le Ferrovie, ma per la Nazione tutta, è quella che ha avuto attuazione pratica il 24 di questo mese con la costituzione della « Larderello » Società anonima per lo sfruttamento delle forze endogene che, a' sensi del Regio decreto-legge 19 febbraio 1939-XVII, è stata incaricata della ricerca e della coltivazione dei giacimenti minerari di vapori e di gas da utilizzarsi per produzione di energia elettrica per tutte le provincie della Toscana.

Sono note le importanti applicazioni che finora erano state attuate dalla Società Boracifera di Larderello, con l'aiuto anche dello Stato, per l'iniziativa di uno dei membri del Senato, il camerata principe Piero Ginori Conti, Ministro di Stato.

Ora per dare maggior impulso alle ricerche di gas ed alla produzione di energia elettrica, tale Società sarà assorbita dalla nuova « Lar-

derello » che è stata costituita sotto il controllo e la direzione delle Ferrovie dello Stato.

Fino allo scorso anno la produzione era di circa 100 milioni di Kwh; cogli impianti ultimati entro il 1938 d'accordo con le Ferrovie dello Stato, la produzione è attualmente salita a 400 milioni di Kwh.

Un programma già stabilito nelle sue linee generali, e già in parte in corso di attuazione, porterà la produzione a 700 milioni di Kwh nel 1941, a 1 miliardo e 100 milioni nel 1943 ed a 1 miliardo e mezzo di Kwh nel 1945 per erogazione costante per le 8760 ore dell'anno.

b) *Monopolio carboni.* — Voglio qui anche accennare all'azione efficace esercitata in settori importantissimi nel campo dell'autarchia dal Monopolio carboni, del quale il camerata Brezzi ha parlato con tanta competenza e benevolenza.

Questo Monopolio è in stretto contatto col Ministro Guarneri, al quale rivolgo un vivo ringraziamento per tutte le facilitazioni che egli cerca di darci. Se qualche volta queste facilitazioni non ci vengono concesse, ciò vuol dire che il Ministro non ce le può concedere.

Segnalo prima di tutto l'utilizzazione della nostra Marina da carico.

Prima dell'istituzione del Monopolio, essa concorreva al trasporto del carbone nella misura di circa il 43 per cento; dopo la sua istituzione tale contributo è salito alla media del 72 per cento con punte che hanno toccato il 91 per cento.

Risultato immediato e tangibile è che la nostra Marina da carico lavora in piena efficienza, non conosce disarmi per mancanza di traffico e contribuisce potentemente al beneficio valutario, che è intrinseco alla nave che naviga.

Altro contributo di effetto a più lungo respiro ma di importanza vitale, che il Monopolio porta all'efficienza della nostra Marina da carico, è l'appoggio che esso fornisce per il rinnovamento della flotta, assicurando alle navi all'atto stesso della loro impostazione, un lavoro continuo e proficuo per un certo numero di anni dal giorno in cui saranno pronte ad intraprendere la navigazione.

Questo lavoro di affiancamento e di assistenza, che il Monopolio Carboni esercita rispetto alla Marina da carico nazionale, ha

un'importanza autarchica in tempi normali ed in quelli di gravi emergenze, che è evidente e che mi risparmio di illustrarvi.

c) *A. I. P. A.* — I lavori di sfruttamento petrolifero in Albania condotti dalla Azienda Italiana Petroli Albania, Gestione Autonoma delle ferrovie dello Stato, sono continuati con ritmo sempre più intenso, specialmente per quel che riguarda la coltivazione del campo petrolifero del Devoli.

La zona del Devoli, un tempo squallida landa pantanosa, è oggi, grazie all'attività instancabile ed alla fede dei tecnici e dei lavoratori italiani, trasformata in un campo petrolifero, regolarmente ed intensamente sfruttato, che rappresenta una importante risorsa economica ed industriale ed un notevole contributo alla battaglia per l'autarchia.

Come vi è noto, la zona finora accertata come produttiva in questa regione ha un'estensione di circa 700 ettari; la valutazione, anche recentemente confermata, delle riserve totali contenutevi ammonta a circa 12-15 milioni di tonnellate di petrolio estraibile; quantitativo che è lecito sperare possa essere ulteriormente aumentato con l'estensione in corso di accertamento di alcuni lembi produttivi.

Su questa zona dal 1935, anno nel quale ha avuto inizio lo sfruttamento, sono stati perforati 445 pozzi produttivi per complessivi ml. 345.000 circa (cioè 345 chilometri), ciò che ha permesso di portare già la produzione di petrolio dalle 1.000 tonnellate del 1935 alle 15.000 mensili attuali, corrispondenti ad un totale di circa 200 mila tonnellate annue; che, con continuativo graduale aumento, si intende portare a 300.000 prima della fine del corrente anno.

Date le caratteristiche del giacimento, ciò si è potuto ottenere solo con una assai intensa attività di perforazione, per la quale l'AIPA si è adeguatamente attrezzata, in modo che oggi essa è in grado di perforare ogni anno 150 nuovi pozzi, della profondità media di circa 750 metri; per un totale di perforazione annua di oltre 170 chilometri.

Attraverso l'oleodotto lungo 74 chilometri, che collega il campo petrolifero del Devoli con la baia di Valona, è stato finora trasportato, verso la sua utilizzazione in Italia, un quantitativo totale di circa 350 mila tonnellate di petrolio.

Ora che l'Albania, sotto il segno del Littorio, è intimamente unita all'Italia, l'AIPA ritiene suo preciso compito di continuare, con ritmo ancora più intenso, l'attuazione del programma, già da tempo studiato, di accertamento delle ulteriori possibilità petrolifere dell'intera regione, anche in altre zone fuori del Devoli, e precisamente in quelle di Pathos, Berat, Dumreja, Elbassan, ove gli studi compiuti hanno rivelato condizioni favorevoli. Si potrà così arrivare nel più breve tempo possibile, e con ogni sicurezza, ad una definitiva conoscenza e controllo delle risorse petrolifere albanesi.

d) *A. N. I. C.* (Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili) — Nel febbraio 1936, il Duce ideò e promosse la costituzione di un organismo che provvedesse all'attuazione di impianti di idrogenazione e fosse anche il primo esperimento della possibilità di collaborazione in grande stile fra lo Stato e l'industria privata.

Così sorse l'A. N. I. C., di cui fanno parte due Enti statali — l'A. I. P. A. e l'A. G. I. P. — e la Società Montecatini, e di cui ho assunto la presidenza nella mia qualità di Ministro delle comunicazioni.

Iniziata nell'agosto 1936 la costruzione dei due grandiosi impianti, uno a Bari e l'altro a Livorno, essa fu condotta con perfetto stile fascista ed i due stabilimenti entrarono in esercizio già fin dalla metà dello scorso anno 1938. A tutt'oggi essi hanno già fornito alla Nazione prodotti petroliferi per un quantitativo totale di 250.000 tonnellate di cui: tonn. 80.000 di benzina auto; tonn. 10.000 di benzina avio — già in parte impiegata nelle recenti operazioni militari in Albania; tonn. 15.000 di petrolio; tonn. 15.000 di gasoil; tonn. 110.000 di olio combustibile.

Attualmente essi producono complessivamente 240.000 tonnellate di benzina, di cui 100.000 tonnellate per aviazione oltre gli altri prodotti di petrolio, gas-oil, ecc.

Ma gli impianti stessi sono in corso di integrazione con le nuove installazioni, per produzione ulteriore di tonn. 60.000 di olii lubrificanti e tonn. 20.000 di paraffine e tonn. 10.000 di isotano, dei quali prodotti noi siamo tributari dell'estero, per oltre il 50 per cento dei primi, per la quasi totalità dei secondi ed al 100 per 100 per Pisottano.

Nel discorso tenuto il 15 marzo 1937-XV all'Assemblea generale delle Corporazioni, il Duce chiamava l'A. N. I. C. ad assumere nel campo della produzione dei carburanti e dei lubrificanti un alto posto di responsabilità e di battaglia.

Amministratori, tecnici e maestranze hanno risposto con entusiasmo e fede all'ordine del Duce.

Al camerata Brezzi, per la sua sollecitazione sulla lignite sono lieto di annunciare che l'A. N. I. C. è stata incaricata di compiere studi per l'idrogenazione delle ligniti da farsi da un altro Ente in collaborazione ad esso.

Camerati Senatori, dopo quanto vi ho succintamente esposto, dovrete convenire con me che tutti i servizi dipendenti dal Ministero delle comunicazioni non hanno alcuna sosta nel loro progressivo perfezionamento. Essi anzi, come vi ho sempre promesso nelle mie esposizioni degli scorsi anni, perfettamente in linea col Regime, con rapidità fascista, seguendo i comandamenti del Duce, ogni qualvolta raggiungono una nuova tappa, sono spinti a raggiungere, il più presto possibile, la successiva, nel cammino che essi devono percorrere nell'interesse superiore della Nazione.

Il lavoro ferve in ogni campo, in terra, in mare è nell'etere, dovunque si espandono i diversi servizi delle comunicazioni, fecondi strumenti di pace, e potenti organismi in qualsiasi altro campo nel quale la Patria li dovesse utilizzare.

Le difficoltà, contro cui si deve combattere per raggiungere la meta, vengono superate con fede e con disciplina. Cito, ad esempio, i lavori per la sistemazione ferroviaria, che viene eseguita con ritmo velocissimo, nonostante le soggezioni, dovute alla necessità di mantenere integralmente la continuità della circolazione dei treni, che non ne risente alcun danno.

E possiamo sicuramente affermare che il nostro lavoro è coronato da successi brillanti perchè tutti i nostri servizi delle comunicazioni non hanno niente da invidiare a quelli di qualunque altra Nazione. A questo proposito debbo rettificare quanto ho letto nei giorni scorsi in alcuni quotidiani francesi in occasione di un viaggio inaugurale sulla linea Parigi-Bordeaux. In essi si legge che la linea da Parigi al confine di Irun (chilometri 824) è la linea

elettrificata più lunga in Europa, mentre si dimentica che sulla nostra rete abbiamo la linea da Modane a Reggio Calabria (chilometri 1.469) e la linea da Milano a Reggio Calabria (chilometri 1.320) che diverranno 1.371 quando al 28 ottobre prossimo venturo sarà elettrificato anche il tratto da Chiasso a Milano.

Si legge anche che da Parigi a Bordeaux si è raggiunto un primato colla velocità commerciale di chilometri 112 all'ora, e con la velocità massima di chilometri 130, laddove sul tratto da Milano a Bologna si ha in servizio corrente una velocità commerciale di 116 chilometri-ora ed un massimo da 160 a 170 chilometri-ora.

Si accenna ad una corsa fatta per esperimento sullo stesso tratto con una velocità commerciale di 120 chilometri ed una velocità massima di 175 chilometri-ora; si tace però che nelle prove da noi fatte per esperimento sulla Roma-Napoli si ebbe una velocità commerciale di 165 chilometri ed una velocità massima di 201 chilometri. A queste ultime prove assistettero diversi tecnici ferroviari esteri, e precisamente francesi.

Come cosa eccezionale si mette in rilievo che si può andare e tornare nella stessa giornata da Parigi a Bordeaux (chilometri 588). Sulla nostra rete già da parecchio tempo si fa tranquillamente la stessa cosa da Milano a Roma (chilometri 632).

Si accenna anche allo sforzo compiuto per avere elettrificato in due anni il tronco da Tours a Bordeaux (chilometri 350); orbene da noi non si impiega mai un tempo superiore, ed anzi, per non citare altri casi, per la elettrificazione del tratto da Milano ad Ancona (chilometri 423) si sono impiegati 16 mesi e per il tratto da Battipaglia a Reggio Calabria (chilometri 400), 17 mesi durante il periodo delle sanzioni.

Infine si osserva che il primato di velocità su lunghi percorsi lo ha il treno Sud-Express, che percorre chilometri 824 di linea pianeggiante e quasi senza fermate, alla velocità commerciale di 89 chilometri-ora; laddove il tratto da Milano a Napoli (chilometri 842) viene percorso alla velocità commerciale di 106 chilometri-ora su linea acclive con frequenti curve, e con 17 minuti complessivi di fermate a Bologna, Firenze e Roma.

Ho voluto accennare a queste rettifiche non per spirito di sterile polemica, ma soltanto per

dimostrare che, come ho detto, i nostri servizi sono al primissimo posto fra tutte le ferrovie Europee e d'oltre mare.

Nel lavoro tenace e duro, che ci siamo imposti, sono impegnati, e debbo alla loro opera il successo, tutti coloro che dipendono, direttamente o indirettamente, dal mio Ministero, sia nel ruolo civile, sia in quello delle Milizie, dai Capi ai gregari. Debbo ringraziare i miei collaboratori, Jannelli, Host Venturi e De Marsanich per la loro fattiva e appassionata opera (*Applausi*).

Dai Capi, ho detto, ai più umili gregari, tutti non hanno che un'ambizione, quella di corrispondere nel miglior modo alle direttive del Duce. Questo è il loro orgoglio; questo è l'unico premio alle loro fatiche. (*Vivissimi e generali applausi; molte congratulazioni*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 — Tabelle B e C).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare

e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle D ed E).

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 — Tabelle F e G).

Art. 5.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1939-40, in lire 900.000.000.

DE VITO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

DE VITO, relatore. Prego il Presidente di valersi delle facoltà accordategli dall'art. 21 del Regolamento e di proporre che il disegno di legge sia votato per acclamazione.

PRESIDENTE. Accogliendo il desiderio espresso dal relatore Senatore De Vito, propongo che il disegno di legge sia approvato per acclamazione. (*Vivissimi e generali applausi*).

Il disegno di legge è approvato per acclamazione.

Sospensione della riunione.

PRESIDENTE. Sospendo la riunione per 10 minuti. Riprenderemo poi lo svolgimento del nostro ordine del giorno con la discussione dei bilanci delle Forze Armate che richiameranno tutta la nostra appassionata attenzione.

(*La riunione è sospesa alle ore 17,55*).

(La riunione è riaperta alle ore 18,10).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII » (N. 157). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVII ».

Prego il senatore segretario Giusti Del Giardino di darne lettura.

GIUSTI DEL GIARDINO, segretario: legge lo stampato n. 157.

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

SANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

SANI. Di fronte al grande quadro delle Forze Armate e al magnifico spettacolo che ogni giorno ci offre l'Esercito, è tale piccola cosa quanto io debbo dirvi sopra un argomento di carattere non generale, ma particolare, che io avrei voluto formarne oggetto di parola in seno alla Commissione di finanza; ma il regolamento lo vieta, non facendo io parte di detta Commissione. È perciò che mi vedo costretto a pregarvi di concedermi la vostra benevola attenzione.

Sono mosso particolarmente, parlandovi dell'Arma di cavalleria, da quella grande affezione che mi lega a questa Arma e per quella grande passione che conservo, malgrado la tarda età, per il cavallo che considero ancora oggi come la sola e vera arma di combattimento per l'ufficiale e per il soldato di cavalleria. Il che non è da tutti creduto e probabilmente da quelli che, o la passione per il cavallo non hanno mai avuta oppure l'apparire dei primi capelli bianchi od un fastidioso ventre l'hanno fatta perdere. Ma io voglio entrare nell'argomento.

La cavalleria ha troppo pochi subalterni effettivi. Di questa deficienza che io segnalo, credo che anche i miei camerati delle altre

Armi confermerebbero la esistenza nelle loro Armi. Io però voglio portare la mia attenzione particolarmente sull'Arma di cavalleria.

La preparazione bellica dello squadrone, che è l'elemento base nella manovra della cavalleria, e parlo dello squadrone a cavallo, è formata da un costante lavoro che non ha requie, che ha bisogno di una lunga e speciale preparazione in chi lo svolge. Questo lavoro è dato anche dall'ufficiale di complemento, ma (forse sono un po' assoluto in questo) io ritengo che solo chi è stato a Modena e a Pinerolo ha man mano potuto plasmare l'animo suo a quella missione che deve essere svolta così efficacemente da permettere al comandante dello squadrone di portarlo ad essere veramente pronto per la prima ora. L'ufficiale di complemento è indiscutibilmente fornito di meriti grandissimi, nè c'è bisogno che io venga a dire a voi quanta messe di efficacia, di collaborazione, di zelo ha dato l'ufficiale di complemento, e non solo nella grande guerra, nè che cosa è stato fatto dall'ufficiale di complemento di cavalleria nelle operazioni di Africa Orientale. Valga di esempio ciò che ancora recentemente è stato compiuto in una operazione di grande polizia coloniale da un reparto di cavalleria dove ad un ufficiale di complemento, il sottotenente dei Lancieri « Vittorio Emanuele » Giovanni Thün Hohenstein, è stata decretata alla Memoria la medaglia d'oro perchè si è portato a cavallo alla difesa del suo capitano, ed in questo magnifico atto eroico ha lasciato la sua giovane vita.

Tutto ciò però nulla toglie al valore del mio ragionamento e cioè che è sull'ufficiale effettivo che si fonda la preparazione bellica dello squadrone e di essi vi è tale deficienza da rendere assai difficile detta preparazione.

Il calcolo che si fa oggi è di un ufficiale effettivo e due di complemento. Io dico il mio pensiero: credo che vi debbano essere due effettivi ed uno di complemento per ogni squadrone.

Oggi il ruolo organico degli ufficiali subalterni dell'Arma di cavalleria è di 236 più 5, quelli cioè con carriera limitata.

Questi 236, calcolando un effettivo e due di complemento per squadrone, ci danno 174 ufficiali in Italia, e con cifre concordate con il Ministero dell'Africa Italiana, 30 in Libia e 30 in Africa Orientale. L'amministrazione della

guerra giustamente dice che il Ministero dell'Africa Italiana non ha fissato ancora in modo preciso il numero delle unità di cavalleria che essa deve avere, quindi non è possibile dare il numero di ufficiali corrispondenti al reale fabbisogno dell'Africa Orientale. Ora la deficienza in Africa Orientale è segnalata gravemente e posso permettermi di dire che recentemente chi è a capo dell'Impero Etiopico, un principe di Casa Savoia, ebbe, parlando con me, a segnalarmi questo bisogno e credo che ciò abbia anche fatto al Ministero della guerra.

Il camerata Grazioli parlando nel bilancio dell'Africa Italiana ha accennato ad una specie di riluttanza nei giovani ufficiali, anche di cavalleria ad essere destinati in Africa, un po' per i disagi e un po' per altre ragioni. Non posso seguire questa affermazione del camerata Grazioli in quanto che non credo che gli ufficiali di cavalleria non desiderino andare in Africa per tema dei disagi, credo invece vi sia una altra ragione. Nell'Arma vi sono pochi ufficiali ed inoltre, nei dieci anni circa della vita del subalterno, questi deve pensare a svolgere quegli studi che possono facilitare la sua carriera e, se trovandosi in Africa non può compiere quegli studi, va incontro a difficoltà per la sua carriera. Credo non sia male che questa questione venga esaminata perchè, specie per gli ufficiali di cavalleria, il servizio in Colonia è molto opportuno perchè l'ufficiale, pur non trovandosi in guerra, compie là un servizio che si avvicina a quello della guerra, specie nelle operazioni di alta polizia coloniale in Africa Orientale, e perchè questo servizio ravviva il suo spirito bellico.

Debbo aggiungere che nel 1939 sono stati assegnati sei posti all'arma di cavalleria per il corso di Modena.

Questo piccolo numero ha fatto sollevare un grido di dolore nell'Arma come se si volesse quasi minarla alle sue basi.

Io allora vengo in difesa di questo numero 6. Questa cifra venne fissata in via eccezionale: ora invece del numero di 23 — quoziente della divisione del numero 236 che segna il ruolo organico, per 10, che segna la permanenza in anni nel grado di subalterno — a causa della maggiore immissione di questi ultimi anni.

Se l'Amministrazione della guerra dovesse oggi mettere un numero di posti maggiore vi

sarebbe probabilmente il Ministro delle finanze o la Corte dei Conti che gli fermerebbe il provvedimento, dato che non è consentito di aumentare neppure di un posto l'organico fissato dalla legge.

E vengo al vivo della mia proposta. Se il numero di 236 non va bene, bisogna aumentarlo, e bisogna che nel bilancio del Ministero della guerra sia aumentato il ruolo organico del numero dei subalterni. La mia proposta sarebbe appunto quella di dare due terzi agli effettivi ed un terzo agli ufficiali di complemento, ossia si dovrebbe raddoppiare quel numero. Questo però è un mio pensiero; naturalmente a questa mia proposta si possono opporre due ragioni: una quella del bilancio, e su questa non posso fare altro che ripetere la mia proposta in sede di bilancio della guerra; l'altra è quella della carriera, questione spinosa e complessa che è bene che io tratti per un momento.

La legge di avanzamento, e i suoi successivi aggiornamenti hanno avuto una mèta: quella del ringiovanimento dei quadri, evitando lunghe permanenze nei gradi inferiori. Queste presso a poco dovrebbero essere calcolate in 10 anni nel subalternato, 10 anni nel grado di capitano, 10 anni nel grado di ufficiale superiore. Ora, sempre per l'Arma di cavalleria, io dico che qualora l'aumento richiesto dovesse portare la permanenza nel grado di subalterno di cavalleria dalla media di 10 anni ad 11, 12, fino a toccare anche il 13, la cavalleria non piangerebbe. L'ufficiale subalterno di cavalleria ha, nella sua permanenza in questo grado, qualche cosa che lo avviva e lo anima: la passione per il cavallo. Inoltre, nei 10 anni successivi da capitano e nei 10 da ufficiale superiore, avviene nell'Arma di cavalleria, per forza di cose, una selezione maggiore che non nelle altre Armi per un complesso di ragioni varie: sarà qualche osso rotto, qualche spalla che non va, o il cuore che batte meno; quel tale cuore che batte in una maniera a venti o trenta anni, e può darsi che, maturando l'età per chi è sul cavallo, batta meno forte. Bisogna allora che la selezione in quel ventennio sia più rigorosa, ed allora ecco che si arriva ad affacciarsi al grado di colonnello in cui non ci sarà quel temuto rigonfiamento da pregiudicare la carriera dell'ufficiale di cavalleria che

conservi intatte le qualità di mente e di cuore. Sulla questione dei subalterni non ho altro da aggiungere.

Nel 1915, quando io era Capo di Stato Maggiore del Corpo di cavalleria, ho dovuto esaminare e proporre al mio Capo, che era un Principe di Casa Savoia, una disposizione, che è stata poi adottata dal Ministero della guerra di allora, di aggiungere cioè ad ogni squadrone di cavalleria (erano allora trenta reggimenti) dieci ciclisti. Lo squadrone, quando trovasi avanti ad una grande unità per svolgere una funzione, per esempio, quella esploratrice, se arrestato anche da una piccola resistenza, e la manovra a cavallo non può svolgersi per ragioni di terreno o di spazio, è costretto ad appiedare; il nucleo dei ciclisti toglieva questa piccola crisi che è necessario evitare per quanto è possibile.

Posso assicurarvi che durante la guerra questo sistema è stato molto apprezzato, e tutti i cavalieri ricordano quali vantaggi si sono avuti da questo piccolo nucleo che veniva dato allo squadrone.

Finita la grande guerra i trenta reggimenti sono diventati 12; sono sorte le divisioni celeri; sono venuti i carri veloci; anzi a proposito di questi carri è venuta quasi una infatuazione, tanto che si voleva anche trasformare un intero reggimento mettendolo tutto a carri veloci motorizzati, il che per fortuna non è avvenuto. I carri veloci vennero poi tolti dai reggimenti perchè effettivamente non erano il mezzo tecnico più adatto per appoggiare la manovra degli squadroni.

Oggi i sei reggimenti che sono nelle divisioni celeri hanno abbondanza di mezzi tecnici di fuoco a loro portata, anche senza averli organicamente con loro. Invece i sei reggimenti, che non sono indivisionati, non hanno che i loro cavalli, i loro cavalieri, i quattro squadroni a cavallo e lo squadrone di mitragliatrici pesanti. Io dovrei essere ben lieto di questo, manca però quella tale funzione di rapida eliminazione di piccole resistenze, che saranno più forti domani, ed allora lo squadrone a cavallo dovrà forzatamente e frequentemente ricorrere all'appiedamento.

Io proporrei al Ministro della guerra che agli squadroni a cavallo si dia un elemento che possa consentire di svolgere quelle stesse

funzioni. Io avevo pensato, all'aggiunta di mezzi meccanici potenti, come potrebbero essere le moto-mitragliatrici, o più potenti ancora. In seguito, ben riflettendo, ho finito per concludere che potrebbero essere sufficienti i ciclisti. Difatti noi vediamo il bersagliere ciclista che cosa sa fare e come sa arrivare dappertutto. Inoltre c'è anche il vantaggio che è dato dal fatto che il ciclista è silenzioso, mentre la moto è rumorosa, a meno che il progresso della tecnica odierna non riesca a renderla più silenziosa. Io credo che i ciclisti dotati di moschetti mitragliatori potrebbero far raggiungere lo scopo cui tendevo, se però assegnati fin d'ora in modo organico agli squadroni.

Comunque si tratta di una mia idea ed il Ministero della guerra ha tutti gli elementi per far esaminare la questione da organi competenti.

Desidero ancora sottoporre un altro voto al Sottosegretario della guerra. In Albania vi sono oggi due gruppi di squadroni: un gruppo di « Genova Cavalleria » e un gruppo di « Aosta ». Poichè sono in argomento permettetemi anche di rubarvi due minuti per ricordarvi un simpatico episodio. Quando in Roma il reggimento « Genova Cavalleria » ebbe l'ordine di mobilitare un gruppo di due squadroni e di tenerlo pronto a partire in 24 ore per destinazione ignota, il Comando del reggimento ebbe una ressa tale di ufficiali subalterni, effettivi e di complemento, i quali chiedevano di essere addetti a questi squadroni, che ne deve essere derivata per il Comandante una grande soddisfazione. Egli volle ricordare a tutti quegli ufficiali il motto del Reggimento: « Soit à pied, soit à cheval, mon honneur est sans égal »; motto che pure nella grande guerra, quando tutta o pressochè tutta la cavalleria era appiedata, ha fatto guadagnare al reggimento « Genova » una medaglia d'argento nella giornata gloriosa della conquista di quota 144 sul Carso che oggi è ricordata da un cippo che vi è stato posto. Ed è là in quel luogo ed in quella giornata che avvenne un fatto che a noi Italiani fa battere il cuore: cadde colà ferito chi era allora caporale bersagliere ed oggi è Primo Maresciallo dell'Impero.

« Genova » e « Aosta » hanno un gruppo in Albania. Permetta il Sottosegretario che io, a nome dell'Arma, faccia presente il voto che quei

due Reggimenti vedano ricostituiti in Italia i due squadroni che sono in Albania; in altre parole la mia idea si concreterebbe nella preghiera che si formi in Italia un nuovo reggimento di cavalleria.

Alla mia mente si presentano allora due nomi di reggimenti disciolti: reggimento «Montebello» (che segnò una delle vittorie del nostro primo Risorgimento nel 1859) e reggimento «Cavalleggeri di Lodi», il quale guadagnò due medaglie d'argento delle quali una in uno degli episodi più gloriosi di guerra coloniale che ebbe luogo a Monterus (1913) in Libia; in tale occasione un gruppo di squadroni fu protagonista di un episodio che andrebbe ricordato a caratteri d'oro in tutte le caserme di cavalleria. Il reggimento «Cavalleggeri di Lodi» ebbe giornate gloriose anche in Albania e nel combattimento di Fieri fu citato all'ordine del giorno.

Un'altra piccola raccomandazione al Sottosegretario e finisco le mie richieste che riconosco un po' troppo esigenti.

Il gruppo di squadroni del reggimento «Lancieri Milano», residente a Civitavecchia, avrebbe il grande desiderio, che è anche condiviso dalla città, di avere in consegna lo stendardo regimentale. Ciò non importa una spesa, ma è solo una soddisfazione morale.

Mi accorgo di essere andato un po' troppo innanzi con le mie richieste, ma a ciò mi ha spinto l'affezione per l'Arma che non da tutti è oggi considerata necessaria; anzi taluni, sia in Italia che all'estero, affermano che essa è un'arma di lusso, superata ormai dal sopravvenire dei mezzi meccanici di giorno in giorno più perfezionati. Io penso invece che nell'Arma di cavalleria vi è una tale somma di tesori di forze morali che sarebbe davvero imperdonabile errore il non averla disponibile in uno di quei momenti caratteristici che anche la guerra di domani può offrire, e che talvolta sono momenti decisivi.

E lasciatemi finire avvalorando ciò che vi ho detto con una frase che ha fatto battere il cuore a me e ai cavalieri d'Italia, quando in una recente adunata in Piazza Venezia, e cioè nell'adunata annuale dei Cavalieri d'Italia, venne pronunciata dal balcone di Palazzo Venezia da Colui che è il più fulgido assertore dei valori morali: «Chi dice Cavalleria dice domestichezza al rischio e devozione alla

Patria fino al sacrificio». Non ho altro da aggiungere. (*Vivi applausi*).

GIURIA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

GIURIA, *relatore*. Il senatore Sani ha parlato su tre argomenti: uno di carattere organico, un altro di carattere tecnico, il terzo di carattere, diciamo così, morale.

Per quanto riguarda i primi due argomenti io non ho la competenza per rispondere, perchè interessano direttamente il Ministero della guerra, e solo il Ministero della guerra può dire se il senatore Sani può essere contentato nelle richieste fatte. Quanto agli altri argomenti non posso a meno di associarmi a ciò che ha detto.

Una sola osservazione riguardo alla parte organica intendo aggiungere. Il camerata Sani, da brillante cavaliere quale è stato e quale è ancora, e per l'amore che porta alla sua bellissima e gloriosa arma, ha accennato solo alle deficienze degli ufficiali dell'arma di cavalleria. Effettivamente queste deficienze si sentono, ora, in tutte le armi e sono dovute ai fatti che tutti conoscono: l'Africa orientale che ha sempre bisogno di ufficiali, l'aumento di due Corpi d'armata in Libia, e quello che dovrà presto esservi per le forze armate che dovranno stabilirsi in Albania. La trasformazione poi delle divisioni da ternarie in binarie, col conseguente aumento del numero delle divisioni e del numero dei Corpi d'armata, fa sì che certamente il numero degli ufficiali dovrà essere aumentato.

Ma, ripeto, questo certamente ci dirà il Sottosegretario di Stato alla guerra. Non ho altro da aggiungere.

PARIANI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

PARIANI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. (*Vivi applausi*).

Camerati Senatori. Anzitutto un vivissimo ringraziamento al senatore Giuria per la collaborazione portata quale relatore sul bilancio dell'Amministrazione della guerra.

La sua esauriente relazione, tracciata con profonda competenza, costituisce motivo di particolare soddisfazione per l'alto valore delle considerazioni in essa contenute, e che sono indice sicuro della fervida passione con la

quale il Senato segue ogni provvedimento che riguarda l'Esercito.

Nella discussione del bilancio alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni ho illustrato essenzialmente il nuovo ordinamento dell'Esercito e gli aspetti salienti della nostra preparazione, intimamente aderente alla nostra dottrina di guerra.

Ed ho soprattutto messo in rilievo come i nuovi stanziamenti, che il Duce ha concesso all'Esercito, consentano di compiere un deciso balzo verso la sua mèta di potenziamento.

Vorrei qui completare l'esposizione, toccando un punto pel quale il Senato ha sempre mostrato un grande interesse: quello dei quadri.

Ma prima desidero rispondere alle richieste fatte dal senatore Sani.

Debbo ricordare in proposito che non conviene ripristinare un sistema che determini differenziazioni di carriera fra arma ed arma. Stiamo penosamente raggiungendo, coi provvedimenti adottati dal mio predecessore, una perequazione delle carriere proprio per togliere questo inconveniente, e non potrei quindi accogliere sistemi che lo facessero rinascere.

Sono sicuro che lo stesso senatore Sani non vuole questo, tanto che fa riferimento alla «più forte selezione naturale» che si verificherebbe in cavalleria a causa del maggiore logorio fisico degli ufficiali. Ma al riguardo debbo prospettare che i dati statistici non confermerebbero questo convincimento. Alla data di oggi, ad esempio, abbiamo il seguente numero di capitani e subalterni in aspettativa per infermità: fanteria 92, cavalleria 8, che, in confronto agli organici, corrispondono perfettamente: fanteria 1,8 per cento, cavalleria 1,3 per cento.

E debbo soggiungere che, se tali percentuali subiranno delle varianti, queste segneranno certamente un aumento per la fanteria, in conseguenza dello sviluppo sempre crescente della motorizzazione e specie delle sue specializzazioni (carristi, motociclisti) che non danno certo minor logorio fisico che non il cavallo.

Del resto, che l'eliminazione per logorio fisico in cavalleria risulti insufficiente nei riguardi dell'andamento delle carriere, si può desumere anche dal fatto che si sono dovuti ogni anno eliminare, in media, altri 5 capitani,

con giudizio d'avanzamento, oltre le perdite naturali.

L'organico dei subalterni di cavalleria è stato fissato sulla base delle varie necessità di inquadramento dei reparti e non dovrebbe dar luogo ad alcuna deficienza. Evidentemente impieghi straordinari, quali l'Etiopia, la Spagna, l'Albania hanno prodotto qualche deficienza; inoltre si è venuto a creare un maggior bisogno in relazione agli organici della cavalleria stabiliti nel 1936, in rapporto all'ordinamento dell'Impero, dal Ministero dell'Africa Italiana.

In tale ordinamento era previsto il fabbisogno di 27 subalterni: l'esperienza ha invece dimostrato come il territorio dell'Impero bene si presti a largo — per quanto speciale — impiego della cavalleria ed è, in proposito, allo studio qualche ritocco che porterà ad organici commisurati ai nuovi bisogni.

Naturalmente, sino ad approvazione di nuovi organici, il Ministero della guerra non può variare le cifre che gli sono state fissate. Ma posso assicurare che intanto magnifici ufficiali di complemento compiono il loro servizio con ammirevole entusiasmo e piena dedizione: lo dimostrano le numerose proposte pervenute di passaggio in s. p. e. per meriti di guerra. (*Applausi*).

Prendo atto del desiderio manifestato per l'aumento di un reggimento di cavalleria: fa parte di studi in corso.

Per quanto riflette lo stendardo del glorioso reggimento lancieri di Milano, si perverrà presto ad una soluzione (non appena sia in grado di provvedere alla sua mobilitazione come nuovo reggimento).

La questione di dotare di mezzi motomeccanizzati i 6 reggimenti di cavalleria non indisionati, per conferire ad essi la possibilità di superare più facilmente delle resistenze, fu già esaminata da tempo.

Come in tutte le cose: fautori e contrari.

L'esperienza potrà suggerire la soluzione migliore.

Per ora noi, poichè abbiamo mezzi motomeccanizzati nei 4 reggimenti bersaglieri, pure non indisionati, siamo in condizione di rinforzare con mezzi motomeccanizzati i reggimenti di cavalleria, quando la situazione lo esiga, senza con ciò appesantirli con un'assegnazione organica che in certi casi potrebbe essere anche inutile.

Quadri. — La legge del 1934 sull'avanzamento degli ufficiali ha quasi completamente raggiunto il suo scopo principale: lo sbloccamento delle carriere.

Infatti, se si esamina la situazione dei ruoli di ciascun grado, si rileva che per gli ufficiali generali e colonnelli i ruoli sono stati quasi completamente rinnovati; quest'anno saranno promossi generali gli ultimi colonnelli aventi anzianità 1932 e gran parte di quelli del 1933; per i tenenti colonnelli e maggiori, completamente rinnovati: non ci sono cioè tenenti colonnelli e maggiori aventi anzianità anteriore al 1934; per i capitani: i 2.000 ufficiali che rivestivano tale grado alla fine della guerra 1915-18 e che lo erano ancora nel 1934, sono stati sbloccati. Con le promozioni del corrente anno saranno promossi maggiori capitani con 10 anni di grado, cioè con la permanenza nel grado prevista dalla legge; per i tenenti: sono stati tutti sbloccati gli 800 ufficiali che erano subalterni in servizio permanente effettivo alla fine della guerra 1915-18. Nel corrente anno saranno promossi capitani i tenenti reclutati nel 1930, cioè aventi 9 anni di permanenza da subalterni in servizio permanente effettivo. Pertanto la legge del 1934 ha pienamente soddisfatto lo scopo per cui era stata fatta ed ora è in corso di definitiva redazione il Testo Unico sull'avanzamento. Esso è stato laborioso, ma qualunque attesa è giustificata dal fatto che tale testo deve costituire un caposaldo sul quale l'ufficiale, nell'intraprendere la carriera delle armi, deve trovare la tranquillità per il suo avvenire.

Tale Testo Unico avrà le seguenti caratteristiche: *Massima semplicità*: gli ufficiali saranno sostanzialmente ripartiti in due sole grandi categorie: ufficiali in servizio permanente effettivo e ufficiali in congedo, con conseguente abolizione del ruolo mobilitazione e delle posizioni di fuori quadro e fuori organico (rimarranno transitoriamente per gli ufficiali che già vi appartengono). *Avanzamento basato esclusivamente sulla selezione* che, insignificante nei gradi minori, diventa sensibile da tenente colonnello a colonnello, forte da colonnello a generale. *Abolizione delle promozioni per meriti eccezionali*. Restano le promozioni dovute a prove sicure e precisamente: la scelta per quelli che superano determi-

nate prove, il merito di guerra per quelli che se lo meritano sul campo di battaglia, ed anche questo regolato in modo equo per dare giusto premio ed evitare, allo stesso tempo, eccessivi scavalcamenti.

L'applicazione del Testo Unico avverrà senza perturbamenti, perchè saranno salvaguardati i diritti acquisiti.

D'altra parte sono lieto di poter annunciare che, per aumenti di organico (in corso di definizione) resi necessari da recenti avvenimenti, le eliminazioni obbligatorie (esclusi beninteso i non prescelti e le perdite dovute a cause naturali) per il corrente anno saranno limitate ai gradi di colonnello e tenente colonnello, ed anche per questi contenute in cifre assolutamente esigue.

Il Testo Unico rappresenterà in sostanza un complesso che per semplicità, giustizia, equità di trattamento, salvaguarda i legittimi interessi individuali, pur subordinandoli all'interesse collettivo dell'Esercito.

I nostri ufficiali sono stati sempre pronti ad ogni appello, hanno mostrato virtù di abnegazione veramente grandi, superando con ammirabile spirito di sacrificio e con generosa donazione di se stessi tutte le difficoltà che nella dinamica vita del Paese si sono presentate, ed alle quali si è dovuto fare rapidamente fronte.

Ovunque c'è stato bisogno di dare l'esempio, l'ufficiale l'ha dato non a parole ma con la propria vita: basta osservare le percentuali dei nostri eroi Caduti, sia nella grande guerra, sia nella conquista dell'Impero, sia sulle terre di Spagna (*Applausi*).

Ed il Paese è grato, e sono sicuro che i provvedimenti che vi saranno proposti avranno la vostra approvazione. Ne sono sicuro soprattutto perchè il Duce non ha nulla che Lo tocchi così profondamente nell'animo quanto il soldato: simbolo del valore italiano.

Ed è il Duce che ha dato le incisive direttive per il Testo Unico che deve garantire che i nostri ufficiali possano dedicarsi con ogni energia e serena fede alla grande opera di preparazione loro affidata. Essi potranno così dare la più assoluta garanzia che i milioni di magnifici soldati che possiamo mobilitare, potentemente armati per lo slancio di cui l'Italia ha dato e dà prova, siano guidati con

sempre più sicura perizia e sempre più travolgente impeto pei destini che ci attendono. (*Vivissimi generali applausi; molte congratulazioni*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio 1939-40 l'assegnazione straordinaria di lire 15.000.000 per lavori inerenti alla difesa del territorio dello Stato, al ricovero di materiali di guerra, alla costruzione e alla sistemazione degli edifici militari e spese di trasporto relative.

Art. 3.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal fondo a disposizione, di cui all'articolo 20 del Testo Unico approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928-VI, n. 263, sono — per l'esercizio finanziario 1939-40 — quelli descritti nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge.

Art. 4.

Per i capitoli indicati nell'elenco n. 2 annesso alla presente legge, è data facoltà al Ministro della guerra di conservare fra i residui i fondi disponibili al 30 giugno 1939-XVII, per provvedere nell'esercizio 1939-40 alla ricostituzione delle scorte di derrate e di materiali occorrenti all'esercito.

Art. 5.

Il numero medio dei sottotenenti di complemento che dovranno prestare servizio di

prima nomina durante l'esercizio 1939-40 è stabilito in quattromila.

Il numero massimo degli ufficiali di complemento da richiamare senza assegni durante l'esercizio 1939-40, ai fini dell'avanzamento, previsto dall'articolo 68, secondo capoverso, del Decreto ministeriale 6 luglio 1934-XII, concernente le norme per la prima applicazione della legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, è stabilito in duemiladuecento.

Il numero medio del personale specializzato, arruolato in base al Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2057 — convertito nella legge 16 gennaio 1936-XIV, n. 134 — è stabilito, per l'esercizio 1939-40, in quattromila.

Propongo che il bilancio sia approvato per acclamazione. (*Vivissimi e generali applausi*).

Il disegno di legge è approvato per acclamazione.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940 - Anno XVIII** » (N. 151). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII ».

Prego il senatore segretario Giusti del Giardino di darne lettura.

GIUSTI DEL GIARDINO, *segretario*. Dà lettura dello stampato n. 151.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DUCCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

DUCCI. Voglia il Senato consentirmi alcune parole sul bilancio della Marina, non per aggiungere qualche cosa alla sintetica relazione del camerata Giuseppe Rota, dalla quale ognuno potrà trarre le considerazioni numeriche di suo gusto, ma perchè a noi vecchi marinai che abbiamo l'onore di appartenere a questa Alta Assemblea, piace manifestare da questa

Aula l'espressione del nostro compiacimento a coloro che noi stessi educammo.

Considerazioni numeriche ho detto: quelle più sostanziali, organizzazione, approntamento dei mezzi, spirito, senso del dovere, preparazione del personale, scultoreamente ma con sobrietà da vecchio marinaio ligure, e senza lenocini oratori, vennero sintetizzate dal Sottosegretario di Stato alla Marina con queste parole, tratte dalle sue dichiarazioni alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni: « Saldissima la compagine della Marina, elevatissimo il suo animo, eccellente l'addestramento, intrepido lo spirito combattivo ».

Non si poteva meglio e con maggiore efficacia esprimere l'effettivo valore della Marina da guerra nell'anno XVII dell'Era fascista.

Non so quanto il Sottosegretario di Stato vorrà dire per illustrare anche al Senato queste sue confortanti e brillanti dichiarazioni: ma voglio sperare non si dorrà che io accenni ora brevemente, per voi, illustri camerati, alcuni eventi di questi ultimi tempi che tornano ad alto onore della Marina da guerra e di chi la dirige: il Duce e il suo primo infaticabile collaboratore.

È ormai da quattro anni che la flotta è interamente mobilitata pronta a qualsiasi evento e possiamo sinceramente ammirarne lo sforzo e la tensione per tanto tempo prolungatisi: ma ciò che più ancora conforta noi marinari è la comprensione che degli scopi e della importanza della Marina da guerra ha finalmente la Nazione. Voglio darvene un esempio, certo modesto, ma nella sua semplicità significativo: due giorni fa nell'entrare nell'ascensore del Senato, l'usciera che chiudeva i battenti mi rivolse queste parole: « Ammiraglio, ha letto quanto è successo in America? » Alludeva all'infausta disgrazia del sommergibile affondato, alle cui vittime l'animo generoso dei marinai d'Italia, che va al di là di ogni risentimento politico, manda il suo riverente e commosso saluto. (*Vivissimi applausi*). « Da noi, continuò il mio interlocutore con manifesto senso di orgoglio e di ammirazione, i nostri sottomarini vanno anche a più di 100 metri in piena sicurezza ». Ecco, pensai, è proprio vero quanto il Sottosegretario alla Marina affermò alla Camera nel suo discorso del 10 maggio: « Il popolo italiano possiede oggi una coscienza navale ».

Quando potrà scriversi la storia, sarà meglio noto ed ammirato il travaglio delle nostre navi a cui fu affidata la sorveglianza delle acque spagnole in difesa della civiltà; saranno meglio noti i problemi di ogni specie che i nostri bravi ed arditi comandanti seppero silenziosamente risolvere per mesi e mesi senza nemmeno il conforto della radio per richiedere a Roma precisazioni, sempre in continua estenuante vigilanza contro attacchi dall'aria o subacquei, replicatamente minacciati.

Le due grandiose esercitazioni navali in onore del Führer e del Principe Paolo Reggente di Jugoslavia, ambedue alla ambita presenza dell'Augusto Sovrano e del Duce, l'una nel maggio del '38, l'altra di pochi giorni orsono, furono di gran lunga le più complesse manifestazioni del genere eseguite in simili circostanze. Alla prima presero parte 184 unità più 4 squadriglie dell'aviazione per la Marina; alla seconda 104 più 2 squadriglie. Non si trattò solo di parata ma di ardite manovre e di tiri di artiglieria contro navi radiocomandate, che confermarono l'abilità manovriera dei comandanti, la perfetta armonia, la più precisa comprensione fra chi ordinava dalla plancia di comando e chi obbediva nelle macchine. L'uscita dal porto di Napoli, che fu compiuta in circa mezz'ora, rilevò ardimento, affiatamento, sicurezza di manovra e disse chiaramente come in caso di allarme, vuoi dal mare che dal cielo, le nostre navi sarebbero pronte in pochi istanti a correre contro il nemico o a liberarsi dalla più penosa delle situazioni per dei veri soldati, quella cioè di non poter reagire ad una offesa con tutte le proprie forze, ma di doverla subire quasi passivamente.

Si definì oltr'alpe — e scusatemi se ve ne faccio menzione chè meglio sarebbe ripetere col divino Alighieri « non ti curar di lor . . . » — che simili manovre fanno di acrobazia. Sia: ma forse l'acrobazia, quando non sia spirituale, non è scuola di coraggio, di virtuosità, non abitua al pericolo?

Quelle esercitazioni acrobatiche permisero il 6 aprile scorso a ben 100 navi di uscire senza il minimo inconveniente, e in pochissimi minuti, da Brindisi e da Taranto dopo aver imbarcato in meno di 5 ore dall'ordine l'intero corpo di spedizione di Albania e gran parte dei suoi servizi. Ebbe così inizio quella spedizione di alto mare che metteva per la terza volta in

luce, nello spazio di pochi anni, la più completa e fraterna collaborazione fra Marina ed Esercito: spedizione che nella mattina dello stesso giorno era stata preceduta dal ritiro dei nostri connazionali dai porti albanesi a mezzo delle medesime navi da guerra, che prima della mezzanotte riprendevano il mare da porti della penisola. Erano stati ritirati da Durazzo 300 connazionali, da Valona 714: altri 200 erano stati trasportati a Saseno: fra i mille e più, molte donne, molti bambini.

I porti da occupare 4: cominciando dal nord S. Giovanni di Medua, Durazzo, Valona e Santi Quaranta. L'occupazione di ciascun porto era stata affidata alle quattro Divisioni della prima Squadra, Ammiragli Jachino, Spatiello, Riccardi, di Giamberardino.

Come è noto, la formazione della testa di sbarco, che provoca il primo contatto col nemico, è riservata per vecchia tradizione alle Compagnie da sbarco della Marina e al battaglione S. Marco, poi rincalzati dalle truppe del Regio esercito. Criterio direttivo dunque fu quello di imbarcare le compagnie da sbarco delle navi maggiori, e i marinari del glorioso battaglione, che dalla Cina al Piave hanno lasciato indelebili tracce della loro abnegazione e del loro valore, sulle unità siluranti, come quelle che possono maggiormente avvicinarsi alla spiaggia; mentre prendevano imbarco sulle navi maggiori, sugli incrociatori e su pochi piroscafi noleggiati, gli uomini del Regio esercito e della Milizia con armamenti, autocarri e carri leggeri.

Complessivamente presero parte all'operazione 2 corazzate, 7 incrociatori, 13 cacciatorpediniere, 14 torpediniere, 3 Mas, 12 sommergibili in servizio di vigilanza al largo, 9 navi ausiliarie della Marina da guerra, 10 piroscafi e motonavi mercantili, 33 motopescherecci, e 10 rimorchiatori. Il totale degli uomini partecipanti all'impresa fu di 14.110 uomini per la Marina da guerra, di cui 1610 formarono i gruppi da sbarco. La marina mercantile vi partecipò con 860 uomini e il Regio esercito con la Milizia volontaria per la sicurezza nazionale con 14.182 uomini, 135 carri armati, 168 automezzi, 12 stazioni radio, oltre parecchie tonnellate di materiali vari.

È inutile io dica che cordialità e affiatamento fra gli ufficiali come fra soldati, camicie nere

e marinai, furono immediati e l'ospitalità offerta dalle navi ai camerati degna delle tradizioni marinare. In tutti traspariva il più vivo entusiasmo, l'assoluta fiducia di riuscire a qualunque costo.

Una calma di mare meravigliosa favorì la spedizione dalle coste italiane a quelle albanesi e il sonno rigeneratore di quei prodi. Alle prime luci dell'alba le navi erano già ai loro posti di fonda: le unità sottili con i gruppi da sbarco vicini alle spiagge o ai pontili, più arretrate le navi maggiori, ancora più esterni i trasporti con le truppe terrestri: i pochi idrovolanti della aviazione della Marina in esplorazione sul mare per tutta la giornata del 7 da S. Maria di Leuca verso nord per informare il Comando in Capo navale, che aveva sede a Valona con la Divisione delle corazzate, di avvicinamenti inopportuni e poco amichevoli.

Era prevedibile la presenza di Zog presso uno dei punti di sbarco avendo giurato di cingere la spada di Scanderbeg o di morire combattendo alla testa dei suoi fedeli: ma, seguendo il più salutare esempio del rampollo Salomonico, Zog, non catafratto di ferro ma di oro e di gioielli sottratti allo Stato, si avviava a Kacavia, passando i confini dell'Ellade mentre i nostri marinai mettevano piede sulla sua terra.

Manifesta l'organizzazione della prezzolata resistenza perchè all'estero si potesse gridare all'aggressione, e sofisticare sul diritto del popolo albanese di scegliersi il proprio Re e di liberarsi da un sovrano che tutto aveva commesso per alienarsi l'animo del suo popolo. Organizzazione uniforme che mirava prima a far scendere a terra i marinai e poi concentrare contro loro in ben studiati punti il tiro di fucili, di mitragliere e a Durazzo anche di sei pezzi di artiglieria, nella speranza di vederli retrocedere nelle loro imbarcazioni e di contentare così i giornali di oltre Alpe e oltre Manica al soldo di ben noti e spregevoli pagatori, ma pronti a cambiar casacca come il Vertumno etrusco della ben nota elegia di Properzio. Vana speranza!

Solo a S. Giovanni di Medua il tiro da terra venne iniziato contro le stesse siluranti al largo e contro le imbarcazioni che si recavano a terra: ma, nè il ferimento di alcuni marinai, nè lo spessaggiar dei colpi sugli elmetti ral-

lentarono la marcia: raggiunti i fondali di un metro e 30, i garibaldini del mare si buttarono in acqua e col fucile in alto raggiunsero di un solo slancio la spiaggia, riuscendo in 20 minuti a rendersi padroni del villaggio e delle vicinanze, da cui gli aggressori erano fuggiti. Consolidata la testa di sbarco e giunti a terra i bersaglieri, la Marina cedè il Comando per il prosieguo delle operazioni verso l'interno.

A Durazzo la presenza di artiglierie e il maggior numero di fucili e mitragliere resero più difficile l'occupazione: alle 5 e un quarto le 4 torpediniere, che cito a titolo di onore, Lupo, Lince, Lira, Libra, si affiancavano successivamente alle banchine del porto sotto il fuoco nemico, che provocò la nostra immediata reazione. La compagnia da sbarco della Regia nave Fiume prende la testa e si avvia di corsa verso la città sottoposta dopo 100 metri ad un intenso ed improvviso fuoco di mitragliatrici e fucileria che parte dalle case e dal vecchio forte veneziano ove ha sede la stazione radio. Il secondo plotone subisce gravi perdite: la compagnia si attesta nel punto raggiunto mentre le quattro torpediniere e i caccia-torpediniere di sostegno avanzato battono efficacemente le zone di resistenza avversaria: i sei pezzi di artiglieria vengono con poche salve ben centrate inutilizzati. La compagnia del Fiume raggiunta da altre forze da sbarco dopo mezz'ora di sosta riprende la sua marcia raggiungendo le prime case. Prima delle 7 cioè, dopo un'ora e mezzo, la situazione è completamente dominata e poco dopo le truppe dell'Esercito sbarcano sul piazzale della banchina in perfetta tranquillità.

In città qualche altra fucilata dalle finestre a cui i marinai rispondono con bombe a mano con abilità da discoboli, con l'ardore di Toti, marinaio e bersagliere. Alle 9 e mezzo l'occupazione è completa e la Marina può cedere orgogliosa il Comando al Generale comandante le truppe con la consueta formula « nulla di nuovo ».

Le compagnie da sbarco rientrano sulle proprie navi: sono caduti sul campo due sottufficiali, 5 marinai: 37 i feriti fra cui il capitano di fregata comandante le forze da sbarco, il capitano di corvetta comandante del distacco spiaggia, 3 giovanissimi subalterni.

Su questo avvenimento così riferì a suo

tempo l'Ammiraglio Riccardi comandante della 1^a Squadra e nostro collega: « La compagnia da sbarco del « Fiume » e il battaglione S. Marco hanno dato alla patria i primi caduti. Il secondo plotone della compagnia del Fiume fu falciato da un aggiustato tiro di mitragliatrici, mentre precedeva su di un tratto scoperto per raggiungere una più protetta linea di avanzata. Su quella banchina la nostra gioventù marinara orgogliosa del compito che doveva svolgere ha fornito un generoso tributo di sangue, ma non ha arretrato di un centimetro; ed accanto ai morti, nei cui occhi non ancora spenti era sempre riflesso l'ardore dell'offerta vitale, i vivi si sono distesi, sì, ma per meglio impugnare le armi ed esercitare nel nome della loro nave il sacro diritto di quella vendetta ad essi imposta da immediata eredità di fraterno affetto ».

Anche alla marina di Valona lo sbarco non avvenne senza resistenza, ma fu contenuto più facilmente: così che alle 8,35 il reparto da sbarco della Regia nave Cavour potè entrare nella città di Valona accolto festosamente dai pochi abitanti rimastivi. Alle 12 la responsabilità delle operazioni a terra veniva trasmessa all'Esercito.

A Santi Quaranta alle 7 veniva iniziato lo sbarco nonostante una vivissima azione di fucileria e mitragliatrici che provocò da parte nostra una altrettanto forte reazione: ma immediatamente interrotta quando alle 7,27 comparve sulla riva un pope agitante un drappo bianco mentre dal municipio si ammainava la bandiera albanese. Occupato il paese alle 10 l'Esercito assumeva la responsabilità della piazza mentre le forze di marina rientravano a bordo con la salma di un marinaio del battaglione S. Marco, un sottufficiale segnalatore gravissimo poi deceduto ed altri otto feriti fra cui il capitano di fregata comandante le forze da sbarco.

In tutti i porti rimasero elementi del battaglione S. Marco e i destinati alle capitanerie per la salvaguardia del traffico marittimo. Fatti di minore importanza nel successivo giorno 8, in special modo per accompagnare l'avanzata dell'Esercito verso l'interno con tiri di artiglieria, chiudevano il breve ma glorioso episodio della occupazione costiera dell'Albania da parte della Marina ed il Comandante

in capo così poteva concludere il suo rapporto:

« Ammiragli, comandanti, ufficiali ed equipaggi hanno dato una prestazione d'opera senza misura; l'energie di tutti si sono tese nel massimo rendimento e le volontà si sono fissate sul segno senza alcuna riserva. Mai ho visto una così perfetta unione fra spirito e materia, una così completa dedizione a Coloro che impersonano la sacra realtà della Patria; mai come in questi giorni ho sentito alto l'orgoglio del comando che mi è stato affidato ».

Questa, camerati, è la Marina d'oggi, questa la Marina che vive in silenzio la sua fede e la sua passione entro le navi di acciaio nella infinita solitudine del mare, mentre temprava animi e corpi nella diuturna lotta contro gli elementi e contro innumeri insidie. Sicura nel divenire della Patria e nel suo genio indistruttibile, è pronta con le forze sorelle a tutti i rischi, se sarà necessario affrontarli per il raggiungimento di quella pace dal Duce auspicata, la pace nella giustizia, la pace romana, la sola voluta da questa nostra Italia sabauda e fascista.

Disse d'Annunzio: la bestia non può prevalere... e non prevarrà. (*Vivissimi applausi*).

ROTA GIUSEPPE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

ROTA GIUSEPPE, *relatore*. Mi rimetto a quanto ho esposto nella mia relazione.

CAVAGNARI, *Sottosegretario di Stato per la Marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

CAVAGNARI, *Sottosegretario di Stato per la marina* (*Vivi applausi*). Camerati Senatori, una volta di più il Duce mi affida l'incarico e mi tocca l'onore di sintetizzare dinanzi a voi la situazione della nostra Marina, nel momento in cui state per votare il bilancio di previsione delle spese ad essa attinenti per il prossimo esercizio finanziario.

Considero sempre distinto privilegio il poter riferire al Senato sull'opera da noi compiuta, sui risultati ottenuti e sui propositi per l'immediato avvenire, poichè, se c'è di conforto la vostra approvazione, ci sono di stimolo l'interessamento e la competenza dell'Alta Assemblea, la quale mai, prima d'ora, ha contenuto un sì gran numero dei suoi membri che appartengono ai ruoli della Regia Marina.

Non intendo adempiere soltanto una formalità protocollare, prima di iniziare il mio esposto, rivolgendo un vivo ringraziamento al vostro relatore, il senatore Rota, che da tanti anni nella sua coscienziosa disamina suffraga l'impostazione del nostro bilancio con acute osservazioni, sempre preziose e gradite.

Ringrazio poi il camerata senatore Ducci per il suo appassionato intervento nella discussione e per il giudizio da lui espresso sul nostro lavoro e la nostra attività. Egli ha portato in questa Aula una elevata risonanza del grande interessamento di questo Consesso ai problemi che riguardano la nostra Marina da guerra. Questo interessamento sarà molto apprezzato dalla Regia Marina.

Definisco « soddisfacente » la situazione attuale della Marina e, poichè è mio costume far cauto uso degli aggettivi e promettere meno di quel che possa mantenere, il Senato può affidarsi al significato rigorosamente esatto di questa mia definizione.

Navi ed armi non temono il confronto con le similari di qualunque altra potenza navale.

Possediamo ormai un'attrezzatura industriale che vanta una tradizione di prestigio mondiale e che è in grado di fornirci quanto di meglio l'ingegno e la tecnica specializzata possono oggi produrre, senza che s'abbia mai a ricorrere ad alcun apporto straniero.

Così, in 17 anni di regime fascista, abbiamo ricostruito una flotta, che eccelle per le qualità dei prototipi, l'omogeneità delle varie classi di naviglio, la proporzione dei suoi elementi e l'armonia con la nostra dottrina d'impiego.

Flotta oggi totalmente moderna; ma appunto perchè è tale oggi, se non l'alimentassimo anno per anno e non ne sostituissimo di continuo le unità di più rapido logoramento, ad una certa data diverrebbe totalmente antiquata.

Non correremo questo rischio.

Ogni anno e da molti anni il Senato, in sede di bilancio, ascolta l'annuncio delle nuove costruzioni navali imperturbabilmente decretate poco prima dal Duce e da lui commisurate ai vari stadi dell'evoluzione del nostro apparecchio per la guerra marittima.

È recentissima la sua decisione d'impostare due nuovi grandi incrociatori, che rispondono

a speciali requisiti, nonchè alcune squadriglie di grandi cacciatorpediniere, un altro notevole numero di sommergibili ed una considerevole aliquota di naviglio ausiliario.

Questo nuovo contributo alla consistenza della flotta non è soltanto destinato a sostituire, a tempo opportuno, unità meno recentemente entrate in servizio, ma incrementa in misura tutt'altro che trascurabile i gruppi, pur già notevoli, del nostro naviglio protetto, leggero e subacqueo.

Peraltro, rammento che è già in corso di realizzazione la sezione di programma navale, annunciata or fa un anno, e comprendente i dodici incrociatori da 3.400 tonnellate di dislocamento tipo, i quali si intitolano ai nomi di Imperatori romani, e il gruppo di 16 grandi sommergibili che ricorderanno il nome di ammiragli, di scienziati, di somme glorie del Fascismo e delle guerre di Africa e di Spagna.

In tal modo manterremo, dunque, e magnificheremo due delle più salienti caratteristiche della nostra flotta: l'arma subacquea e il naviglio veloce.

In quanto alle corazzate stimiamo di avere per il momento sufficientemente provveduto alle nostre necessità e che, sebbene esse siano indubbiamente l'ossatura maestra di una flotta, dovevamo, al presente, fronteggiare di preferenza il fabbisogno di navi di più rapido logoramento e di più pronta realizzazione.

Del resto non è ormai molto lontano il giorno in cui apprenderete che il *Doria* e il *Duilio*, il rimodernamento dei quali rappresenterà un successo ancor maggiore di quello ottenuto nei due *Cavour*, e così il *Littorio* e il *Vittorio Veneto*, le prime due massime unità navali del nostro tempo; apprenderete — dicevo — che esse staranno per entrare quasi simultaneamente a far parte delle nostre Squadre. (*Applausi*).

Alle corazzate similari *Impero* e *Roma* si sta lavorando con ritmo soddisfacente.

È fuor di dubbio che in avvenire questo già potente nucleo pesante dovrà essere rinforzato. Gli elementi per una tale decisione sono e saranno sempre diligentemente studiati e sottoposti al giudizio del Duce.

Se voi, Senatori, vorrete prendervi il gusto di sfogliare gli *Annuari Navali* di questi

ultimi 5 o 10 anni — per non guardare troppo indietro — vi apparirà notevolissimo, in valore assoluto ed in valore relativo, il recente sviluppo della nostra flotta e, per quel che avete appreso dalle mie dichiarazioni, quanto intenso sia o sia per essere questo processo di evoluzione al presente e nel futuro prossimo.

Ma vorrete anche considerare che questa stessa evoluzione si è compiuta e si compie mentre la Marina ha dovuto, deve e dovrà sempre poter fronteggiare situazioni che comportano l'imminenza dell'entrata in azione di tutti i suoi mezzi.

Ciò non facilita l'opera nostra; ma non ne siamo contrariati, poichè da questa stessa complicità sono scaturiti, per altro verso, grandi vantaggi di cui dirò in seguito.

A differenza delle altre Forze Armate, la Marina è e deve essere sempre repentinamente e totalmente impiegabile e quindi intieramente addestrata. La sua mobilitazione, effettuabile nel volgere di giorni o di ore, riguarda più che altro i suoi apparecchiamenti costieri e le sue difese passive. Su l'apporto di nuova potenza, nel corso di una guerra, non è da farsi calcolo per almeno un anno o due.

La nostra organizzazione, che si è gradualmente trasformata ed affinata in questi ultimi anni, ci ha consentito e ci consente di aver la flotta di continuo e senza periodiche crisi, tanto depredate in passato, in condizioni di immediato impiego nella sua normale efficienza.

È questo, a mio avviso, uno dei più considerevoli risultati delle riforme organiche che abbiamo adottato da ormai quattro anni ed è stato conseguito in virtù del nuovo sistema della leva marittima, di un sempre più consono proporzionamento tra la leva e il volontariato e di una più razionale e proficua distribuzione dei vari periodi dell'anno addestrativo e di nuovi metodi dell'addestramento.

Nell'intento medesimo, qualcosa resta a fare ch'io ritengo di grande importanza.

Dobbiamo tendere a fissare il più a lungo possibile l'uomo alla nave, poichè soltanto una prolungata o, per lo meno, una sufficientemente prolungata destinazione dei comandanti, degli Stati Maggiori e degli equipaggi sulle stesse navi ne accresce notevolmente l'efficienza e il rendimento.

Non è di oggi questa nostra convinzione e avremmo già adottato i provvedimenti che servono al caso, se quella stessa benvenuta crisi di sviluppo della nostra flotta non ci avesse costretto a sopperire nel miglior modo possibile ad un quasi già raddoppiato fabbisogno di personale istruito.

Nel volgere dei più prossimi anni avremo gradualmente quadri e masse sufficienti all'incremento quantitativo del naviglio; ma io confido che il Ministro delle finanze ci concederà anche quel necessario margine che consentirà di prepararci in tempo una disponibilità di ufficiali, di sottufficiali e di gente, necessaria per realizzare l'invocata stabilità di destinazione.

Sono, d'altra parte, convinto che il danaro così speso sarà messo a buon frutto, non soltanto per l'efficienza della flotta ma per il risparmio che deriverà da più appropriate cure al materiale.

Ciò permetterà anche di stabilire una logica rotazione nei periodi di armamento e di riserva delle varie unità, i quali coincideranno con i grandi mutamenti del personale e i grandi lavori di manutenzione.

Infine, dovremo all'uopo modificare — e non ci metteremo molto tempo — il criterio che ha sin qui regolato l'attribuzione dei vari incarichi agli ufficiali di ogni grado e alcune condizioni oggi dichiarate necessarie per l'avanzamento.

Faccio un esempio: è oggi previsto che ad un ufficiale dello stato maggiore nel grado di tenente di vascello siano normalmente e successivamente assegnati questi incarichi: un periodo di comando di guardia su grande nave di superficie; un periodo per il corso di specializzazione; un periodo di capo servizio tecnico su grande nave; un periodo alle Scuole C. R. E. M. o all'Accademia navale o in altra destinazione particolare; un periodo di ufficiale in seconda su di una silurante; un periodo alla Scuola di comando navale; un ultimo periodo di Comando di unità subacquea o di superficie, sempre necessario per l'avanzamento.

Nel grado inferiore o superiore a tenente di vascello, la rotazione delle destinazioni è analoga. Qualcosa di simile avviene in quasi tutti gli altri corpi di Ufficiali della Regia Marina.

A partire dal grado di tenente di vascello, in tutti i gradi dello Stato Maggiore è stato fin qui ritenuto requisito quasi indispensabile aver fatto prima il comandante in seconda; è poi tassativo il Comando Navale. Frequentemente il Comando Navale esercitato nel grado inferiore è ripetuto nel grado successivo su unità semplici o complesse, che variano soltanto per un progressivo aumento del dislocamento.

Grande ambizione e privilegio è stato e sarà sempre considerato da noi il Comando Navale; aspirazione e invocazione di ogni età. È incontestabile il valore di questa molla, di questa scuola e di questo vaglio.

Ma io ritengo che per giungere alla quanto mai proficua e necessaria stabilità delle destinazioni navali occorra rinunciare a qualche cosa e precisamente stabilire che nei gradi da tenente di vascello a capitano di fregata incluso sia prescritto, due volte soltanto nei tre stadi, sia l'incarico di comandante in seconda sia l'esercizio del Comando Navale.

In tal modo soltanto noi potremo vieppiù fissare gli ufficiali sulle navi, meglio utilizzare la specializzazione di ciascuno e ne deriverà — vantaggio non trascurabile agli effetti familiari — una maggiore stabilità dei singoli nelle varie sedi.

Non si abbia timore alcuno che lo standard dei nostri comandanti ne debba scapitare.

Questi giovani — e tanto più giovani del passato — dimostrano ogni giorno e in ogni occasione la loro maturità e il loro valore. E giovani si deve essere sulla plancia di comando di una nave da guerra dei nostri tempi. Giovani e temprate le energie, giovani ed adeguate le mentalità.

Alla loro preparazione supplisce l'intensità e il metodo dell'addestramento.

Sono così venuto a far cenno ad un altro campo, nel dominio dell'efficienza navale, nel quale siamo da qualche tempo incamminati per la via giusta che conduce rapidamente alla mèta.

Il metodo addestrativo dei nostri complessi navali ha subito in questi ultimi anni una notevole evoluzione, che ha potuto progressivamente verificarsi in grazia alla modernità e all'eccellenza del nostro materiale bellico, alla pratica acquisita dal personale nel suo impiego, alla capacità e alla passione di coloro

eui sono affidate le responsabilità e la direzione di un così importante compito. Come non esiste più un periodo dell'anno particolarmente dedicato alla preparazione per l'impiego delle armi, poichè durante tutto l'anno gli uomini, le navi, le armi si cimentano nelle varie esercitazioni, e nel progredire di un programma sempre più complesso si succedono i controlli dei comandi delle unità, delle Divisioni, delle Squadre e delle Commissioni ministeriali; così i programmi stessi sono concepiti e — il che è più importante — realizzati, in modo da conseguire un ininterrotto affinamento della preparazione, riproducendosi, con il massimo della verosimiglianza, le più svariate condizioni della guerra sul mare.

Siamo definitivamente usciti da una forma scolastica ed affrontiamo quotidianamente la più approssimata realtà.

Per questa via persevereremo ed ogni anno constateremo nuovi immancabili progressi.

Non voglio lasciare l'argomento uomini, navi, armi senza far cenno a coloro che sulle navi combattono con un'arma essenziale e fondamentale nella strategia e nella tattica sul mare: la macchina, la macchina — in Marina — per antonomasia, che imprime agli scafi la velocità, primo elemento di vita, di combattività, di potenza, di offesa e di difesa.

I nostri apparati motori, prodotti su concezioni esclusivamente italiane, da una nostra industria di antica e gloriosa affermazione, endotermici ed esotermici, conferiscono alle nostre navi una ben importante aliquota della loro efficienza. Efficienza messa quotidianamente a prova e che richiede dall'uomo, dal combattente che le aziona, capacità, tensione di nervi e di menti, spirito di sacrificio impareggiabile, cura assidua e coscienziosa.

Al Corpo del Genio navale, che tra le sue attribuzioni ha attualmente anche quella della condotta degli apparati motori e al personale meccanico che lo coadiuva a bordo devesi, dunque, notevole parte del potenziale bellico della nostra flotta.

In tutte le precedenti occasioni, in cui mi fu dato di illustrare al Senato lo stato di efficienza e le necessità della Marina, non ho mancato di porre in risalto l'importanza degli apprestamenti costieri, ai quali la flotta si appoggia in pace e in guerra. La potenza di

una Marina non può valutarsi soltanto in base alla consistenza, all'armamento e all'addestramento della sua flotta. Deve farsi riferimento anche alle sue possibilità operative, in ogni tempo, nei bacini ove dovrà spostarsi, combattere e trovar ricovero e quindi alle caratteristiche strategiche e logistiche dei suoi punti di appoggio.

Le organizzazioni politico-militari degli Stati esteri che più ci interessano e le tendenze della stessa natura più di recente manifestatesi, così come le nostre nuove esigenze imperiali, amplificano i teatri delle nostre operazioni marittime e, di conseguenza, l'indispensabile rete dei punti di appoggio sulle coste, per le nostre Squadre. D'altra parte cresce, di anno in anno, il numero delle nostre navi, crescono le loro dimensioni, si complicano le loro esigenze.

A costituire una base navale concorrono i moli, i depositi di combustibili e del munizionamento, le officine, i bacini di carenaggio, le caserme, le difese del fronte a mare e le difese controaeree. Ove non esista tutto questo, non esiste una base navale.

Tanto complesso e costoso è un siffatto apprestamento, che si deve cercare di ridurre al minimo il numero delle basi in ogni scacchiere.

Ma — data l'imponenza quantitativa delle squadre di una grande Marina moderna e la ormai imprescindibile necessità di diradare sufficientemente gli elementi all'ormeggio per non soggiacere ad un troppo elevato rischio di offesa dall'alto — ove non si disponga — come quasi sempre avviene — di colossali specchi d'acqua riparati e muniti, si dovrà provvedere ad aumentare il numero dei punti di appoggio negli scacchieri principali.

Il sistema delle basi così costituito, studiato e organizzato in funzione di molteplici e complessi requisiti, suggerirà il più opportuno schieramento delle forze navali e, di volta in volta, le possibilità e l'ampiezza della manovra strategica.

Questi semplici accenni pongono in rilievo l'importanza dell'attrezzamento costiero di una grande Marina, ma danno anche l'idea del gravame finanziario che tutto ciò comporta.

Non v'è possibilità di scelta. Solo esiste il saggio criterio di proporzionare sempre le

spese per siffatto titolo a quelle man mano da erogarsi per le nuove costruzioni navali.

Questa, per decisione del Duce, ancor più rigorosamente che per il passato, sarà la nostra direttiva.

Altra aliquota delle nostre risorse di bilancio sarà devoluta d'ora innanzi in maggior proporzione, ai servizi sussidiari della flotta.

Ho fatto in precedenza accenno alla necessità e alla possibilità realmente esistente che la Marina mantenga tutti i suoi mezzi efficienti e pronti in ogni tempo. Ho anche detto che la mobilitazione della Marina concerne particolarmente gli apprestamenti costieri. Ovviamente, anche la mobilitazione dei riservisti per armare le difese e le unità minori, normalmente mantenute con equipaggi ridotti, e per i nuclei dei complementi di guerra di tutta la flotta, ha una grande importanza e si deve effettuare con straordinaria celerità e con ordinato congegno.

Anche sotto questo punto di vista posso dichiararmi soddisfatto.

Possediamo ormai una organizzazione perfettamente rispondente allo scopo per rapidità e precisione di funzionamento. Abbiamo di recente anche istituito un modernissimo impianto meccanico di statistica presso il Comando superiore del Corpo Reale Equipaggi, il quale consente un perfezionamento organico di grande valore, sia nei riguardi del personale in effettivo permanente servizio che per l'ordinamento, la chiamata e l'afflusso delle riserve istruite.

Questa mia attestazione ha un particolare valore, poichè deriva non soltanto dalla convinzione di aver bene organizzato questo settore del nostro apparecchio guerresco, ma anche dal controllo della effettiva prova che abbiamo dovuto e potuto compiere bene e ripetere più volte, negli ultimi anni decorsi.

È anche questo uno dei lati positivi del regime di alta vibrazione in cui la Marina ha vissuto e vive da tempo, in conseguenza degli eventi:

La tensione e lo sforzo che tali eventi ci hanno imposto non solo fronteggiarono efficacemente le situazioni, ma temprarono e colaudarono uomini ed organismi.

È questo rilievo valga sia nel campo organico che in quello addestrativo, parimenti fondamentale.

Anche al Senato, come pochi giorni or sono alla Camera, io debbo mettere in evidenza due fattori che di recente hanno portato un contributo molto notevole alla Marina. Alludo alle organizzazioni premarinare della G. I. L. e alla istituzione della MILMART.

Della prima le nostre leve marittime e il nostro volontariato risentono già un reale, profondo, vasto, direi quasi insperato beneficio, sì che vogliamo — per nostro conto — valorizzarlo sempre di più.

Per la seconda, non soltanto la Marina ha ottenuto un notevolissimo alleviamento dei suoi impegni meno consoni alla sua natura e alla disponibilità di risorse umane, provvidenziale nel presente stadio di sviluppo; ma, concorrendo in buona parte alla costituzione dei quadri con ufficiali già appartenenti ai suoi ruoli e all'efficienza della nostra istituzione con l'applicazione dei suoi metodi tecnici, ha la sicurezza di essere coadiuvata nelle difese dei fronti a mare da una Milizia spiritualmente e tecnicamente ad essa molto affine.

Per completare questa mia breve aggiornata esposizione sull'efficienza della Regia Marina, desidero far cenno alla compiuta e provata organizzazione del Comando centrale.

È ben nota al Senato la fisionomia, acquisita da qualche anno presso di noi, dal Ministro, Capo dell'Amministrazione, ma anche Capo, nel senso più lato, della Forza Armata; al fianco del quale è posto, quale collaboratore tecnico, il Capo di stato maggiore.

Il carattere e la complessità, sempre più pronunciate, della guerra sul mare hanno costretto a creare, immediatamente dopo, l'organo di Comando centrale, lo strumento cioè che consente al Capo di accentrare e di esercitare la sua azione univoca e tempestiva nella condotta della guerra.

Ciò è stato realizzato e provato. L'organo esiste, funziona e soddisfa ai requisiti necessari. È ovvio ch'io non scenda in dettagli su l'argomento.

Camerati Senatori, concludo: gli eventi più gravi e complessi non potranno mai cogliere di sorpresa la Marina, neppure nelle fasi del suo sviluppo in atto, che procede secondo un ben determinato piano di realizzazioni e con mètte ben precise.

Pronte sono le navi, le armi, gli uomini.

Considerevoli le riserve, provvidamente accumulate, anche per un conflitto di lunga durata.

Abbiamo la coscienza di aver messo a buon profitto il tempo e le risorse.

Abbiamo l'orgoglio di aver sempre potuto corrispondere alle funzioni e ai compiti che ci sono propri.

Abbiamo la fede indomabile che i fati non potranno mentirci.

Abbiamo soprattutto la volontà inflessibile di riuscire e di vincere.

Fede e volontà che Mussolini ha penetrato e radicato nei cuori e nelle menti degli Italiani, e dei suoi marinai tra i primi. (*Vivissimi generali applausi; molte congratulazioni*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Le assegnazioni autorizzate col Regio decreto-legge 19 aprile 1937-XV, n. 674 — convertito nella legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2371 — e col Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 1934 — convertito nella legge 27 dicembre 1937-XVI, n. 2425 — i proventi delle navi radiate versati in Tesoreria nell'esercizio 1937-38 devoluti al bilancio Marina a norma dell'articolo 6 del Regio decreto-legge 21 dicembre 1922-I, n. 1800, nonchè la quota stabilita dall'articolo 20 del Regio decreto-legge 10 marzo 1938-XVI, n. 330, per le sovvenzioni alla costruzione di navi mercantili, sono iscritte per lire 155.886.309 nella parte ordinaria, al capitolo n. 60, e per lire 10.000.000 in quella straordinaria, al capitolo n. 77.

Art. 3.

Le disposizioni di cui agli articoli 20 e 44 del Testo Unico concernente l'amministrazione e la contabilità di Corpi, Istituti e Stabilimenti militari, approvato con Regio decreto 2 febbraio 1928-VI, n. 263, sono estese anche 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 1939-40 complessivamente la somma di lire 3.000.000.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio 1939-40, potranno operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui ai succitati articoli, sono descritti nell'elenco annesso alla presente legge.

Art. 4.

È prorogata a tutto l'esercizio finanziario 1939-1940 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 al 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.

Propongo che anche questo disegno di legge sia approvato per acclamazione. (*Vivissimi e generali applausi*).

Il disegno di legge è approvato per acclamazione.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII » (N. 150). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: discussione del seguente disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII ».

Prego il senatore segretario Giusti del Giardino di darne lettura.

GIUSTI DEL GIARDINO, segretario legge lo stampato n. 150.

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

FERRARI CRISTOFORO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

FERRARI CRISTOFORO, relatore. Per non ritornare su quanto è stato trattato alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni mi limiterò a dare qualche cenno su un argomento importante e di attualità che nella relazione della Commissione di finanza è stato ricordato: le attività tecniche nel quadro della nostra aviazione. Scopo: dare idea del volume e della varietà delle questioni che sono sul tappeto.

Industria di aeronautica. — Essa, oltre che essere soggetta alla disciplina dell'industria comune, ha speciali relazioni con l'aeronautica, che richiedono un particolare governo ed indirizzo. Tali relazioni riflettono l'efficienza dei quadri dei dirigenti negli uffici tecnici e nelle officine ed inoltre la efficienza produttiva che deve sempre tenersi all'altezza del progresso e nei quantitativi voluti dai programmi vigenti.

Enti tecnici di Stato. — Hanno numerosissimi incarichi che vanno dalla costruzione e manutenzione degli impianti edilizi ai servizi delle telecomunicazioni ed assistenza del volo e a tutto ciò che riflette approvvigionamento dei materiali di volo, studi, esperienze e ricerche.

A prescindere dagli ordinamenti, che sono in continua evoluzione per adeguarsi ai tempi, i

principali problemi di attualità allo studio riguardano il personale superiore per ciò che concerne la quantità (organici) e la qualità (specializzazione in alcuni rami e conveniente avvicendamento nelle diverse branche di altri rami). Anche per il personale inferiore si tende a migliorarne le doti, per renderlo sempre più idoneo a collaborare nei numerosi impieghi che già vengono affidati, ed altresì a incrementarne gli organici.

Materiali di volo. — I nostri Enti tecnici sono particolarmente attrezzati per studi dei materiali da costruzione per aviazione che debbono rispondere al requisito severo: massima robustezza col minimo peso. È nel campo degli acciai, leghe leggere ed extraleggere specialmente che si verificano continui progressi e che agli studi inerenti le caratteristiche chimiche, tecnologiche e i trattamenti termici si dà molto sviluppo. Assai curate le applicazioni delle resine sintetiche. Nel campo dei carburanti in questi ultimi anni alcuni tipi hanno avuto influenza notevole sulla evoluzione delle caratteristiche dei motori. Da ricordarsi le numerose questioni che riflettono l'allestimento dei velivoli e precisamente: le installazioni strumentali, quelle ottico-fotografiche, quelle radio-telegrafiche. Esse sono curate, sia per la rispettiva importanza che per la loro costante evoluzione, conseguenza del progresso. Nel campo della aerodinamica, della idrodinamica e della gasdinamica sono considerevoli gli elementi che gli impianti di Guidonia possono mettere a disposizione dei progettisti e degli studiosi. In molte delle attività di cui si è fatto cenno accade talvolta che quando sembra che un vertice o una fase di stazionarietà sieno stati raggiunti, nuove ingegnose strade si aprono per consentire di procedere oltre. L'Aeronautica è una delle più squisite espressioni della civiltà moderna ed essa che è attività tecnica per eccellenza, è suscettibilissima delle influenze del progresso.

Vi confermo quanto la relazione della Commissione esprime: che l'Aeronautica è coi suoi Enti tecnici perfettamente attrezzata per corrispondere a tutto ciò che ad essa si richiede e che le autorità centrali responsabili agevolano con spirito di larga comprensione la difficile marcia nel settore delle attività tecniche aeronautiche. (*Vivi applausi*).

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. (*Vivi applausi*). Camerati Senatori, sarò molto breve, data l'ora tarda.

Nel breve periodo intercorso fra le dichiarazioni da me fatte alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni in data 5 maggio ultimo scorso e le odierne, due avvenimenti di importanza internazionale si sono svolti, nel ritmo febbrile che oggi guida la vita dei popoli verso il proprio destino: e cioè la visita del Duce in Piemonte, la firma del Patto d'acciaio.

Ritengo interessante riferirmi a ciascuno dei due eventi per la parte che ha attinenza all'Aviazione, poichè ciò mi darà modo di precisare alcuni punti essenziali già espressi nell'altro ramo del Parlamento, e mi permetterà di illustrare, senza tuttavia enunciare cifre di carattere riservato, il grado di potenza oggi raggiunto dall'Armata aerea che veglia in armi a difesa del cielo della Patria.

Visita del Duce in Piemonte: la prima squadra aerea, le cui sedi territoriali sono dislocate in tempo di pace sui campi della valle Padana sino al meridiano del Parma, aveva allineato sui nuovi grandi aeroporti di Caselle Torinese e di Novara Cameri le proprie squadriglie di linea.

Il Duce volle percorrere a piedi il fronte di schieramento, e guardare negli occhi gli equipaggi di volo, in attimi di comunione spirituale indimenticabile. Ogni comandante di grande unità dava al Duce rapporto della forza presente, e ad ogni cifra faceva seguire il commento: di cui « tanti » reduci dall'Africa Orientale Italiana, « tanti » reduci dalla Spagna. La somma superava sempre l'80 per cento. (*Vivi applausi*). L'aviazione fascista, oltre che la quotidiana abitudine al rischio, ha già dato due volte battaglia in campo aperto e due volte ha vinto. (*Vivi applausi*).

Il fronte di schieramento sui due campi raggiungeva la lunghezza di quattro chilometri: su di esso, gli apparecchi da bombardamento erano su tre schiere, quelli da caccia su quattro. Tali dati possono tornare utili agli informatori d'oltralpe, che possono sommarli a quelli relativi alle altre squadre metropolitane ed a quelli dell'Africa settentrionale e dell'Impero.

Ultimata la rivista, la divisione da caccia « Borea » ha preso il volo. Quattordici squadriglie si sono staccate dal suolo in meno di cinque minuti, si sono prodotte in una serie di esercitazioni d'assieme, in cui l'audacia tecnica di ogni singola evoluzione scompariva di fronte alla perfetta regolarità del complesso; squadriglie che manovravano come un insieme di addestratissimi fanti in ordine chiuso sul terreno levigato di una piazza d'armi.

Quando l'ultima squadriglia da caccia, ultimato il proprio compito, stava per toccare sincronicamente il terreno d'arrivo, sul cielo del campo si iniziava la sfilata, a bassa quota, della divisione da bombardamento « Drago », guidata dal posto di comando a mezzo radio.

Nè la visita del Duce si è limitata ad ispezionare i reparti.

Numerose officine di costruzione d'apparecchi e motori hanno offerto lo spettacolo d'una intensa vita di lavoro condotta a tempi serrati, in una fusione armonica di esperti tecnici e di maestranze intelligenti che dimostrano di avere piena coscienza dell'importanza del proprio compito, e l'adempiamo col massimo rendimento.

Ciò mentre è in atto il programma di decentramento geografico delle industrie aeronautiche, per cui all'inizio del prossimo anno la produzione del Paese sarà in eguale misura ripartita tra la valle Padana e l'Italia centro-meridionale, secondo gli ordini impartiti dal Duce nell'ottobre dell'anno XVI.

Il secondo evento, la firma del Patto d'acciaio, ha trovato l'aviazione pronta al proprio posto di avanguardia. Stretto il Patto fra i due Stati dell'Asse, quando ancora Berlino e Roma risuonavano del plaudente consenso delle folle, le due aviazioni per prime si incontravano nell'ambito del trattato. L'Aviazione è infatti una massa d'urto di immediato impiego al primo scoppio di una guerra, capace sin dall'inizio delle ostilità di portare al nemico colpi che potrebbero anche essere di carattere determinante. È logico e naturale perciò che l'Italia e la Germania, avendo dato il massimo impulso all'arma che ha indiscutibili possibilità di accorciare la guerra, si siano incontrate, subito dopo la pattuizione dell'alleanza, e prima ancora che in altri campi, sul piano dei reciproci accordi aeronautici. A tale riguardo

consentitemi il più assoluto e doveroso riserbo: sia sufficiente il comunicarvi che le tre giornate romane del Sottosegretario all'Aviazione del Reich sono state dense di proficuo lavoro, che avrà in frequenti periodiche riunioni ulteriore sviluppo, poichè essenzialmente l'Arma aerea è per sua natura portata a infrangere qualsiasi tentativo di accerchiamento. (*Vivissimi applausi*).

A tal riguardo le due guerre che la nostra aviazione ha di recente combattuto e vinto, ci hanno fornito insegnamenti preziosi. È ormai indiscutibile assioma, e qui giova ripeterlo, che non v'ha forza terrestre o marittima che possa vincere la propria battaglia senza un adeguato concorso dal cielo: ma l'Arma aerea può ormai da sola combattere, strenuamente, efficacemente combattere e condurre il nemico ad una situazione talmente disperata da permettere, con ulteriore sforzo, il consolidamento della vittoria mediante l'ultimo crollo e la materiale occupazione del territorio.

Non sembra che l'esperienza spagnuola abbia rischiarato le menti dei critici irriducibili sulla efficacia dell'offesa aerea. Alcuni di essi su riviste e giornali ne sottovalutano gli effetti e danno sfogo ad un ampio respiro di soddisfazione constatando che Madrid, Barcellona, Valencia e Cartagena non sono ridotte ad un cumulo di macerie fumanti: altri le concedono una grande efficacia morale, cui tuttavia è possibile trovare antidoti e formare l'abitudine: altri ancora vorrebbero, ostinatamente illusi, convenzioni e patti che interdicano agli aerei di agire al di fuori del chiuso campo tattico di una determinata azione bellica.

Ora, la chiara, precisa documentazione fotografica e testimoniale raccolta dai nostri competenti organi di informazione a riguardo della guerra di Spagna, dimostra che l'efficacia del bombardamento aereo supererà qualunque previsione anche nostra. Essa è massima sui centri di vita: la massa d'esplosivo vi lavora in pieno, ed ovunque cada, la bomba produce danni impressionanti ed irreparabili, anche se non scoppia direttamente sul bersaglio ma nelle sue immediate vicinanze. Se Valencia, Barcellona, il centro di Madrid sono intatte, ciò è soltanto perchè Franco non ha voluto portarvi l'offesa dall'alto. Solo su Barcellona è stata lanciata qualche bomba per rappresaglia dei

bombardamenti di Pamplona e Salamanca: eppure è bastato ciò per portare all'estremo limite la resistenza della popolazione.

Ma quando si visitino ancor oggi i quartieri del porto di Valencia e il porto di Barcellona, obiettivo di ripetuti bombardamenti da parte di poche decine di aerei, si ha l'impressione completa di come venga ridotto un centro abitato: e cioè un cumulo di macerie ove è impossibile svolgere qualsiasi genere di vita.

Quasi sempre l'incendio ha completato l'opera di distruzione, e le località sono state per sempre abbandonate dalla popolazione e dai comandi od uffici.

Altrettanto efficace è l'azione degli aerei sulle navi.

I piroscafi mercantili ne sono la più facile preda, come i 162 bastimenti affondati o gravemente danneggiati nei porti della costa orientale della Spagna dimostrano.

Noi abbiamo, bastimento per bastimento, la documentazione esatta trovata presso i Comandi di Porto di Barcellona, Valencia e Cartagena.

Nelle ultime settimane che precedettero la disfatta dei rossi, i noli per ciascun viaggio diretto alla costa orientale della Spagna equivalevano al costo dell'intero bastimento: e la fame era alle porte. È facile pensare alle conseguenze del blocco aero-marittimo d'una Nazione che abbia necessità di contare sui rifornimenti via mare.

Impressionante altresì è l'effetto del bombardamento aereo sui depositi di carburanti. Un solo bombardamento con bombe da 50 chilogrammi ha incendiato tutti i depositi di Valencia bruciando di colpo 30 mila tonnellate di petrolio e benzina.

Altrettanto dicasi per gli altri depositi di Malaga e Barcellona. Generalmente è bastato colpire ed incendiare un solo serbatoio perchè il fuoco si comunicasse anche agli altri.

Tutti i tentativi per soffocare o circoscrivere l'incendio sono stati sempre vani. Qualche serbatoio di nafta ha continuato a bruciare per intere settimane. Il serbatoio di benzina non incavernato o comunque non protetto, si deve considerare bersaglio facilissimo e vulnerabilissimo. La sua incolumità pertanto non può durare che qualche giorno dallo scoppio di una guerra: non si può assolutamente con-

tare su di essi per la condotta delle operazioni ed il rifornimento della Nazione. L'aviazione italiana ha tutta la propria benzina di mobilitazione conservata in serbatoi assolutamente alla prova.

Allo stato attuale della tecnica del tiro aereo e della potenza distruttiva delle bombe, gli obbiettivi che subiscono maggiori danni sono quindi, in ordine decrescente, i centri abitati, i serbatoi di essenza combustibili, le fabbriche, le navi mercantili, gli impianti portuali, le navi da guerra, i campi d'aviazione, le strade ferrate, i trinceramenti.

Nella guerra spagnola non si sono seguiti i concetti propri di una guerra aerea senza quartiere. Intanto, il numero degli apparecchi impiegati è stato minimo, dell'ordine di uno a cinquanta in confronto a ciò che può riservarci la guerra di domani. Inoltre di fronte alle poche migliaia di chilogrammi di bombe lanciate da pochi aeroplani sui porti e su altri obbiettivi di importanza aeronautica e che pure tanto effetto hanno avuto nel logorare la resistenza dei rossi, sono state impiegate decine di migliaia di chilogrammi a sconvolgere le rocce e i sassi d'Aragona, Castiglia e Catalogna, nelle zone stesse battute dalle artiglierie. Di regola, dove giunge il cannone, è inutile bombardare con l'aeroplano. Tale condotta di guerra è stata imposta dallo speciale carattere di guerra civile. Ma se il Generale Franco avesse voluto la distruzione completa di Valencia, Barcellona, Alicante, l'esecuzione dell'ordine avrebbe richiesto solamente alcuni giorni di tempo. Nè è da illudersi che in casi analoghi la difesa contraerea possa validamente opporsi, specie se la rete d'avvistamento non riesca ad avere, per la conformazione geografica dell'obbiettivo, il tempo necessario per entrare in funzione tempestivamente, come sulle coste o presso i confini.

Il camerata senatore Ferrari, con quella acutezza d'indagine che gli è propria, della quale dà quotidiana prova nella direzione della città aeronautica sperimentale di Guidonia, ha illustrato al Senato, nella relazione del bilancio e nelle conseguenti dichiarazioni, la opera di potenziamento dell'aviazione fascista, e l'appassionata fede con cui il personale tutto, piloti, tecnici, specialisti, adempie la propria missione.

Vi è motivo di essere orgogliosi di quanto è stato compiuto in ogni campo: orgogliosi, ma non soddisfatti. Con il rapido evolversi delle caratteristiche degli aerei, aumentano in proporzione geometrica le necessità contingenti. Se, ad esempio, l'aumento dell'autonomia permette già oggi alla nostra aviazione da bombardamento di raggiungere con una tonnellata di bombe qualsiasi punto del Mediterraneo, qualsiasi centro vitale d'un probabile nemico di domani, e svincola l'Italia dalla netta posizione di inferiorità che la propria configurazione geografica sino a ieri le aveva imposto, consentendole una immediata efficace rappresaglia a qualsiasi offesa, è necessario tenere presente che analoghe caratteristiche saranno possedute dagli aerei degli eventuali avversari, e che, affinché una rappresaglia sia temuta ed abbia efficacia, dovrà essere condotta con forze preponderanti e raggiungere effetti distruttivi in proporzione assai maggiore.

Se l'aumento della velocità permette ai nostri aerei da caccia e combattimento di dare battaglia e severamente punire il nemico che osi invadere il nostro cielo, è necessario che il loro numero sia moltiplicato in ogni settore, poichè la maggior velocità e la configurazione delle nostre frontiere permetteranno all'avversario di giungere sull'obbiettivo pressochè all'improvviso.

Inoltre, è sempre necessario tenere ben presente che, mentre l'esercito ha per avversario l'esercito, e la marina la flotta e gli obbiettivi navali del nemico, l'aviazione deve portare la propria offesa non solo contro l'aviazione, e l'esercito, e la flotta ma contro l'intero territorio nemico per fiaccarne ovunque la resistenza: è necessario tener presente che il logorio dell'armata aerea supera il 50 per cento nel primo mese di guerra; e che se un aeroplano si riproduce in tre mesi, per formare un pilota è necessario un anno d'intenso lavoro.

Assai pericoloso pertanto sarebbe il dichiararsi soddisfatti e creare a se stessi dannose illusioni.

Il Duce conosce nei più minuti dettagli i termini del problema e da sperimentato pilota sa valutare elementi e circostanze per scegliere la giusta via nel momento più opportuno.

E d'altra parte è notorio che se il rendimento

d'una armata aerea è il prodotto, oltre che del numero, della qualità dei mezzi e soprattutto dello spirito di chi li adopera, nel campo dei valori internazionali la nostra lira fa di gran lunga premio sull'oro. (*Vivissimi applausi*).

Il Senato ben conosce quale sia l'eroismo leggendario dei nostri aviatori per i quali la perizia, l'ardimento, lo sdegnoso sprezzo del rischio costituiscono norma di vita. Il Senato ben conosce quale fulgido serto di glorie abbia coronato la vittoria delle nostre ali in pace e in guerra nei cieli di tutto il mondo; l'aviazione legionaria che di recente ha concluso la propria vittoriosa azione contro la coalizione bolscevica sul cielo di Spagna, ha iscritto nel proprio Albo di Onore 42 medaglie d'oro, di cui 37 alla memoria; 2255 ricompense al Valor militare: di queste 132 alla memoria. (*Vivissimi prolungati applausi*).

L'aviazione di questa nostra Italia, creata dalla Rivoluzione, destinata a portare nell'azzurro, sempre più alto e più lontano, le insegne trionfanti di Roma, è ben conscia della grave responsabilità che le incombe: i nostri piloti sono ansiosi di assolverla, offrendone, come ogni giorno fanno, in pegno la vita. (*Vivissimi generali applausi; molte congratulazioni*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero per l'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

I prelevamenti dal Fondo a disposizione iscritto al capitolo n. 15 del predetto stato

di previsione, in base all'articolo 7 della legge 22 dicembre 1932-XI, n. 1958, possono effettuarsi a favore dei capitoli indicati nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge.

Art. 3.

Per i capitoli indicati nell'elenco n. 2 annesso alla presente legge è data facoltà al Ministro dell'aeronautica di inscrivere i fondi residui rimasti al 30 giugno 1939-XVII in aumento agli stanziamenti di competenza per far fronte alle spese di cui ai capitoli medesimi.

Art. 4.

Sono autorizzate per l'esercizio finanziario 1939-40 le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 40.000.000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, comprese quelle riguardanti i campi di fortuna, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 67.085.500 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari;

lire 150.000.000 per spese relative ai servizi aeronautici nell'Africa Orientale Italiana.

Propongo che anche questo disegno di legge sia approvato per acclamazione. (*Vivissimi, generali e prolungati applausi*).

Il disegno di legge è approvato per acclamazione.

Per le Forze Armate d'Italia.

PRESIDENTE. Il Senato del Regno, che ha approvato per acclamazione gli stati di previsione delle nostre Forze Armate, non può abbandonare questa Aula senza rivolgere un orgoglioso reverente pensiero agli eroici Caduti di tutte le armi (*il Senato, in piedi, applaude lungamente*); senza rivolgere un devoto saluto alla Maestà del Re Imperatore, in nome del quale i soldati della terra, del mare e dell'aria combattono e muoiono; senza rinnovare l'espressione della sua ferrea devo-

zione al Duce, animatore della nuova posanza delle Forze Armate d'Italia. (*Vivissimi e generali applausi*).

Saluto al Re!

Saluto al Duce!

Il Senato risponde con unanime e fervidissimo entusiasmo.

Domani alle ore 16 riunione dell'assemblea plenaria col seguente ordine del giorno:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII (161). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII (175). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conti consuntivi dell'Amministrazione autonoma delle poste e dei telegrafi, per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36 (186). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conti consuntivi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36 (187). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36 (188). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo della Tripolitania per l'esercizio finanziario 1932-33 (189). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo della Tripolitania per l'esercizio finanziario 1933-34 (190). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo della Cirenaica per l'esercizio finanziario 1932-33 (191). — (*Appro-*

vato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni);

Conto consuntivo della Cirenaica per l'esercizio finanziario 1933-34 (192). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo dell'Eritrea per l'esercizio finanziario 1932-33 (193). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo dell'Eritrea per l'esercizio finanziario 1933-34 (194). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo della Somalia per l'esercizio finanziario 1932-33 (195). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conto consuntivo della Somalia per l'esercizio finanziario 1933-34 (196). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Modificazioni all'ordinamento giudiziario (158). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*);

Conversione in legge con approvazione complessiva, dei Regi decreti-legge emanati fino al 10 marzo 1939-XVII e convalida dei Regi decreti, emanati fino alla data anzidetta, per prelevazioni di somme dal Fondo di riserva per le spese impreviste (159). — (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*).

Al termine della riunione il Senato si adunerà in

COMITATO SEGRETO

ORDINE DEL GIORNO

Rendiconto delle entrate e delle spese del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI (*Doc. V*);

Progetto di bilancio del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII (*Doc. IV-A*).

La riunione è sciolta (ore 20,15).