

CXIIIª SEDUTA**MARTEDÌ 29 MARZO 1938 - Anno XVI****Presidenza del Presidente FEDERZONI****INDICE**

Congedi	Pag. 3781
Disegni di legge:	
(Presentazione)	Pag. 3781
(Seguito della discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-Anno XVII » (2142); « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (2152); « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (2159). — (Approvati dalla Camera dei Deputati).	3781
BONGIOVANNI	3782
GRAZIOSI	3783
DUCCI	3785
RUSSO	3788
BASTIANELLI	3790
GIANNINI	3793
OTTAVIO ZOPPI	3796
MONTEFINALE	3798
SECHI	3799
DE BONO	3800

Interrogazioni:

(Risposta scritta alle interrogazioni dei senatori Majoni e Taramelli). 3802

Relazioni:

(Presentazione) 3781, 3801

La seduta è aperta alle ore 16.

BONARDI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Gigante per giorni 1; Scipioni per giorni 2; Spezzotti per giorni 4; Tallarigo per giorni 1.

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

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Bonardi di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicate alla Presidenza.

BONARDI, *segretario*:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Ministro dell'Africa Italiana:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 194, relativo al finanziamento della sezione autonoma della Cassa di risparmio della Libia per le Case popolari (2215).

Dal Ministro dell'Educazione nazionale:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1938-XVI, n. 193, concernente l'acquisto, mediante espropriazione, della casa ove Alessandro Manzoni abitò in Milano (2216).

RELAZIONI.

Dalla Commissione di finanza:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2165). — *Rel. DE VITO.*

Seguito della discussione complessiva dei disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (N. 2142); « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (N. 2152); « Stato

di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (N. 2159). — (Approvati dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione complessiva dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, di quello del Ministero della marina e di quello del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII.

BONGIOVANNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONGIOVANNI. Onorevoli Colleghi, gli oratori che ieri hanno parlato sopra questo bilancio hanno preso in esame alcuni settori particolari dell'aprestamento militare terrestre; accennerò io pure ad una questione particolare, con la brevità che è consigliata dalla mole di lavoro che ancora sta davanti al Senato. La questione che io tratterò sarà quella della nuova regolamentazione dell'Esercito. Argomento poco noto e che credo interesserà il Senato.

Da vari anni ormai, di pari passo con l'adozione dei nuovi ordinamenti e delle nuove armi, frutto d'esperienza della grande guerra, e dei più recenti conflitti, una nuova regolamentazione informata soprattutto alla guerra di movimento è in atto presso tutti gli eserciti. Da noi, iniziata coll'avvento del Fascismo, è stata perseguita con costanza, se pure con criteri non sempre uniformi, e sta oggi per giungere ad uno stadio che non voglio dire definitivo, perchè questa è materia in continua evoluzione, ma che rappresenterà la base di un periodo forse non breve di stabilità.

La nostra nuova regolamentazione si divide in due branche, l'una di carattere generale, l'altra di carattere particolare.

La prima comprende due testi essenzialmente importanti: il *Regolamento d'istruzione* ed il *Regolamento di servizio in guerra*. Il *Regolamento d'istruzione* è una geniale concezione italiana del dopoguerra, un libro che si potrebbe dire di pedagogia militare: in sintesi è istruzione sul modo di istruire la truppa. La nuova edizione del 1937-XV aggiorna il testo precedente e conferisce una particolare importanza al metodo. Di più esalta lo spirito pratico, il quale deve essere intonato alla necessità fondamentale dell'istruzione militare, non meno che alla psicologia del giovane italiano di oggi. Il principio della diretta responsabilità dei capi è ribadito e posto in grande rilievo, specialmente rispetto alla personalità del comandante del reggimento. Viene richiamata poi l'attenzione sul fatto che il cittadino italiano diventa soldato all'atto della leva fascista e perciò entra in servizio spiritualmente preparato e in parte anche professionalmente istruito. Viene segnalato poi il valore basilare dell'istruzione dei piccoli reparti; vengono illustrate le istruzioni nei campi d'arma, di recente creazione; sono date norme per la im-

postazione e l'esecuzione di tutte le esercitazioni, dalle minori alle grandi manovre. Particolare sviluppo ha poi le direttive che riguardano l'addestramento dei quadri, tanto permanenti, quanto di complemento.

Sempre nel 1937-XV è venuto alla luce il nuovo testo del *Regolamento sul servizio in guerra*, aggiornamento, o meglio, rifacimento del precedente che risaliva al 1912. Molti argomenti che in questo erano inclusi sono andati man mano e logicamente a prendere posto in altri regolamenti di carattere generale, di pubblico dominio o riservati, sicchè il nuovo testo è risultato agile, di facile comprensione, omogeneo, aderente alle presenti condizioni ed esigenze dell'esercito in guerra.

Gli argomenti trattati sono: la disciplina di guerra, a proposito della quale, nobilmente e con senso profondamente umano, si fa appello all'esempio dei Capi, ed alle loro cure costanti per il benessere materiale e morale dei dipendenti; il servizio di polizia, delicatissimo sempre e difficile in tempo di guerra, affidato all'arma dei Carabinieri Reali, la quale, col tradizionale suo senso di responsabilità e con la sua lunga esperienza, dà sicuro affidamento a ben assolverlo; il funzionamento dei comandi e servizi, che tende a divenire ogni giorno più serio e complesso.

In allegato si tratta esaurientemente del movimento e stazionamento delle truppe, inteso a divulgare concetti e criteri noti finora ad un ristretto numero di ufficiali e che la guerra moderna di masse e la larga introduzione nei servizi militari degli autotrasporti, hanno elevato a primaria importanza, specie nella guerra di movimento.

La seconda branca della nuova regolamentazione è quella tattica d'arma.

Per la fanteria, nel 1936-XIV hanno visto la luce le nuove *Norme per il combattimento della Fanteria*, che trattano, in generale della fisionomia della battaglia e, in particolare, dell'addestramento delle unità minori, squadra, plotone e compagnia. Faranno seguito altri capitoli sull'addestramento del battaglione e delle unità superiori, delle truppe alpine e delle unità carriste; ed anche sull'impiego delle nuove armi della fanteria: mitragliatrici leggere e pesanti, fucili mitragliatori, mortai da 45 e da 81, cannoncini anticarro e bombe a mano.

Di particolare interesse è la nuova *Istruzione per l'artiglieria nel combattimento*, edita, essa pure, lo scorso anno sostituendo istruzioni e norme concepite nell'immediato dopo guerra e oggi superate. I criteri fondamentali dell'impiego del cannone rimangono immutati, ma si mira oggidì ad una maggiore mobilità ardita e manovriera e soprattutto si mira al tempestivo intervento ed alla rapida manovra del fuoco a massa.

Anche la regolamentazione tattica relativa alle truppe celeri ed alle varie specialità del Genio è ora in una fase di promettente aggiornamento.

Onorevoli Colleghi, questa nostra regolamentazione è ispirata alla dottrina tattica, oggi domi-

nante presso tutti gli eserciti, della guerra di movimento, prontamente risolutiva delle situazioni strategiche; dottrina questa che in ogni tempo è stata in onore, e che, dopo la grande guerra del 1914-18, ha avuto un nuovo e potente impulso dalla spontanea e, quasi direi, violenta, reazione contro l'incubo della trincea, ossia contro l'opposta dottrina che, non già per deliberato consenso degli eserciti in lotta, ma per forza di circostanze, aveva dominato la vicenda del grande conflitto: quella cioè della guerra di logoramento attraverso lunghissimi periodi di stabilizzazione degli schieramenti. Come avviene di tutte le reazioni, anche questa andò e si mantenne per alcuni anni oltre il limite di un logico realismo. Si tende oggi ovunque a concezioni più equilibrate, suggerite tanto dal ragionamento, quanto dall'esperienza delle campagne svoltesi dopo il 1918; le quali campagne, se non sono paragonabili a quelle della grande guerra per la vastità e soprattutto per l'equilibrio delle forze e degli armamenti degli opposti partiti, tuttavia sono preziose per l'esperienza e per la misura delle possibilità delle nuove e delle nuovissime armi.

Il concetto della guerra risolutiva a mezzo della manovra rimane e rimarrà dominante; ma la dottrinaria esaltazione offensiva degli scorsi anni si è razionalizzata con l'aperto riconoscimento della necessità in tutte le guerre del tempo nostro, dell'organizzazione difensiva su vasti tratti dello schieramento.

Anche la nostra nuova regolamentazione si è, in tal senso aggiornata e talune sue norme, specialmente per quanto concerne il fuoco d'arresto e il razionale impiego delle nuove armi, sono ispirate a sane ed equilibrate concezioni.

Mi consenta l'onorevole Ministro di trarre da tutto ciò la logica conseguenza della opportunità di inserire e di incrementare nella preparazione bellica delle nostre forze armate terrestri, anche l'addestramento specifico, teorico e pratico, alla costituzione pronta, improvvisa degli schieramenti difensivi.

Noi tutti che abbiamo esperienza di guerra, ben sappiamo che la scelta e l'organizzazione delle fronti di difesa nella guerra campale, richiedono intuito, prontezza, rapidità, capacità professionale ed esperienza; e ben ricordiamo la mole immane di lavoro notturno, di lotte, di sterili sacrifici, di angosciosi disagi che ha imposto alle nostre truppe, durante la grande guerra, la necessità di correggere nel tracciato e nel profilo l'organizzazione difensiva dapprima stabilita.

In Spagna, in Cina, nella stessa Etiopia tutti gli eserciti combattenti, vinti e vincitori, sono passati attraverso periodi anche lunghi di stabilizzazione delle loro fronti di schieramento; tale fenomeno si ripeterà fatalmente e in ben più larga misura, in una guerra europea.

L'Esercito italiano, che con costante successo perfeziona di giorno in giorno la sua preparazione alla guerra, a tutte le specie e forme di guerra,

deve curare anche questo particolare addestramento, non limitandolo ai reparti zappatori del Genio, ma estendendolo a tutti i combattenti e in particolar modo agli ufficiali, senza tema che esso possa comunque affievolire lo spirito offensivamente combattivo che è e resterà alla base dell'educazione spirituale e professionale di tutte le nostre forze armate.

Sento, onorevoli Colleghi, di potere sicuramente affermare che l'addestramento tattico delle nostre forze armate terrestri ha raggiunto, già da oggi, un grado di efficienza mai toccato nei tempi passati, dalla costituzione del Regno in poi, tale da assicurare, sul campo di battaglia, il razionale, utile e proficuo impiego degli uomini e dei materiali che la Nazione destina alla difesa del suo territorio e dei suoi alti interessi.

Esso ha per organo propulsore il Ministero della guerra ed è comune, tanto alle formazioni regolari quanto a quelle dell'inesauribile volontarismo italiano. E questa disciplinata unità di dottrina, che di per sé è arra sicura di armonica azione e di alto rendimento, vuol significare altresì il raggiungimento dell'unità di intenti e di opere degli elementi costitutivi del nostro apparecchio militare terrestre, diversi di origine e di ordinamento, saldi in un sol fascio di forza e di sentimento.

Nel tormentato periodo storico che ha fatto seguito alla grande guerra e che tuttora dura e specialmente in questi anni a noi più vicini, tutti gli Stati, pervasi da un oscuro senso d'insicurezza, affrontano oneri gravissimi per aumentare i loro armamenti.

La valutazione delle forze non si fa astrattamente, come opportunamente ha ricordato ieri il collega senatore De Marinis, ma in relazione alle forze del possibile avversario di domani.

L'Italia Fascista, guardando dietro a sé il lungo cammino percorso su questa via, con pertinacia, con metodo, con chiara visione delle mètte, può trarne ragione di virile soddisfazione. Guardando al cammino percorso da altri Stati che eventi deprecabili potrebbero domani fare apparire come avversari, ne valuta obiettivamente la potenza e non si culla in pericolose illusioni. Ma una forza poderosa, nuova nella sua storia di millenni, assiste oggi l'Italia — la salda unione spirituale del suo popolo, stretto attorno ad un grande Capo — e le dà fiducia serena nell'avvenire. (*Applausi*).

GRAZIOSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAZIOSI. Onorevoli Colleghi, dopo le provvidenze adottate per migliorare la situazione dei quadri degli ufficiali, si impone all'attento esame di questo alto Consesso un altro problema di grande momento per l'efficienza dell'Esercito, quello dei sottufficiali.

È urgente che questo sia risolto, sia sotto il punto di vista degli organici che sotto quello delle carriere. Gli organici sono rimasti immutati dal 1934, per quanto le gloriose ma turbinate vicende

di questo ultimo quadriennio abbiano affacciato esigenze e situazioni notevolmente più rilevanti di quelle che si avevano prima della creazione dell'Impero. L'aumento dei mezzi tecnici, lo sviluppo della motorizzazione (nei reparti e nei servizi) i nuovi criteri di organizzazione delle frontiere e del territorio, hanno imposto la costituzione di nuove unità e impresso a molte delle unità preesistenti un più accentuato carattere di tecnicismo. È nell'interesse dell'Amministrazione che un impiego diretto di materiali delicati e costosi, i quali richiedono conoscenze tecniche ed esperienza di servizio, sia devoluto a personale provetto specializzato, di assegnazione stabile, come può essere solamente quello di carriera. (Un carro armato che costa 300 mila lire e che ha la complessità e presenta le difficoltà d'impiego a tutti note, non può essere convenientemente affidato a un sergente di leva che sarà inviato in congedo appena l'avrà conosciuto). Così dicasi di tanti altri materiali di costo elevato e d'impiego tecnico difficile. L'aumento della popolazione e il più elevato livello culturale della gioventù, a loro volta hanno incrementato sensibilmente il numero degli allievi per gli Istituti militari (Istituti militari che sono per lo meno triplicati rispetto a quelli esistenti fino a pochi anni or sono), motivando la necessità di un numero assai forte di istruttori che debbono necessariamente essere sceltissimi e ben preparati, come non possono essere i sottufficiali in corso di leva. La stessa brevità della ferma è condizionata a un complesso di istruttori sicuramente provetti che possono supplire alle ristrettezze del tempo con la maggiore efficacia dell'addestramento. È vero che l'istruzione premilitare fornisce oggi all'Esercito giovani che sotto l'aspetto addestrativo e disciplinare e fisico si presentano meglio preparati, ma essa non basta a formare il soldato completo, conoscitore esperto del complesso armamento attuale, del procedimento tattico del reparto e dell'impiego dei vari numerosi mezzi tecnici; a tale scopo i sergenti di leva non bastano: essi debbono apprendere ancora più che insegnare.

Pur facendo astrazione qui dalle necessità derivanti dall'Impero, al quale evidentemente occorre provvedere a parte, in relazione alle necessità contingenti e all'assetto definitivo che si vorrà ottenere, è certo che tali necessità incidono anche esse di riflesso sulla massa di lavori, di compiti, di attribuzioni, di preparazione dei Comandi e degli Enti dell'Esercito metropolitano che costituisce per ora e certo per molto tempo ancora, il serbatoio delle principali risorse militari dell'Africa Orientale Italiana.

Si tratta quindi di tutto un complesso di necessità nuove che non possono più fronteggiarsi con gli organici stabiliti dalla legge del 1934. L'Amministrazione vi ha provveduto fin ora con richiami di sottufficiali dal congedo e col trattenimento in servizio di elementi che avrebbero dovuto essere congedati. Ma tali ripieghi non assicurano la voluta stabilità del personale né possono essere

indefinitamente protratti. Si rende perciò assolutamente necessario e urgente l'aumento dei sottufficiali di carriera che il Ministero con la più realistica comprensione di tale necessità ha richiesto nel numero di 2.500 unità, sulle 14.148 previste dalla legge in vigore; ed occorre che il provvedimento abbia attuazione nonostante l'onere finanziario, che del resto non è molto elevato, in relazione ai benefici che ne conseguono. Esso è infatti indispensabile anche per altre ragioni. Nei bandi di concorso, per invogliare i giovani a frequentare i corsi allievi sottufficiali, viene promessa la possibilità di ottenere il grado di sergente e col grado di sergente la rafferma e il successivo passaggio nella carriera continuativa.

Di fatto però, date le ristrettezze organiche, la rafferma non può essere concessa annualmente, se non ad un quinto circa degli aspiranti. Ciò provoca malcontento in tanti ottimi elementi, i quali dopo di aver assunto maggiori obblighi di servizio dei compagni di leva per la prospettiva di sistemazione in carriera, si vedono poi costretti, purtroppo, a rinunciare alla loro aspirazione per la vita militare. Il fatto ha importanza anche perché finisce per dissuadere i giovani dal concorrere per le scuole allievi sottufficiali.

D'altra parte esistono ancora molti sottufficiali — circa 1000 — reduci dall'Africa Orientale Italiana, ai quali fin dal 1936 è stata promessa la rafferma per benemerenze acquistate durante le operazioni ed ai quali non è stata ancora data la sospirata sistemazione per mancanza di posti organici.

È questione che non ammette più dilazioni: è doveroso provvedere coll'aumento invocato dal Ministero della guerra.

Altro aspetto del problema sul quale incide la ristrettezza degli organici e la loro non idonea ripartizione per gradi, è quello dell'avanzamento dei sergenti maggiori.

L'aggiornamento alla legge d'avanzamento per gli ufficiali ha perseguito lo scopo del ringiovanimento dei quadri, regolando la permanenza nei singoli gradi in modo da evitare in ciascuno di essi stasi troppo lunghe. È indispensabile che un criterio analogo sia adottato per i sergenti maggiori. Oggi molti di questi hanno una permanenza nel grado di 12 anni, e, se non si adottano provvedimenti, si arriverà a 15-16 anni. Assolutamente troppo per un grado così modesto! Si pensi che più di 1.200 sergenti maggiori hanno età superiore ai 34 anni! Occorre ringiovanire, specie in questo grado che per le sue attribuzioni è a più stretto contatto con la truppa, deve istruirla ed educarla con l'esempio, dividerne lavoro e disagi.

Le attese troppo lunghe stancano e scoraggiano, mentre l'Esercito ha bisogno di elementi freschi, pieni di energie, dall'animo sgombro da preoccupazioni morali ed economiche.

Invece queste preoccupazioni esistono: il bastone di maresciallo che è la più viva aspirazione del giovane sottufficiale, sia per la considerazione di cui giustamente è circondato nella pubblica

estimazione, sia perchè è il primo grado che dia una base economica sufficiente per formare e mantenere con decoro una famiglia, costituisce oggi un miraggio troppo lontano.

Con recente sano provvedimento, ispirato alla lungimirante politica demografica dello Stato Fascista, è stata estesa a tutti i sottufficiali la facoltà di contrarre matrimonio. Ma tale disposizione non potrà avere la desiderata efficacia con le lunghe stasi nel grado di sergente maggiore, al quale corrispondono assegni troppo modesti per sostenere l'onere di multiple figliolanzze. La situazione attuale, invero preoccupante, può e deve trovare il rimedio, è indilazionabile. Come ho già detto il Ministero della guerra ha affrontato il problema ed ha chiesto che: 1° l'aumento organico di 2.500 unità sia in massima parte devoluto ai gradi di maresciallo, in modo da sbloccare almeno i sergenti maggiori che abbiano più di 10 anni di grado; 2° che sia incrementato, quadruplicandolo all'incirca, il reclutamento degli ufficiali dai sottufficiali. (La enunciazione di questo provvedimento potrebbe a tutta prima impressionare; ma a parte che la sua applicazione sarà graduale, la sua portata, in definitiva, sarà questa: che dell'organico totale dei subalterni il 6,55 per cento proverrà dai sottufficiali, mentre il Ministero si ripromette con esso l'esodo automatico di elementi fra i 28 e i 32 anni, il che eviterà che vengano ad affacciarsi alla promozione a maresciallo nuclei troppo forti di sergenti maggiori; 3° che venga conferito al compimento del settimo anno di grado la qualifica di primo sergente maggiore con diritto alle indennità eventuali del grado superiore. Si tratta di provvedimento che non incide sensibilmente sull'erario e che pertanto può avere applicazione incondizionata. In una Nazione vicina, la Francia è stato recentemente approvata una disposizione che consente di reclutare elementi specializzati direttamente col grado di maresciallo. Noi non abbiamo bisogno di ricorrere a simili incoraggiamenti perchè nel clima morale del Fascismo non mancano elementi volontari, ma è indispensabile garantire a chi si vota alla carriera delle armi, condizioni che diano una conveniente posizione sociale e una base economica adeguata.

Ed infine trattando questo problema non posso trascurare di far cenno della sfavorevole situazione nella quale verranno a trovarsi i marescialli della guerra in possesso di speciali segni di distinzione per concrete benemeritenze acquistate sui campi di battaglia, i quali per ragioni di età non potranno beneficiare delle provvidenze che il Ministero si propone di adottare per agevolare alla classe il conseguimento del grado di ufficiale delle armi combattenti. Un provvedimento speciale, di portata finanziaria assai limitata e che risulterebbe evidentemente di carattere transitorio, col quale fosse consentito alla parte più eletta di essi (numero limitato) di raggiungere, in corpi e ruoli diversi, l'ambitissima aspirazione, dimostrerebbe ancora una volta quanto sollecita, vigile e generosa sia sempre

la benevolenza del Regime verso i più benemeriti e valorosi della categoria.

Onorevoli Senatori, sotto la guida del Duce e l'appassionata ed altamente oculata e fattiva diuturna opera di chi particolarmente presiede alla Amministrazione della guerra, l'Esercito cammina, per adeguarsi continuamente ai progressi delle armi e dei mezzi, per evolversi in conformità dello sviluppo del Paese e delle necessità internazionali. A questa evoluzione debbono corrispondere aggiornamenti degli ordinamenti, per evitare le crisi di sviluppo.

Perciò anche le leggi sullo stato e l'avanzamento dei sottufficiali, debbono essere rivedute e modificate, per rendere sempre più solido questo blocco di personale, che in tutte le circostanze ha dato, tacendo, le più alte prove di attaccamento al dovere, di spirito di sacrificio, di encomiabile volontà e disciplina. (*Vivi applausi*).

DUCCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DUCCI. Mi permetta il Senato d'intrattenerlo per alcuni minuti su alcune questioni interessanti la Marina da guerra. L'aver ricoperto per molti anni cariche non fra le ultime nella Marina da guerra durante le indimenticabili amministrazioni del grande Ammiraglio e del camerata Sirianni mi rende facile l'apprezzare gli enormi progressi di questi ultimi tre anni sotto la illuminata e diretta guida del Duce, con tanta fede, con tanta alacrità seguita dal suo solerte, instancabile collaboratore, il Sottosegretario di Stato ammiraglio Cavagnari.

Progressi enormi ho detto: progressi non solo nel numero delle Unità navali, ma nel numero e nella qualità di quel meraviglioso complesso formato dagli ufficiali di tutti i corpi, dagli equipaggi, dalle maestranze, che sulle navi, nelle basi, negli arsenali, lavorano in silenziosa armonia per esaltare il Re, per affermare nel mondo l'Italia fascista.

Questi progressi seguirono o prevennero gli ultimi eventi di cui l'Italia è orgogliosa e dei quali il mondo sta con penosa lentezza prendendo atto?

Li prevennero. Il Duce, forse per atavismo, certo per il suo mirabile genio, forgiò gli eventi e sempre li sa dominare: quando intuì inconsistenti le ideologie ginevrine - parlo del 1923 - e la fisima del disarmo, e non incolpiamone i mercanti di cannoni ma ben determinati egoismi tutt'altro che sacri, fece prendere alla Marina da guerra quell'orientamento, dal Sottosegretario, nel suo bel discorso dell'anno passato alla Camera dei Deputati, definito « oceanico ».

La frase fece effetto all'estero: venne interpretata come una conferma dell'indirizzo aggressivo dell'Italia fascista. In Italia parve naturale: i nostri interessi sparsi per tutto il mondo, l'enorme distesa di coste sull'Oceano Indiano, la conquista di un Impero non ci danno forse il diritto, onorevoli colleghi, di guardare oltre il mare latino?

E quando dico oltre il mare latino non è per

disconoscere quella verità basilare che il Mediterraneo è per noi « la vita », ma per adeguarmi al concetto moderno d'impero. La decadenza delle nostre gloriose Repubbliche non deve forse, almeno, in parte, attribuirsi ad una concezione esageratamente mediterranea ?

Ma si dirà, le nostre navi non andavano finora in oceano ? Voi stesso non avete fatto il giro del mondo su una nave che non superava il modesto tonnellaggio di un odierno esploratore, 2.000, 2.500 tonnellate di dislocamento ? Certo: ma altro è raggiungere una determinata zona andando di porto in porto a velocità economica, altro è il raggiungerla a velocità di guerra, combattere e far ritorno al punto di partenza, quando non si abbia nelle vicinanze una propria base od un porto amico. Naturalmente il problema ha per ora i suoi limiti per le navi da guerra che non sono trasporti di nafta; è questa la forza del Giappone nei confronti degli Stati Uniti.

Una Marina che possedesse soltanto navi concepite esclusivamente per i suoi mari non potrebbe aver voce nei grandi problemi di politica mondiale, nè la sua alleanza sarebbe ricercata ed apprezzata. La concezione di star attaccati esageratamente alla frontiera può portare delusioni e dolori; anche vincendo la guerra non si vince la pace. Confortate perciò del vostro prezioso consenso, onorevoli colleghi, l'indirizzo dato alla nostra Marina che si compendia nella formula « Marina oceanica ».

Con questo non è detto che si vogliano escludere tipi che più si adattino al nostro principale teatro di operazioni, che è senza dubbio il Mediterraneo, o ai mari della nostra Colonia oltre Suez. È proprio per queste considerazioni che le Marine minori nei numerosi e inconcludenti congressi internazionali per la riduzione degli armamenti hanno sempre sostenuto di non voler essere intralciate nei loro programmi navali con le dosature delle varie categorie di navi, dosature tanto apprezzate dagli Anglo-Sassoni. Assegnato un tonnellaggio globale, esse dicevano, lasciateci almeno la libertà di suddividerlo come meglio convenga al nostro problema difensivo.

È con questi concetti che la nostra Marina, libera oggi da ogni impegno, domani non so, proporziona i suoi programmi. Dovrò ora fare qualche cifra; spero che saprete perdonarmela.

La relazione della Commissione di finanza, con tanta cura redatta dal camerata Rota, ci dice che il nucleo principale delle nostre Forze navali, che ci auguriamo in piena efficienza, a fin d'anno 1941 si comporrà di 8 corazzate, 4 brillantemente rimodernate (e il merito della loro trasformazione risale al Camerata Sirianni che la Marina non ha dimenticato), 4 nuove da 35.000 tonnellate, di cui 2 nel nuovo programma. Il numero di queste Unità mi sembra ora adeguato alle nostre necessità, come sufficiente deve essere considerato quello degli incrociatori nell'attuale cifra di 19. Non ne sono infatti previsti altri per il momento.

La Francia, per l'epoca indicata, date le costru-

zioni in corso, dovrebbe avere 6 corazzate rimodernate e 4 nuove, (2 da 26.000 tonnellate e 2 da 35.000), ma non si deve escludere che essa riesca ad avere nel 1941 altre 2 corazzate forse superiori al tonnellaggio oggi massimo.

L'Inghilterra ha attualmente 15 corazzate pronte e rimodernate, 5 in costruzione e 5 in progetto, le quali forse supereranno le 35.000 tonnellate.

La Germania ha quasi pronte 2 corazzate da 26.000 tonnellate e 2 da 35.000 in costruzione. Sorvolo sui programmi navali delle altre Nazioni, compresa la U. R. S. S. per non tediare il Senato.

Come è noto, il nostro maggiore sforzo ebbe per ora di mira lo sviluppo del naviglio minore di superficie e subacqueo; motivi contingenti lo consigliarono fino a questi ultimi tempi. Sono in costruzione 12 grosse cacciatorpediniere, 16 torpediniere, 4 avvisi scorta, una mototorpediniera sperimentale.

Nel nuovo programma sono annunciati 12 esploratori da almeno 3.000 tonnellate, che saranno tali da sostenere il paragone per armamento, velocità e tenuta al mare con i più moderni esploratori francesi, certo fra i migliori esistenti.

Il prospetto a pagina 4 della relazione Rota ci dice che il tonnellaggio globale del nostro naviglio minore di superficie, anche senza contare gli esploratori del nostro nuovo programma, può considerarsi paragonabile a quello francese e a quello che attualmente la Gran Bretagna potrebbe destinare nel Mediterraneo, quando non volesse del tutto abbandonare i mari settentrionali; ma intendiamoci, attualmente, non dopo il suo colossale riarmo.

Il nostro tonnellaggio è suddiviso in un maggior numero di unità in relazione alla soluzione di quei problemi che la situazione geostrategica ci suggerisce.

Il nuovo programma per i sommergibili è generico; è stato annunciato che se ne costruiranno in numero notevole: ci conforta tale affermazione e più ancora il numero già esistente ed armato che gli onorevoli Colleghi, e spero tutti, avranno possibilità di veder manovrare in occasione della visita del Führer. Il numero dei sommergibili esistenti e in servizio è, secondo la tabella Rota, di 83; 22 sono in costruzione, dei quali dodici oceanici; in complesso 105 Unità con un tonnellaggio globale uguale a quello degli 89 sommergibili che possiede la Francia. La Gran Bretagna ne ha 68 con un tonnellaggio globale inferiore al nostro di circa 4.600 tonnellate, noi siamo sulle 63.000 tonnellate.

La cifra di 105 Unità può sembrare enorme, e lo è specialmente quando si pensi al numero di specialisti necessari per armarle. Ma il Senato deve considerare che, per l'usura dei macchinari più ancora che degli uomini, solo il terzo, salvo eccezioni, potrà essere in guerra al proprio posto di agguato; un terzo in riparazione e il rimanente nel delicato periodo da o per la base di appoggio. Mi piace rilevare che ai 14 sommergibili

oceanici già esistenti se ne aggiungeranno presto altri 12. Quale dovrebbe essere l'autonomia ideale di queste nuove Unità? Quella di poter raggiungere Kisimaio senza scalo per la via di Gibilterra. Si tratta perciò di quantitativo di combustibile: ciò richiama il mio pensiero al nuovo programma della Marina mercantile, così intimamente congiunta, quando l'orizzonte politico si intorbida, alla Marina da guerra. Non vorrei portar vasi a Samo, ma mi permetto di richiamare la vostra attenzione, onorevoli Colleghi, su alcune costruzioni mercantili navali giapponesi.

Il Giappone ha recentemente introdotto in servizio una diecina di moto cisterne, che possono mantenere venti miglia di velocità e possono portare un carico di oltre diecimila tonnellate di nafta, cioè il carico normale di due *Littorio*. Gli Stati Uniti se ne sono preoccupati perchè ritengono che esse potrebbero accompagnare la squadra di battaglia giapponese rifornendola strada facendo quando fosse diretta alla conquista delle Hawaii o intenzionata di bombardare le coste del Pacifico o di Panama.

Alcuni le giudicano capaci, ed io sono tra questi, di poter disimpegnare il compito della guerra al commercio in pieno Oceano ed eventualmente quello di basi galleggianti per rifornire ed appoggiare i sommergibili. Io assegnerei loro anche il traffico delle importazioni di rimbalzo entro il Mediterraneo.

Ho già accennato che ogni teatro di operazioni ha le sue particolari esigenze: ad esempio il Mar Rosso o i tropici in genere. Alcuni particolari di costruzione e di abitabilità debbono essere considerati indispensabili per trarre da uomini e da cose il massimo rendimento. Un esempio classico del tempo di Cesare Augusto conferma l'asserto.

È a tutti noto, ma mi permetto considerarlo da un punto di vista prettamente navale.

Cesare Augusto, suggestionato durante la sua permanenza ad Alessandria, più che dalle grazie di Cleopatra, dal racconto delle immense ricchezze della regione degli Aromi, dell'Arabia Felice, incaricò Elio Gallo di conquistarla; ma Augusto non ebbe la mano felice, come ebbe il Duce, nella scelta del condottiero della sua unica campagna di conquista: nè la descrizione che degli avvenimenti ci ha lasciato Strabone, amico di Elio, l'incensatore di Augusto e che di ogni errore incolpa Silleo, può esimerci dal deplorare l'insipienza, specialmente navale, dimostrata dal condottiero. Invece di scegliere la via di terra Elio Gallo volle compiere un buon terzo di viaggio per mare. Fece prima costruire una ottantina di biremi e triremi del tipo lungo, atte per combattere un nemico che in mare non esisteva. Trovatele inservibili per il trasporto delle truppe, le sostituì con un centinaio di navi da carico, costruite in gran fretta a Cleopatra presso lo sbocco dell'antico canale dei Faraoni, piccole e senza riparo dai marosi e vi ammassò i suoi diecimila soldati. Giunto dopo quindici giorni di movimentato viaggio a Leuke

Kome sul confine meridionale del paese dei Nabatei, dovè constatare che il suo esercito si era ridotto ad un'accozzaglia di gente dallo stomaco ammalato e dalle gambe spezzate e gonfie. Ci vollero sei mesi prima che Elio Gallo potesse incamminarsi alla volta del Regno Himyarita con quei risultati che ben conoscete, ma che non interessano la mia tesi. Inconvenienti simili si ebbero un tempo, ormai superato, sui sommergibili dopo lunghe permanenze in mare.

L'infelice preparazione navale mi dà anche la opportunità di ricordare per contrasto, ritengo per la prima volta da questi banchi, le benemerite acquistate dalla Marina durante la guerra di Etiopia per la perfetta organizzazione dei trasporti, degli imbarchi e degli sbarchi, per l'attrezzamento difensivo costiero sotto ogni aspetto encomiabile. Il merito risale al Sottosegretario che alle sue funzioni politiche e amministrative univa quella di Capo di Stato Maggiore. La Marina da guerra ben meritò la fiducia che in lei sempre ripose il Paese.

Ho accennato all'attrezzamento costiero: voglio specialmente riferirmi a quello delle basi navali in questi ultimi anni preso nella massima considerazione; problema di cui è difficile oggi trovare una soluzione perfetta, a causa dei nuovi mezzi aerei di distruzione. Le basi navali hanno in massima due funzioni: la prima logistica, la seconda operativa: nelle basi operative una forza navale risiede in potenza per mettere in atto il suo piano strategico. Le due funzioni possono dunque essere divise: ma purtroppo la natura non ci ha è stata larga di porti numerosi e spaziosi per disseminarvi le unità e renderle meno esposte agli attacchi aerei; dove la natura non ci fu matrigna, come alla Maddalena, la situazione politica è sopravvenuta per svalorizzarne l'importanza. Forse S. Antioco potrebbe essere il giusto complemento di Cagliari, che ragioni economiche fecero in un primo tempo preferire. Francamente riconosco che in questi ultimi 3 anni per potenziare le basi, molto è stato fatto, e si ha in animo di fare. Tuttavia non facciamo illusioni. La permanenza delle navi in porto, sotto l'assillo continuato dei bombardamenti dall'alto, non rappresenterà un periodo di riposo, ma di angoscia, spesso anche mortificante, per non poter contribuire con le armi alla difesa della piazza, quando la nave sia immessa in bacino di carenaggio.

Con vivo compiacimento abbiamo appreso la notizia del più sollecito approntamento del grande bacino di Napoli: si avrà così la possibilità di carenare le quattro navi del tipo « *Littorio* » sia a Genova che a Napoli. Ma mi domando quale sicurezza potranno avere le nostre navi maggiori nel recinto di città la cui difesa controaerea non potrà essere così estesa come quella di una base navale. La presenza di quelle navi non sarà una scusa di più per bombardare quelle industrie e grandi città? Mi sembra per ciò indispensabile la costruzione di un terzo grande bacino in una base dell'Italia meridionale o ad Augusta o, per

ovvi motivi, a Taranto. Un bacino auto-carena-bile galleggiante, cioè diviso in più parti, l'una con la possibilità di carenare le altre, con officina entro le sue sponde, apparirebbe una soluzione desiderabile e sollecita: ma quando si pensi alle migliaia di tonnellate di ferro necessarie (circa 70.000), alla possibilità che un attacco aereo ne comprometta la sicurezza unitamente alla nave carenata, sembra a mio avviso soluzione più indicata ed economica e di più lunga vita, un nuovo bacino in muratura. Il camerata Dallolio sarà certo di questa opinione. Un altro motivo di compiacimento deriva dalla iniziativa di dragare a 10 metri il porto di Tripoli; io stesso ottenni di portarlo a 8 metri circa, perchè vi potessero entrare le numerose navi che vi si raccolsero per le esercitazioni a partiti contrapposti del 1932. È da augurarsi che altrettanto si faccia a Tobruk, la cui parte interna di troppo riduce quella utilizzabile dalle navi. Se poi gli onorevoli Colleghi volessero fermare la loro attenzione sulla lunga linea costiera della Libia converrebbero con me che il porto di Bengasi gode di una posizione geostrategica superiore ad ogni altro porto libico.

Ho per ora accennato alla costiera mediterranea: nel Mar Rosso, voi ben lo sapete, Massaua ha risposto e risponde anche a molte delle necessità militari; ma ove non bastasse la baia di Zula, dove il Regno Axumita ebbe il suo porto di Aduli, ne integrerebbe le funzioni il porto di Assab, che non solo diverrà lo sbocco naturale dell'Etiopia centrale ma sarà vigile sentinella della bocca del Mar Rosso, come chiamò Bab el Mandeb il viaggiatore bolognese del '500 Ludovico de Varthema nel suo Itinerario.

Nell'Oceano gli unici porti naturali sono Kismaio al sud, al nord Hafun, ove è sorto il paese di Dante, centro delle saline. Il binomio Assab-Hafun potrebbe disimpegnare una funzione strategica di primo ordine, specialmente se integrato da Massaua e da Zula. Non lontano da Hafun sul Guardafui splende il faro che porta il nome venerato di Crispi; di quel faro il nostro amato Presidente, che con dolore vedremo lasciare il suo seggio (*Applausi*) potrebbe dirvi la storia movimentata e cruenta.

Sulla sua base è inciso il nome glorioso di Nino Bixio: vuol ricordare il suo passaggio quando, al comando di una nave del commercio, si avviava verso la Malesia per non far più ritorno. I nomi di Dante, di Bixio, di Crispi, che la nuova Italia volle riuniti in quella terra, sapranno suggerire la scelta del porto per quella Marina oceanica, che il Duce sta creando e che affida ai nostri meravigliosi marinai, dal poeta soldato chiamati:

sopra le navi
e dentro le trincee, e a bordo e a terra
in ogni rischio e con ogni arma bravi.

(*Applausi e congratulazioni*).

RUSSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO. Onorevoli Colleghi, per molte ragioni, e non ho bisogno di dire quali, debbo resistere alla tentazione, parlando dello stato di previsione del bilancio della Marina, di toccare argomenti di carattere tecnico-navale sulla nostra flotta, sulla sua composizione, sulle caratteristiche dei principali tipi di navi.

L'ho fatto altra volta. Oggi se ho domandato la parola, l'ho fatto solo per aggiungere ancora una voce a quella di plauso, di soddisfazione, di patriottica fierezza, che si leva dal sentimento generale quando si vede che sotto una ferma, sicura direttiva, i mezzi, gli ordinamenti, i materiali e i servizi della marina da guerra, armamenti e basi navali, naviglio e personale, direi quasi corpi ed anime, procedono con perfetto adeguamento a quelle che sono le nostre necessità di oggi, diverse da quelle di ieri dopo la conquista dell'Impero, a quelle che saranno le ulteriori prevedibili necessità. Nell'esprimere i medesimi sentimenti, mi ha testè preceduto il senatore Ducci, che abbiamo ascoltato con tanto piacere.

Quando si scriverà la storia della gara degli armamenti navali, connessa a quella degli accordi limitativi in materia di tonnellaggi unitari o totali, si dovrà riconoscere che l'Italia è stata fra le varie Potenze la meno avventata, ma in pari tempo la più misurata e sicura formatrice ed esecutrice di un suo programma.

Non manca di essere un programma quello che, ferme restando le linee generali, ha quanto occorre di dinamicità per accompagnare le prospettive del divenire.

Discesero dal programma le deliberazioni prese in gennaio intorno alle nuove costruzioni da mettere in cantiere: due corazzate da 35 mila tonnellate, *Roma* ed *Impero*, terza e quarta della nuovissima serie; dodici esploratori coi nomi dei grandi condottieri dell'antica Roma; ed un numero notevole di sommergibili. Ed ugualmente, risalendo indietro, discesero dal medesimo programma, informato ad un oculato criterio, si potrebbe dire ad un senso tempista, le due corazzate *Littorio* e *Vittorio Veneto*, i rimodernamenti, veri e propri rinnovamenti, delle quattro navi *Cavour*, *Giulio Cesare*, *Duilio*, *Doria* e le costruzioni numerose di incrociatori, di naviglio sottile, di sommergibili, che dopo la grande guerra rappresentavano il più immediato bisogno.

Ricca di dati comparativi sulla composizione delle flotte delle principali Nazioni è la relazione del senatore Rota, presentata dalla Commissione di finanza, ed è ricca altresì di considerazioni che fanno prevedere quali possano essere gli ulteriori sviluppi di quella che è una vera e propria ripresa, in tutte le Marine, della costruzione delle grandi navi di linea.

Sviluppi che fatalmente si verificheranno, perchè ce ne dà insegnamento la storia. È recente una discussione, non vorrei usare la parola polemica, che si è avuta nella stampa, nella quale uomini insigni, di alta competenza, hanno disputato

quale sia propriamente la situazione della grande nave da battaglia di fronte all'incalzante offesa che cade dal cielo.

La storia della costruzione navale militare è piena di simili contrasti, e la lotta fra cannoni e corazze non è la sola che essa abbia registrato.

Una cosa è certa. Marina ed Aeronautica lavoreranno in senso progressivo ciascuna per proprio conto. Che l'accrescere da un canto la potenzialità dei mezzi di offesa e dall'altro l'efficacia delle difese, porti agli accrescimenti dei tonnellaggi, è fatale ed inevitabile. La grande nave crescerà.

Il come debba crescere bisogna lasciarlo alle menti dei più illustri ingegneri, e sotto questo riguardo noi possiamo stare tranquilli. L'Italia ha in questa materia una preminenza non contestata dagli stranieri. Si può dire, senza peccare d'orgoglio, che i prodotti del genio italiano abbiano costituito la direttiva generale nell'evoluzione dei nuovi tipi di navi per tutte le Marine.

Ho bisogno di ricordare i nomi di un Brin, di un Cuniberti, che impressero l'orma del loro genio e segnarono i nuovi indirizzi nella creazione dei tipi delle grandi corazzate?

Solo bisogna aver cura, lo dissi altra volta, di tenere d'occhio, e direi quasi eccitare, le menti che sono rivolte a questi studi, risvegliare le latenti virtù creative.

Non sarebbe sorprendente che qualcosa di nuovo venisse fuori a contrastare l'incalzante offesa dall'alto, allo stesso modo come è avvenuto per la protezione contro l'offesa subacquea. Su questo ultimo punto consentitemi, Colleghi, una piccola digressione concernente non già questi sistemi di protezione subacquea e la loro costituzione, ma bensì il modo di studiarli e di paragonarli.

Caro a tutti gli italiani è il nome ed il ricordo di Alessandro Guidoni. Si conosce come uno dei pionieri nella storia degli apparecchi per il volo, come un saggio organizzatore della nostra Aeronautica, fin dai primi tempi, specie in ciò che riguarda il materiale, come il primo in ordine di tempo, che sia stato decorato di medaglia d'oro al valore aeronautico.

Meno conosciuto è ciò che venne da lui, precedentemente ufficiale della Regia marina — Genio navale — in qualche particolare ramo di applicazione tecnica inventiva.

Orbene, vi dirò che venne da lui la prima idea di accertare con esperimenti pratici in piccola scala gli effetti distruttivi delle esplosioni subacquee contro le carene delle navi sulle base del grande principio della similitudine meccanica.

Quel metodo, semplice e meraviglioso, è stato riconosciuto e ricordato fra i primati tecnico-scientifici italiani che il Consiglio Nazionale delle Ricerche ha raccolto nel suo *Documentario*, e fu quel metodo che consentì di studiare a fondo, con sicurezza e con poca spesa, la preferibile soluzione (soluzione sistema Pugliese) nel riformare le strutture delle navi tipo *Giulio Cesare*, oggi tanto sicure quanto quelle delle maggiori

navi nel resistere all'offesa subacquea. Mi sono permesso questa piccola digressione anche perchè so di una visita che alcuni di voi faranno in questi giorni alla città aeronautica che da Guidoni ebbe il nome.

Ritorno all'argomento. È motivo di grande soddisfazione il sapere che il nuovo programma navale avrà la più rapida attuazione: una delle due grandi navi nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Trieste; l'altra nei Cantieri Ansaldo a Genova; tre degli esploratori nel Cantiere Odero-Terni-Orlando a Livorno; due nei Cantieri Ansaldo a Genova; due nei Cantieri Navali Riuniti ad Ancona; altrettanti nei Cantieri del Tirreno a Riva Trigoso; uno per ciascuno nei Cantieri di Mugliano, di Napoli, di Palermo.

Tutti questi Cantieri navali, dotati di un'attrezzatura modernissima e perfetta, serviti da valentissimi dirigenti e da abili sperimentate maestranze, collegati a stabilimenti di prim'ordine per gli apparati motori, per gli ausiliari, per l'armamento guerresco, sono in grado di corrispondere, perfettamente, a ciò che da essi si aspetta; corrispondere per potenzialità e rapidità di produzione, corrispondere per la bontà dei prodotti che la Marina sottopone ai suoi severi collaudi.

Dicevo che è motivo di grande soddisfazione, se si pensa che questi Cantieri sono stati oggetto di tante cure solerti, sia per i fondatori e per i continuatori delle prime iniziative, sia per le Amministrazioni statali e per le Imprese di navigazione che largamente si sono avvalsi della loro opera. E se si pensa altresì che vi fu in tempo passato qualche periodo di diminuito lavoro e di difficoltà, felicemente poi superato, c'è da rallegrarsi di due cose: dell'aver pronto e sicuro quanto ci occorreva per l'attuazione di un programma di nuove costruzioni navali e del fatto che si dà alimento di lavoro a questi magnifici opifici specializzati, alcuni dei quali sono saliti a tanta rinomanza da avere importanti ordinazioni anche dall'estero.

Quale differenza con la condizione in cui eravamo in tempo non troppo lontano dal nostro ricordo!

Ma intorno a motivi di soddisfazione, quanto vi sarebbe da esprimere se si pensa a quello che rappresenta oggi la formazione di una giovane e viva coscienza marinara nella nuova generazione, a quello che è il contributo di una massa grandissima di giovani, che, pur dedicati ad altre e diverse attività, sono pronti ed allenati per servire in Marina a seconda delle necessità, se si pensa allo spirito altissimo che regna nell'ufficialità, nelle Scuole, negli Istituti della Regia marina!

Fra poche settimane avremo una visione ed una prova meravigliosa. Avremo nel golfo Partenopeo non già una ordinaria rivista, ma una esercitazione navale in grande stile, a grande velocità, per la quale fervono i preparativi. Ad un evento politico di primaria importanza si accompagnerà una prova navale che sarà la migliore dimo-
 strazione

zione dello spirito nuovo che anima l'Italia Fascista.

Il Sottosegretario di Stato Cavagnari nel parlare in quest'Aula tre anni addietro sul bilancio della Marina, diceva: « È stato affermato che la politica « nascosta dei popoli è scritta in caratteri indelebili nelle loro flotte. Io perfezionerei questa « riflessione — egli aggiungeva — affermando che « oggi ancora la flotta è strumento essenziale ed « insostituibile e consente ai popoli che vogliono « vivere e prosperare la grande palese politica « dei loro statisti più illuminati ».

Ben detto. Ed altre riflessioni si potrebbero fare in proposito, Una grande e ben costituita flotta ha in sé stessa, nel suo armamento e nelle sue facoltà di resistenza una grande forza; essa costituisce una grande forza materiale anche in tempo di pace per il Paese che la possiede. Ma al di fuori ed al di sopra di questa forza, ne deve stare un'altra spirituale, morale, imponderabile, senza la quale tutta intera una potentissima flotta può male servire a chi un mandato le ha affidato. Qualche fatto lo ha dimostrato.

Quella che ho chiamato una forza morale, spirituale, imponderabile, per la buona fortuna della nostra terra, all'Italia non manca.

La nostra Marina, ed egualmente le altre nostre forze armate, ben lo sappiamo e lo vediamo, ben lo fanno e lo vedono al di là dei confini, sono armi formidabili, pronte e sicure che, permeate di quello spirito animatore, corrispondono e corrispondranno ai più ardui compiti che l'avvenire ad esse assegnerà. (*Vivi applausi*).

BASTIANELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASTIANELLI. Onorevoli Colleghi, i bilanci delle Forze Armate del 1936-37 furono approvati dal Senato con silenzio. Circostanze politiche speciali rendevano superflue le parole. Quel silenzio però parlava eloquentemente e voleva dire quanta fiducia riponesse il Senato nel pensiero e nell'attività del Capo e di tutti i collaboratori che indefessamente lavorano con lui.

Sono certo che i bilanci delle Forze Armate di quest'anno saranno approvati con altrettanto entusiasmo, ma più grande sarà questo entusiasmo se basato sopra una conoscenza esatta di quello che è stato compiuto negli ultimi tre anni.

Io mi limiterò ad una breve rivista sommaria delle opere, delle azioni e dei pensieri che maggiormente emersero in questi tre anni come frutto della attività di chi dirige la Regia Aeronautica e dei suoi illustri collaboratori

Viviamo in una epoca straordinariamente interessante; avvenimenti impreveduti si succedono e ci sorprendono; gli animi nostri sono spesso sospesi nell'angoscia ma ci conforta rivolgere lo sguardo alle forze armate e vedere quanto possa contare su di esse l'Italia per il suo avvenire e per la sua gloria.

La difesa del Paese certamente deve essere unitaria, e una mente, com'è di fatto, deve dirigere ar-

monicamente le forze armate affinché cooperino per lo scopo finale. Ma se vogliamo esaminare a quale di esse meriti per speciali ragioni una cura particolare, dovremo vagliare se tutte si trovano nelle stesse condizioni, e vedremo che alcune hanno base stabile e antichissima, altre meno. L'aeronautica alla quale si limitano le mie osservazioni è quella che ha una base meno stabile, perchè è la più recente, è sottoposta a improvvisi cambiamenti, a sorprese scientifiche che possono rivoluzionarla. Inoltre per le condizioni speciali dell'Italia l'aviazione acquista una importanza specialissima. Ecco perchè io penso che a questa noi dobbiamo rivolgere la maggiore cura.

Il bilancio del 1938-39 è quello che ricorderò per primo. Vediamo in esso che la spesa totale raggiunge per l'aeronautica un miliardo e 285 milioni, mentre nel 1935 era appena di 850 milioni. Questa è una cifra considerevole che rappresenta veramente un grande sforzo che si richiede al contribuente italiano, ma ci possiamo domandare: è sufficiente? Basta per gli scopi che si devono raggiungere? Questo risulterà più chiaramente dopo quella breve esposizione che mi permetto di fare. Ma intanto è subito da rilevare che un fatto materiale predomina ed è quello che l'arma aerea è sottoposta ad un logorio incessante e spaventoso, che l'arma aerea è sottoposta a variazioni e cambiamenti per i nuovi ritrovati e che non sappiamo prevedere quali potranno essere nel futuro.

A parte queste considerazioni vediamo ora quali sono le opere che sono state create in questo tempo. Le opere demaniali sono imponenti: una lista è stata esposta da tutti i relatori e rimando gli onorevoli Colleghi a quelle relazioni; campi di aviazione di una estrema grandezza, attrezzati nel modo migliore, edifici demaniali di varia specie, l'Accademia di Firenze, le scuole di specializzazione, sono una prova dell'intenso lavoro compiuto. La scuola di Firenze sarà certo un centro di studi e di propulsione affinché i giovani possano apprendere la scienza e il modo di applicarla. Ma soprattutto io sono stato impressionato dalla creazione di Guidonia. Qui non si tratta solo di danaro convertito in pietra, calce e cemento armato, ma oserei dire che è opera poetica, se poesia in senso lato vuol dire far sì che una cosa passi dal non essere all'essere. Questo è avvenuto nella creazione di Guidonia, perchè il pensiero scientifico è passato dall'astrazione a un'esistenza reale. È stato possibile per questa realtà, e lo sarà sempre maggiormente, perfezionare le scoperte, trovare nuove applicazioni e progredire così per la via del miglioramento dell'arma.

Vengo ora agli apparecchi. Io sono un incompetente, e per ciò mi limito solamente a dire che nel 1935 esistevano tre tipi di apparecchi in costruzione: uno da caccia, uno da ricognizione e uno da bombardamento veloce. Quello da caccia, l'onoratissimo C. R. 32, che ha fatto parlare di sé in Spagna, non è apparecchio da gettar via, ma

pur troppo è superato: La sua potenza d'ascensione e la sua velocità trovano dei competitori formidabili. Oggi apparecchi da caccia raggiungono 550 chilometri all'ora. Non so però se l'alta velocità sia un vantaggio nella manovra. A ogni modo è così, frattanto noi ci troviamo in condizione che nuovi apparecchi dotati di speciali caratteristiche in parte sono attuati, in parte sono allo studio. Per quelli da bombardamento abbiamo raggiunto velocità straordinarie: sopra i 400 chilometri, velocità che lusinga molti e fino al punto di portarli a pensare che la velocità sia la maggiore corazza e la maggiore difesa. Nel che io certo spero di non trovarvi consenzienti, onorevoli Colleghi. Anche l'apparecchio da bombardamento non si deve difendere con la sola velocità, ma colle armi. La mia incompetenza non mi permette di andare oltre su particolari tecnici.

Aggiungo solo che abbiamo ed avremo apparecchi da ricognizione strategica che possono penetrare nel cuore del territorio nemico; avremo apparecchi d'intercettazione e da inseguimento, coi quali potremo se non arrestare, per lo meno punire gravemente l'aggressore.

Ecco dunque che i progressi materiali hanno raggiunto già un grado tale di autonomia, carico utile, velocità, che pongono l'aviazione d'Italia oggi e più nel futuro sopra un piede di prim'ordine.

Un altro fatto importantissimo è quello dell'autarchia. Nel maggio del 1937 l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, diceva: « la qualità va bene, ma la quantità e i mezzi per produrla? ». Ebbene oggi credo che egli per primo direbbe: « abbiamo raggiunto questo scopo ». Già fin dal tempo delle [sanzioni fu possibile all'Italia costruire apparecchi, che ancora vanno bene per quanto venerabili si da poter essere efficacemente adoperati, solo con prodotti italiani. Oggi l'autarchia è compiuta o quasi, e dobbiamo straordinariamente rallegrarci di questo fatto che ci rende quasi indipendenti.

Gli uomini. Parlare dei piloti italiani è cosa superflua. Il loro valore, la loro perizia voi la conoscete bene. Da quel che dirò più tardi ciò emergerà anche in modo più glorioso.

Riguardo agli uomini voglio considerare solo quelli che si trovano nella riserva, poichè se i piloti in attività si dimostrano così abili, è perchè sono tutto il giorno in allenamento costante. Lo sono altrettanto i piloti della riserva? Quale somma il bilancio può disporre per loro? Io non so che indicare questo problema, ma mi permetto di sottoporlo essendo di importanza capitale, per la ragione che se il logorio delle macchine è tremendo quello degli uomini non è certo inferiore, ed un bel giorno, chi dovesse ricorrere ad una riserva inesperta perderebbe uomini e materiale.

Oggi la scienza della navigazione aerea ed il combattimento aereo sono diventati complessi. Un uomo che avesse soltanto la più grande capacità di pilota non potrebbe, se non dopo lungo studio, affrontare il combattimento aereo. Ecco perchè la

riserva deve essere allenata ed avviata allo studio dei perfezionamenti e dei miglioramenti che ogni giorno avvengono nelle macchine e nel modo di condurle.

Un altro principio che ho sempre sostenuto e che mi preme di ribattere ancora è quello della difesa antiaerea. La difesa non deve essere solo passiva, lo so, ma di quella attiva non serve parlare. Esiste ed efficacissima. So bene che quella passiva è onerosa, so bene che estenderla per tutto il Paese è impossibile, ma so anche con certezza che, se alcuni punti o nodi sensibilissimi vengono protetti, la difesa antiaerea non riuscirà forse a impedire le aggressioni ma le limiterà certamente in modo efficace. So anche che questa difesa non è compito dell'aeronautica, ma, poichè si tratta di bilancio delle Forze Armate, mi sono permesso di parlarne, tanto più in quanto sono profondamente convinto che l'efficienza della difesa antiaerea non potrà crescere se non affiancata dalla R. Aeronautica. La difesa antiaerea è un'arte scientifica. I cannoni moderni antiaerei possono sparare 15 colpi al minuto ed anche più e, per mezzo di congegni elettrici, essere così bene connessi tra loro che un solo capo guida intere batterie. Il fuoco di sbarramento delle batterie antiaeree è terribile, solo chi è passato in mezzo ad esso può dire che cosa vale. Ma dove non esistono queste batterie antiaeree il nemico verrà palesemente e sicuramente, mentre il fuoco della batteria antiaerea limiterà la sua quota e non permetterà il lungo soggiorno sull'obiettivo da colpire. Reputo quindi che questo studio deve essere approfondito ed affidato a gente di scienza, poichè è un lavoro difficile e che non può essere appreso dal così detto cannoniere comune.

Una parola brevissima sull'aviazione civile. L'aviazione civile ha fatto enormi progressi. Da poche migliaia di chilometri ha superato i 50 mila e gli apparecchi sono con ogni comfort, come si suol dire, e di una sicurezza tale che le disgrazie sono divenute eccezioni.

La via aerea è la via che diverrà preferita col tempo, e oggi, malgrado le avverse condizioni dell'atmosfera, di notte e di giorno si può navigare. Certamente è un mezzo di trasporto che avrà il massimo sviluppo per l'avvenire. Ora poi che si estendono le sue linee finanche all'America del Sud, come la prova brillante ultimamente riuscita lo conferma, l'ala italiana, come strumento di espansione, acquisterà un grandissimo valore.

Il turismo aereo; questa è una debolezza mia sulla quale non voglio insistere. È stato però ben studiato dal Sottosegretario per l'Aeronautica che ha esaurientemente parlato su questo problema. Io non posso fare altro che ringraziare il Governo di tutte le facilitazioni che sono state concesse ai piloti turisti. Facilitazioni che rendono il turismo aereo di un dispendio assai limitato, e si potrebbe dire che non è un'impresa da grandi signori ma alla portata di molti; anche

l'acquisto di un velivolo, forse di là da venire, sarà reso meno oneroso dai provvedimenti del Governo. Però per il turismo aereo mi preme dire questo: molto spesso si sente parlare che serve a creare una coscienza aviatoria. È vero: è stato già fatto molto per questo e si è ottenuto molto, ma la coscienza aviatoria in Italia esiste già da molto tempo e, radicata profondamente, e non ha bisogno eccessivo del turismo aereo. Non c'è concorso che non veda per cento posti di piloti 500 e 1000 giovani pronti ad entrare. Ebbene ciò mi fa pensare che questo entusiasmo dei giovani vada alquanto frenato, nel senso che non è bene che le migliori energie si volgano tutte per una strada: altre armi hanno altrettanto bisogno ed è necessario convogliare queste energie verso di esse. Provveda chi può nel miglior modo.

Dopo contemplate così rapidamente le opere e gli strumenti di queste opere, vediamo le azioni. Queste sono di pace e di guerra. L'azione di pace si compendia nei così detti records e primati ottenuti dall'ala italiana. Il lungo elenco che ne ha fatto il relatore mi dispensa dal ricordarli, ma non posso tacere la corsa Istres-Damasco, non posso tacere il volo di Stoppani che, sebbene rovinato dall'avversa fortuna, non è stato diminuito nel suo splendore. Non posso non ricordare il volo dei Sorci Verdi a Rio de Janeiro, nè le altitudini conquistate dai nostri bravi piloti. Tutto questo mostra che non vi sono soltanto corpi e meccanismi, non soltanto materiali buoni, ma anche animi superiori guidati dalla serena intelligenza e dall'amore di chi li governa. (*Vivi applausi*).

Le azioni di guerra, sono troppo incompetente per giudicarle e tutti le conoscono. Ma posso ricordare poche cose della guerra etiopica e di Spagna. Che cosa hanno fatto in Etiopia i velivoli dei quali si diceva che non avevano obbiettivi da colpire, città industriali da distruggere? Hanno fatto tutta la guerra e l'hanno vinta. Non è che la grandezza del pensiero del Capo, il suo ardire invitto non fossero alla testa di tutto, non che i grandi generali non vi abbiano esaurientemente contribuito, ma senza l'aviazione quei fini non sarebbero stati raggiunti in cinque mesi, come lo furono, e se fosse passato molto tempo forse saremmo stati vittime delle sanzioni.

I velivoli distrussero la coalizione mondiale e riportarono la vittoria su tutte le potenze riunite. (*Approvazioni*).

La guerra di Spagna ha offerto molti insegnamenti, che io lascio ai tecnici. A me hanno fatto impressione alcune cose, fra cui l'impiego tattico dei velivoli che ha avuto un successo colossale. Le truppe oggi si trovano in condizioni tali che quasi non si muovono se non sono precedute dal bombardamento sul nemico. I velivoli sono diventati delle artiglierie volanti. Questo è bello e grande e la riprova è il doloroso fatto di Guadalajara, nel quale la mancanza dei nostri velivoli permise agli altri di colpire le truppe in movimento, e di farne strage.

Ma il potere dell'aviazione deve essere impiegato non soltanto a scopi tattici, ma anche a scopi fondamentali, strategici, cioè non deve essere limitato all'azione del momento. So bene che questo è il concetto del Capo del Governo e dell'illustre Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, che ha tanto amore per essa.

Queste guerre sono state assai cruento relativamente al numero piuttosto piccolo degli apparecchi impiegati. Nella guerra etiopica, quantunque non vi fosse una aviazione contrastante, 265 apparecchi furono colpiti ed otto furono abbattuti da quelle imperfette difese antiaeree. Oltre a questi vi furono tre apparecchi perduti in una gloriosa spedizione, nella quale caddero valorosissimi piloti, ed io penso con viva commozione alla perdita di un carissimo amico, ed ogni giorno che passa è più vivo il mio dolore per non averlo vicino a me. Ma questi apparecchi abbattuti, questi morti, parlano e parlano in un modo eloquente e dicono che l'ardimento dei giovani piloti italiani è una fiamma inestinguibile dell'anima latina, è una fiamma che se talora brucia il corpo, esalta e sublima lo spirito. (*Applausi*).

Ardire sempre è il motto dell'aviazione italiana, e la guerra di Spagna lo ha dimostrato.

Riguardo all'impiego strategico dell'aviazione, due esempi ci ha dato la guerra di Spagna. Uno è stato quello del superamento dello Stretto di Gibilterra: le forze governative navali dominavano lo Stretto, ma pochi apparecchi da bombardamento di volontari italiani lo hanno superato e le navi sono rimaste a guardare; in tal modo le truppe di Franco sono passate sulla terra di Spagna. L'altro avvenimento strategico è stato quello della conquista di Majorca: questa isola, già quasi in possesso dei rossi, sarebbe diventata una base formidabile di operazione; 5 apparecchi italiani in pochi giorni spazzarono il nemico e resero possibile il proseguimento della guerra che speriamo riesca vittoriosa per i nazionali.

Questi fatti hanno provato dunque che il dominio del mare può essere fatto con efficacia dall'alto. È una vecchia tradizione che vince la guerra chi ha il dominio assoluto del mare; non lo nego, ma le cose oggi sono un po' cambiate, specialmente per quanto riguarda l'Italia. La posizione strategica dell'Italia è eccezionale, essa ha i suoi vantaggi e i suoi svantaggi. La nostra penisola si trova proiettata nel mezzo del Mediterraneo, il quale è un mare chiuso con una porta di entrata ed una di uscita. Colui che ha le chiavi delle porte crede di aver in mano la vittoria; può la marina con certezza assoluta togliere queste chiavi dalle sue mani? Ovvero non sarà l'aviazione che un bel giorno, strategica e oceanica, volerà sopra o al di là delle porte e al nemico potrà dare terribili offese da far pensare che queste porte non sono ormai più sicure? Il velivolo supera i mari, li domina dall'alto. Vero è che oggi vi sono ancora dubbi poichè molti dicono che i velivoli non avranno alcuna efficacia contro le nuove coraz-

zate. Può darsi, ma so che tali dubbi siano fondati su scarsa esperienza. Qui si tratta della vecchia storia del cannone e della corazza; il cannone cresce di forza balistica, la corazza diviene più certa, ma è sempre il cannone che trionfa nella guerra navale, poichè la nave affonda per opera del cannone. E così potrà avvenire per i velivoli quando la loro perfezione di tiro, la potenza dei loro strumenti sarà adeguata al fine che si vuole raggiungere. L'illustre Sottosegretario di Stato per la Marina mi perdonerà se mi permetto di parlare di cose che sono molte lontanane dalla chirurgia; ma io tali cose sento profondamente per l'affetto vivissimo che ho per il mare.

Io penso anche questo, me lo perdoni, che se una flotta nemica riuscisse a mettere in parte fuori uso la flotta italiana, non certo avrebbe perciò il dominio del mare, finchè sottomarini, Mas e aviazione avessero la loro efficienza bellica.

Ciò vuol dire che il mare nostro è chiuso sì, ma l'aviazione lo può aprire e solo l'aviazione; ed io spero assai che questo, se la disgrazia o la fortuna lo vorrà, si possa attuare nel modo come mi auguro e come tutti si augurano.

Così ora ho finito le brevi osservazioni di incompetente ma appassionato ammiratore, e vengo alle conclusioni. Da quanto ho detto tre conclusioni mi pare che si possano dedurre: prima è quella che si riconnette con la domanda che ho fatto al principio. L'aumentato bilancio è corrispondente ai bisogni dell'aeronautica? Dopo quanto ho detto la risposta è chiara a tutti. Non può esserlo. L'aviazione ha bisogno di molti mezzi poichè il suo grande avvenire è ancora ignoto. Noi dobbiamo avere a nostra disposizione i mezzi necessari perchè, come la marina, la flotta aeronautica non s'improvvisa.

La seconda conclusione è questa: sulle mura di molte case, in campagna, si legge scritto: «Chi volesse piegare la volontà fascista dovrebbe duramente combattere». Oggi queste non sono più parole, lo sa ognuno che il combattimento sarebbe terribile perchè le Forze armate d'Italia unite e armoniosamente guidate sono in grado veramente di potersi opporre a qualunque nemico con la speranza della vittoria.

La terza conclusione è di altro ordine. Se qualcuno, pensando alle opere eseguite, agli edifici, ai velivoli ecc. dicesse che sono conquiste materiali io direi che è nell'errore. Io le chiamo conquiste spirituali. Ho già detto che ritenevo Guidonia un'opera di poesia perchè ha portato l'astrazione scientifica ad una realtà vivente. Ma questo spirito che io trovo in tutte queste opere è chiaro ed emerge assai più quando si pensa alle azioni compiute dai piloti. Lo spirito proviene dal Capo, emana a traverso di lui fino all'ultimo gregario. Animati da questo spirito i combattenti di Etiopia poterono vincere la coalizione mondiale combattendo per l'onore e la gloria d'Italia ed immolarsi con serenità; per questo sentimento e per questo spirito i Legionari di Spagna

hanno sacrificato la loro vita e l'hanno sacrificata in nome della difesa della civiltà contro la barbarie orientale il che vuol dire che il loro sangue non fu versato invano. Questo sentimento è comune a tutto il popolo d'Italia.

Le donne, le madri, le spose e i parenti che hanno sfilato avanti al Duce con le ciglia asciutte e con l'animo addolorato per la perdita dei loro cari, ne sono la prova più chiara. Esse hanno veduto in quel momento i loro morti rivivere ingranditi nel simbolo dell'eroismo.

Io vorrei ora dire una parola sul perchè questo eroismo nasce nell'animo del pilota in quel dato momento, secondo il mio sentire, ma temo di trattenere troppo a lungo il Senato. Io mi sono convinto che l'eroismo del pilota è di una speciale natura: egli non vede più il pericolo, non sente il timore della morte, altrimenti non oserebbe fare quello che fa. Ma perchè allora acquista questo stato d'animo speciale che io vorrei chiamare stato divino di grazia eroica? Lo acquista perchè mentre vola, egli ha una conversazione segreta in traducibile nel cielo, e da quella conversazione entra nel suo animo una ispirazione speciale, e avviene una trasformazione per cui si libera dalla materia. Il suo spirito s'inalza e si purifica; e, pur precipitando per disgrazia o per combattimento in un rogo acceso dal suo valore, egli non sente il dolore e la perdita del corpo perchè lo spirito se ne è già liberato. (*Applausi*).

Come ultima cosa mi permetto ricordare che nel gennaio del 1937 il Duce ha preso il brevetto di pilota. Un brevetto di pilota è un avvenimento d'ordine comune, ma per un Capo di Governo, per il Supremo Comandante dell'Aviazione, è un grande esempio. Ora io mi permetto, a nome dei piloti italiani e solo per la mia qualità di essere il più vecchio di età di tutti, di porgere un saluto al pilota Mussolini, sicuro che i piloti d'Italia saranno tutti concordi con me nel rendergli questo omaggio. E poi questo augurio nel quale son certo di avere consenziente il Senato, l'augurio che la sua mano ferma possa per molti anni reggere il timone dello Stato con quell'invitto coraggio e con quella serenità con la quale guida il suo aeroplano. (*Molti applausi e congratulazioni*).

GIANNINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNINI. Onorevoli Colleghi, ci sono degli anni simpatici che, per una consuetudine priva di ogni profondo significato, invogliano particolarmente a fare gli esami di coscienza. È il caso, quest'anno, dell'Aeronautica, perchè ricorrono quindici anni da quello nel quale con due atti legislativi, il primo del 24 gennaio 1923 ed il secondo del 28 marzo dello stesso anno, fu costituito, col primo, il Commissariato generale dell'aeronautica, trasformato poi in Ministero, e col secondo fu riconsacrata l'autonomia dell'arma aerea. Dico riconsacrata, poichè già nel R. Decreto del 24 gennaio 1933, n. 62 è detto, determinandosi le attribuzioni del Com-

missariato per l'aeronautica, che esso avrebbe esercitato tutte le attribuzioni del Governo per quanto concerne l'aeronautica così civile che militare e si indicava espressamente in parentesi l'Esercito, la Marina e l'Arma aerea indipendente. Così si tagliava nettamente corto alle lunghe discussioni che si erano fatte sulla opportunità di dare un'autonomia all'Aeronautica o di lasciarla appodiata, come era stata fino allora, all'Esercito e alla Marina. In verità, quindi, il vero atto di nascita dell'arma aerea indipendente risale al 21 gennaio 1923. Quando l'altro giorno si è festeggiato il quindicesimo anno dell'Aeronautica, in sostanza, abbiamo festeggiata la riconsacrazione dell'Aeronautica come arma indipendente e la sua prima concreta organizzazione.

Dopo 15 anni è lecito chiedersi che cosa abbiamo fatto per l'Aeronautica. Io credo che vada messo sullo stesso piano quello che abbiamo fatto per l'Armata aerea e quello che abbiamo fatto per l'Aviazione civile, un poco perchè io sono tra coloro che hanno avuto ed hanno una grande fede nello sviluppo dell'Aviazione civile e nell'aeromobile come mezzo di trasporto, soprattutto perchè quando la patria è in armi non esiste un'aeronautica civile ed una militare, ma esiste l'Aeronautica.

Che cosa abbiamo fatto? Voi sapete tutti che, quando si vuole sapere quale è la consistenza dei mezzi aerei disponibili nei singoli Stati, si sfida un profondo mistero. I calcoli sono sempre molto approssimativi e non rispondono mai alla realtà. Ogni aeronautica nazionale ha una certa riserva di mezzi aerei che è discutibile se sia da mettere nel museo o debba rimanere tra i mezzi militari attivi. I tipi invecchiano rapidamente e quelli antiquati sono guardati con diffidenza e quasi con compassione. I mezzi nuovissimi sono quelli che suscitano tutti i desideri e tutte le aspettative. Si dovrebbe tener conto solo dei mezzi effettivamente ed efficacemente utilizzati. È quindi assai difficile determinare la consistenza reale di un'armata aerea. I calcoli sono sempre approssimativi.

Io non so con precisione, nè oso chiedere all'onorevole Sottosegretario per l'Aeronautica, perchè non sarebbe prudente nè opportuno, quanti sono gli apparecchi italiani. Perciò mi limito ad alcune cifre indiziarie che sono state fornite da alcuni specialisti.

Intorno al 1930 gli apparecchi italiani si calcolavano circa a un migliaio; nel 1935, 1300. Poichè non è da pensare che ci sia stato uno sviluppo che sia molto simile a quello degli anni precedenti, e nel 1935 fu ufficialmente annunziato un rapido raddoppiamento della flotta aerea, possiamo lavorare un po' di fantasia e... lascio lavorare la vostra fantasia.

Mi sembra interessante, per i motivi che indicherò, esaminare quale sia la situazione della flotta italiana in confronto di quella di tutti gli Stati e, in particolare, dei principali Stati. Secondo i calcoli di un francese, il Barjot, in Europa avremmo attualmente 18.000 apparecchi, che do-

vrebbero diventare 20.000 nel 1940. Però, secondo un esperto americano, M. W. Eryard, nel 1937 già erano 20.000. Un francese, Henri Bouché, calcola che la flotta attuale europea costi 30 miliardi di franchi e 40 se si tenga conto della flotta americana. Siamo, come vedete, a cifre colossali.

Astraendo dall'aeronautica italiana e dalla cifra complessiva degli apparecchi che sarebbero disponibili in questo momento, qual'è la situazione dell'armata aerea dei maggiori Stati? Dico maggiori Stati perchè, in sostanza, in caso di un grande conflitto, cinque solo sono le aeronautiche che possono realmente decidere di una guerra aerea e anche influire sulla guerra totale.

Eliminiamo gli Stati Uniti di America, che si ritiene avranno nel 1940 una flotta di 6000 apparecchi; mentre attualmente avrebbe 1840 apparecchi per l'Esercito e 1200 per la Marina.

Limitiamoci alla situazione europea, cioè a dire ai quattro Stati, che, oltre l'Italia, rappresentano una grande forza dal punto di vista dell'armata aerea, per quanto non sia trascurabile la Polonia. Prima di tutto, per la leggenda che la circonda; parliamo dell'U. R. S. S.

L'Unione, come voi sapete, fece il primo piano quinquennale per l'Aeronautica nel 1928 e lo rinnovò nel 1933. Secondo calcoli della Rivista aeronautica del 1937, cito una fonte italiana, l'Unione avrebbe attualmente da 6 a 7 mila apparecchi nel territorio europeo e 1500 apparecchi in Estremo Oriente. Degli apparecchi che ha nell'Estremo Oriente non è il caso di occuparci, perchè, nell'eventualità di un conflitto, il 25 % della flotta dell'Unione si ritiene resti immobilizzato nello stesso Estremo Oriente. Dal punto di vista europeo l'armata è veramente colossale. Ed è colossale l'impianto di costruzione, se si pensi che ci sono 74 stabilimenti di Stato che si occupano unicamente di costruzioni aeronautiche e di essi 28 costruiscono strutture in genere, 14 solo motori, 32 solo rifiniture.

Louis Bréguet calcola che questo impianto aeronautico sovietico possa assicurare la costruzione annua di 5 mila apparecchi. Voi sapete tutti che nel cielo di Spagna si sono visti i due tipi più recenti degli apparecchi dell'aeronautica sovietica: cioè il bimotore T. B. K., e S. B., che è chiamato col nome di Katiuscia, ed il quadrimotore A. N. T.

Certamente le cifre sovietiche sono impressionanti. Non so se al numero risponda l'efficienza della flotta, poichè, specialmente una flotta aerea, non è solo costituita dagli apparecchi. Sopra ogni apparecchio ci deve essere un'anima disposta a tutto osare. Se quest'anima c'è nel grande apprestamento militare sovietico non si può affermare, nè soccorrono gli episodi spagnoli, perchè sono solo degli episodi e non ci danno appieno la realtà della situazione, e, a ogni modo, se dovessimo giudicare da essi, dovremmo dare dei giudizi così riservati, che potrebbero apparir negativi.

Quanto alla Germania io vorrei ricordarvi che nel 1934-35 circolavano le più fantastiche voci sulla sua flotta. Nel 1934 il « Daily Mail » dava l'imponente cifra di 25.000 apparecchi, ma l'anno successivo li riduceva con grande dissinvoltura a meno della metà. Il generale Tukacevski, al principio del 1935, nella « Pravda », sembrava che si attenesse alla realtà precisando in 3700 gli apparecchi disponibili dalla Germania, ma il generale Goering, il 1° marzo 1935, annunciava la formazione della armata aerea con 240 apparecchi. Evidentemente si peccava da una parte per eccesso e forse dall'altra per difetto, perchè ragioni contingenti consigliavano di non sopravvalutare una flotta che indubbiamente era assai più potente di quanto fosse annunciato. Il Barjot precisava in 1500 gli apparecchi della Germania nel 1937 e ne prevedeva 4500 per il 1940.

Però, da informazioni correttive sopravvenute in questi ultimi mesi, si può assicurare che la previsione del Barjot è stata largamente superata per l'acceleramento delle costruzioni. Saremmo già ad una cifra intermedia fra quella da lui prevista come situazione di oggi e vicina a quella prevista come situazione del 1940; il che si può spiegare facilmente, perchè, quando l'attrezzamento delle industrie aeronautiche è stato intensificato, e quando esso operi, con tutta la sua pienezza, le costruzioni si possono notevolmente accelerare.

E veniamo alla Gran Bretagna. Nel 1933 la Gran Bretagna si dice non avesse che 900 apparecchi. Questi apparecchi salivano nel 1937 a circa 2000, per arrivare nell'anno prossimo a 2600 e nel 1941 a 3300, con altri 700 apparecchi di riserva. Bisogna ancora aggiungere i 150 apparecchi delle navi portaerei, e, se vogliamo considerare la difesa integrale imperiale, dovremmo aggiungere le flotte delle colonie, dei territori soggetti all'autorità britannica, dei dominions e in particolare quelle dell'Unione sud-africana e dell'Australia, che sono le più importanti.

Quanto alla Francia, i calcoli sono estremamente difficili, perchè non abbiamo che dati vecchi. Una rivista svizzera, che è di solito bene informata, dava nel 1935 una flotta francese di 3600 apparecchi, ma la rivista tedesca « Luftwehr » nello stesso anno li riduceva a 2000, mentre il senatore Mahieu, in un rapporto ufficiale, non confermato dal Governo, accennava alla cifra di 1665 apparecchi.

Desidero scusarmi, onorevoli Colleghi, se ho fatto una lunga enunciazione di cifre ed ho divortato quei minuti che mi ero assegnato per non abusare della vostra pazienza. La conclusione a cui volevo arrivare è questa: noi abbiamo dato il più largo incremento alla nostra flotta aerea; abbiamo dei tipi di apparecchi che non sono secondi a quelli di nessun altro Stato; abbiamo piloti insuperabili. Però noi non possiamo dormire, non dobbiamo dormire, perchè, come dicevo ora, se un'attrezzatura di costruzioni viene creata

per una produzione standardizzata, su larga scala, le flotte possono rapidamente essere aumentate, onde le sorprese nelle composizioni numeriche delle flotte possono essere molto rapide. Bisogna avere gli occhi sempre aperti. Questa nuovissima arma è nata molto esigente e verso di essa bisogna essere estremamente larghi; non si possono lesinare i mezzi, sia che si consideri la flotta aerea, da sola, decisiva di un conflitto, sia che la si consideri non assolutamente decisiva ma nondimeno, fondamentale e, per taluni punti di vista soltanto, decisiva. Non credo necessario addentarmi nelle due opposte opinioni, perchè i colleghi senatori le conoscono perfettamente.

Egualemente c'è da compiacersi dello sviluppo della rete civile. Quando voi pensate che tre anni fa, soltanto tre anni fa, c'erano 3 mila chilometri di linee aeree civili e che oggi abbiamo largamente superato i 40 mila chilometri per avvicinarci rapidamente ai 50 mila; quando voi pensate che l'anno scorso vi fu un'attività di volo di 10 milioni di chilometri in 50 mila ore di volo; che abbiamo trasportato 100 mila persone, 600 mila chilogrammi di posta, 500 mila di merce, 1 milione e mezzo di bagagli, voi vedete che realmente abbiamo in pochissimi anni dato all'Aeronautica civile uno slancio veramente ammirevole, ma, vorrei subito aggiungere, appena sufficiente per quelli che sono e devono essere i bisogni dell'Italia.

E allora se noi guardiamo i 122 milioni che formavano il primo bilancio di 15 anni fa dell'Aeronautica e li compariamo con la cifra più che duplicata del bilancio che è sottoposto all'approvazione del Senato, noi possiamo tranquillamente constatare che il Governo ha profondamente sentito la necessità di tenere l'Aeronautica italiana pronta ai bisogni della Nazione. Ripeto però che non c'è da farsi illusioni. Questo bilancio è destinato ad aumentare, perchè i bisogni della flotta aerea crescono con una velocità spaventosa; sono un riflesso di una situazione generale alla quale non ci possiamo sottrarre, non ci dobbiamo sottrarre, sarebbe un delitto sottrarci. (*Approvazioni*).

Io non oso parlare di quanto si è fatto negli altri campi dell'Aeronautica in questi 15 anni. Il collega Bastianelli lo ha detto egregiamente e largamente ed io non intendo fare delle ripetizioni inutili; mi sia solo consentito di rilevare che, dopo 15 anni, restiamo ancora, nel campo del diritto, all'avanguardia e con una linea nettamente italiana, poichè, mentre collaboriamo nel campo internazionale, con la più grande larghezza di visione dei problemi, allo sviluppo di un diritto comune in quanto è utile e necessario, procediamo per la nostra via quando necessario non è, e quindi mentre ci siamo largamente e lealmente uniti agli altri Stati per preparare lo sviluppo del diritto aeronautico in quanto tocca l'unificazione del diritto dei trasporti, abbiamo dato alla nostra gente dell'aria uno stato giuridico che è netta-

mente nostro, nelle origini, nelle ispirazioni, nelle forme. (*Bene*).

E una coscienza aeronautica noi abbiamo creata.

Mi sia permessa una indiscrezione: quando fu costituito il Commissariato per l'Aeronautica e il Duce cominciò a volare, io gli feci una volta una obbiezione logica, forse troppo logica. Gli dissi: l'uomo politico fa volare, non vola; il suo dovere precipuo è di spingere la Nazione a volare, come un Ministro dell'industria deve spingere lo sviluppo dell'industria e del commercio, e non per ciò si mette a fare l'industriale o il commerciante. Egli mi rispose semplicemente che bisognava dare l'esempio. Devo dire che in quel momento trovai assai logica la mia posizione, ma non troppo logica la posizione del Duce. Dopo quindici anni devo però fare ammenda onorevole, perchè se noi abbiamo creato una coscienza aviatoria italiana, lo dobbiamo largamente all'esempio continuo del Duce, che culmina in quel conseguimento dell'umile brevetto, di cui parlava il collega Bastianelli. Notate bene che l'esempio è fruttificato in famiglia, nella cerchia più intima degli affetti. Quando la bella gesta dei Sorei Verdi si è compiuta, io sono andato a ricercare nei miei vecchi ricordi un'ode di Pindaro, la X, per Ippocle di Tessaglia, che ha vinto a Pito. Ha vinto, dice Pindaro, perchè l'ha voluto Apollo, ma anche perchè il buon sangue non mente in quanto che il padre di Ippocle, cioè Fricia, a sua volta vinse nella corsa a Pito e due volte ha vinto a Olimpia, e il divino poeta dice, cito nella bella traduzione d'Ettore Romagnoli:

..... felice e cantato
dai vati, è colui che, vincendo
col pugno e col piede veloce, consegue
il premio supremo per possa e fiero animo; e vede,
vivo tuttora, la Sorte
largire a un suo figlio fanciullo
i serti di Pito.

Il bronzeo cielo così non ascende;
ma d'ogni delizia concessa ai mortali
il limite estremo egli attinge.

E veramente credo che a colui che ha dato agli italiani l'esempio di volare non potesse essere riservata una gioia maggiore.

Io vi dicevo che si è formata una coscienza aviatoria ed è solamente perchè una coscienza si è creata con quindici anni di un lavoro intenso e profondo, che fa onore agli italiani e a coloro che gli italiani hanno guidato, che noi possiamo registrare questo magnifico slancio che si afferma nei primati conquistati ogni anno e che ogni anno diventano sempre più numerosi, e di fronte ai quali noi non possiamo non elevare un commosso saluto a coloro che, ogni anno, ignoti, si immolano nel compiere il loro dovere e che non sono i vinti, ma i vittoriosi che preparano la marcia dei vittoriosi. Non è possibile pensare alle numerose vittorie conseguite senza quell'inevitabile sacrificio che accompagna ogni vittoria veramente alta e grande.

In conclusione, onorevoli Colleghi, nel rifare l'esame di coscienza, dopo quindici anni, noi, nella nostra indomabile giovinezza ci sentiamo sempre più giovani, e quando vediamo negli azzurri cieli d'Italia librarsi quei magnifici apparecchi che portano verso il sole il tricolore, sentiamo che la nostra anima vola anch'essa. E allora veramente si rigusta appieno quel quarto d'irrambo dannunziano nel quale, come voi ricordate, Icaro, a cui il padre, con le penne dell'aquila dominata, ha costruito le ali con grande sapienza, e che dal padre è seguito, perchè ricordi sempre che non deve volar troppo basso per non inumidire le ali, e non troppo alto per non far liquefare la cera che tiene le penne, ad un certo momento si distacca dal padre, e nel più pieno oblio della prudenza si avventa verso il sole, quasi a sfidarlo, e il sole lo ripaga liquefacendo la cera che tiene le ali ed egli precipita vinto e non domato. Vive nella forma mitica e poetica quel sogno di potenza che ci porta a levarci verso il cielo e sentirci dominatori dell'infinito, e del quale il collega Bastianelli, con sottile spiritualità, ha dato un'interpretazione prevalentemente mistica.

Con questo grande animo i nostri piloti solcano i cieli, non solo della Patria, ma del mondo, con quella semplicità che è propria di chi non fa pompa di coraggio, ma ritrova sè stesso abbandonando la vita e librandosi verso l'infinito, con la sola radiosa visione di una Patria che si lascia per ritornarvi oppure si afferma senza ritorno. Questa grandezza ardimentosa dei figli d'Italia ci riempie l'anima, ci dà la più sicura speranza che domani, in pace ed in guerra, l'arma che noi chiamiamo vittoriosa, sarà sempre, costantemente, perennemente vittoriosa. (*Vivi applausi, molte congratulazioni*).

ZOPPI OTTAVIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOPPI OTTAVIO. Onorevoli Colleghi, non è colpa mia se dall'ampio spazio dei mari solcati dalle nostre potenti unità, e dagli ampi spazi dell'aria dove la nostra Aviazione si copre di gloria, sono obbligato a portarvi ad una questione che riguarda l'Esercito. D'altra parte per tornare alla vostre case, dovevate pur toccare terra. Vi compenserò parlando breve, parlando cioè con stile telegrafico come le lancette dell'orologio mi consigliano.

Il primo pensiero voglio che sia di felicitazione per S. E. il Sottosegretario alla Guerra per avere egli avuto la fortuna di ottenere che Sua Maestà il Re concedesse alla Fanteria italiana il grande onore che il Principe di Piemonte divenisse Ispettore Generale dell'Arma della Fanteria. (*Vivissimi e prolungati applausi*).

Io mi sono iscritto molto tardi, e non mi ero deciso prima, perchè attendevo di vedere come si svolgeva la discussione, dato che l'unico argomento di cui volevo interessarmi era quello che riguardava l'idea, tuttora allo studio, della riduzione a binaria della nostra Divisione ternaria,

questione su cui ci ha brillantemente interessato ieri il nostro competentissimo collega generale Montefinale.

Io avevo il diritto e il dovere di parlarne: il diritto, perchè siamo in pochi anzi pochissimi, qui in Senato, che conosciamo veramente i segreti della lotta delle fanterie sul campo di battaglia, e il problema si impernia molto su questa conoscenza. Il dovere, perchè sono stato il Capo di tutte le fanterie divisionali, dopo essere stato il capo di tutti gli alpini, e capo di arditi e di bersaglieri e dovevo ricordare qui non solo in nome delle memorie, ma anche per le mie convinzioni rispetto al futuro, l'alta funzione della fanteria nella guerra e nella battaglia.

Il relatore del Bilancio della guerra, senatore Giuria, con la sua consueta alta coscienza e col suo noto equilibrio non ha preso posizione a questo riguardo.

Il collega Montefinale ieri ne ha trattato un po' più a fondo, ma egli mi permetterà di rilevare che non ho sentito nelle sue parole il calore che è proprio di chi ha una convinzione profonda.

Il senatore Montefinale, ha toccato i tre elementi essenziali di questo problema: la pesantezza della unità, la sua forza di penetrazione sul campo di battaglia, e la sua manovrabilità.

Sono dolente di non essere del suo parere per quello che riguarda la pesantezza. Il peso di un'unità non si misura sopra una stadera, ma è relativo al suo rendimento tattico. Ora se noi pensiamo che la divisione binaria avrà invece di tre reggimenti due soli reggimenti di fanteria per la manovra, il movimento, l'urto, la sicurezza ecc., mentre invece è rimasta nel complesso intatta, rispetto alla divisione ternaria, l'artiglieria, possiamo permetterci di concludere che la divisione binaria è più pesante e non più leggera della divisione ternaria.

Forza di penetrazione. È vero: l'artiglieria essendo rimasta in complesso quale era nella divisione ternaria, e avendo da appoggiare nella avanzata e nella manovra due soli reggimenti invece di tre, accresce la sua potenza di appoggio, e quindi la forza di penetrazione della divisione binaria è maggiore di quella propria alla divisione ternaria ma sino a quando l'artiglieria è in grado di essere efficace; quando poi le fanterie avranno avanzato e l'artiglieria dovrà spostarsi, e quando le fanterie saranno giunte ai ben noti quattro ettometri dall'avversario, ove esse sono sole a combattere, l'essere in due anzichè in tre reggimenti porterà a minor forza di penetrazione.

Dimodochè quello che tutti prevedono è questo: poichè lo sforzo che si può ottenere tatticamente con una divisione ternaria, non lo si potrà più ottenere con un divisione binaria, bisognerà a un certo punto portare avanti altre divisioni, destinate a scavalcare o ad unirsi alla divisione già in prima linea; e compiere così una operazione tattica che è molto delicata specie se si tiene

presente l'aviazione (della quale troppo poco forse si parla quando si discute di guerra terrestre).

Comunque, il bisogno di aumentare il numero delle divisioni di fanteria per supplire alla minore capacità di penetrazione della nuova divisione binaria, porterà con sè nuove organizzazioni, nuovi generali, nuovi vice comandanti, nuovi stati maggiori, ecc. e tutto un lavoro che richiederà attività e tempo che sarebbero, a mio giudizio, più utilmente spesi in altri settori della nostra organizzazione.

Si è detto che la divisione binaria è più leggera, più maneggevole. Certo se fosse costituita da un reggimento solo lo sarebbe ancor più. (*Si ride*). Si dice ancora: la divisione non ha oggi più bisogno di riserve. L'unico articolo uscito sulla questione e che ignoro se sia di ispirazione Ministeriale... (*cenno di diniego dell'onorevole Sottosegretario di Stato alla Guerra*). No? Me ne felicito, anche per la forma che quell'articolo aveva. Con due reggimenti la Divisione non avrà più una riserva, e il comandante liberato di riserva procederà, secondo lo scrittore, più presto. Così ragiona, arrampicandosi sui vetri, quello scritto.

Ora io mi appello a tutti i senatori che sono a capo di una industria, di un commercio, di qualunque attività, grande o piccola che sia, se è concepibile che una qualunque forma di vita e soprattutto di azione, si possa svolgere senza una riserva! Anche volendo escluderla, non vi sarà comandante di divisione che non se la formerà lo stesso. La possibilità e la sicurezza del comandante nel manovrare, nel contromanovrare, nell'attaccare e nel parare dipende dalla disponibilità di riserve. Quando il comandante avrà speso l'ultimo soldo della sua riserva, e tutto sarà affidato alle truppe in linea, non rimarrà a lui che mettersi alla testa delle sue truppe ed andare a combattere con esse. (*Benissimo*).

Ho accennato a un certo articolo di rivista, e sono tanto lieto che Sua Eccellenza il Ministro abbia detto che non era di sua ispirazione.

Io credo perciò che il Sottosegretario di Stato, leggendolo, sarà insorto, sia per le strane argomentazioni tecniche in esso contenute, sia per quel vieto metodo di definire arrugginite le persone che non la pensano allo stesso modo di colui che scrive. Sappia però il Senato che gran quantità di giovani ufficiali che hanno vissuto la grande guerra nei ranghi minori, spiegando intelligenza, valore, spirito di osservazione, acquisendo tesori di esperienza sui segreti del campo di battaglia, sappia il Senato, che questi ufficiali, tra i quaranta e i quarantacinque anni, i quali hanno compiuto alti studi militari, e hanno partecipato ad una o più guerre coloniali, che hanno servito o servono nelle truppe, nei comandi, negli Stati Maggiori, nelle scuole militari, che sono in una parola ufficiali completi sotto tutti i punti di vista, che rappresentano insomma il fior fiore del nostro esercito, e che ne saranno i futuri capi, la pensano come noi arrugginiti, non solo per quanto riguarda

il problema, in discussione, ma anche per quanto riguarda altre questioni.

Ultimo argomento: poichè qualche altro esercito ha più artiglieria di noi nelle sue divisioni, se noi siamo convinti che ciò costituisca vera inferiorità, non c'è che una soluzione: quella di aumentare l'artiglieria. Ricordiamoci però che l'artiglieria è un'arma che si manovra; l'artiglieria, dal giorno che è sorta, fin dai più lontani campi di battaglia, è sempre stata manovrata. Si sono concentrate le artiglierie là dove più occorre. Non c'è mai stato contemporaneamente in tutti i punti del fronte uguale bisogno di artiglierie; e la sapienza, l'intuito e l'ardimento dei comandanti ha sempre consistito a tale riguardo nel prendere le artiglierie dove si ritenevano meno utili, per concentrarle là dov'occorreva fossero più numerose. Questo si chiama manovrare le artiglierie, così come si manovrano gli automezzi e come il Ministro delle finanze manovra i milioni e i miliardi del nostro bilancio.

Mi rincresco di parlare di me, ma è per citare un'esempio: quando abbiamo passato il Piave nell'autunno 1918, io, piccolo divisionario comandante della 1ª Divisione di assalto, avevo a mia disposizione invece di 36, ben 346 pezzi di artiglieria, e li ho avuti per 30 ore ai miei ordini; non avevo che da attaccarmi ai telefoni per fare aprire il fuoco ovunque volessi in appoggio ai miei Arditi della storica Sernaglia.

E concludo. Quando parliamo di battaglia dobbiamo sempre inquadrarla in una guerra europea tra grandi eserciti di grandi potenze, eserciti cioè preparati e armatissimi. Il campo di battaglia svela le sue realtà soltanto quando ci si entra, e allora conferma di essere un grande assorbitore e divoratore di fanti. Non bastano mai. Perciò non si può fare il calcolo delle fanterie occorrenti stando al tavolino. Bisogna farlo sempre col pensiero fisso al campo di battaglia, alle sue esigenze, che possono apparire talvolta assurde a chi medita, ma non a chi sa e sente; esigenze che non rappresentano mai una debolezza e che sono profondamente umane. Nessuna arma è chiamata a sprigionare da se stessa tanta umanità quanto l'arma di fanteria. È per questo che essa presenta molti e continui problemi psicologici, ai suoi comandanti, e che richiede un'arte tutta particolare, nel comando.

Io ho finito; come ho detto in principio, mi sono permesso di discutere brevemente il problema della binaria perchè è ancora in istudio. Il giorno in cui sarà deciso non ne parleremo più perchè in tutti noi soldati è sempre vivo l'esempio del centurione romano di Cafarnao del quale il Vangelo ci ha tramandato l'atto di fede e il senso preciso della disciplina. (*Applausi*).

MONTEFINALE. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEFINALE. Vorrei rettificare solamente una piccola cosa affermata dall'illustre oratore

che mi ha preceduto. Non sono io che ho detto che l'artiglieria è aumentata; anzi, ho detto che la percentuale dell'artiglieria non è aumentata, ma è rimasta tale e quale la proporzione tra artiglieria e fanteria con la Divisione binaria rispetto alla Divisione ternaria. Questo ho affermato ieri; probabilmente l'oratore si riferiva ad altre osservazioni fatte da giornali o da articoli.

SECHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Vogliamo prendere, onorevoli Colleghi, una doccia d'acqua salata breve, concisa e compendiosa, che ci farà venire appetito per la cena?

«Marina oceanica...» è una bella frase, ma non so che cosa di realistico significhi per la preparazione e l'impiego della nostra flotta. Quindi non la discuto; ricorderò tuttavia un pensiero di Napoleone il quale — e secondo me aveva ragione — disse che Pondichery si riconquista sulle linee della Vistola; farò presente non un'altra frase, ma un dato di fatto: nelle grandi guerre marittime in cui furono impegnate potenze europee, andando molto in là nella storia, le grandi battaglie, le grandi decisioni sono sempre avvenute nel Mediterraneo, anche quando erano in lizza, con funzioni preponderanti, marine che chiamo oceaniche non perchè operavano negli Oceani — i quali si traversano se occorre, ma non vi si guerreggia — bensì perchè le coste degli Stati ai quali appartenevano sono sulle rive dell'Oceano o ad esse viciniori. Credo di aver così abbastanza chiarito il mio pensiero in proposito, e passo a considerare molto brevemente il programma navale in atto, sotto taluni aspetti non toccati da precedenti e assai più di me competenti oratori.

Lo ha enunciato ed egregiamente illustrato, questo programma, l'onorevole Sottosegretario di Stato ammiraglio Cavagnari nell'altro ramo del Parlamento; a mio avviso esso merita pieno consenso sotto tutti i rapporti, anche (non voglio dire principalmente) perchè in esso risulta evidente, io penso, il criterio della moderazione; e ben dimostra quanto questo criterio sia insito nelle determinazioni che le Superiori Gerarchie dello Stato prendono in fatto di preparazione bellica. Tutto quello che è strettamente necessario, sì e ad ogni costo, ma nulla che possa far lontanamente pensare a volontà di superamenti e di primati quantitativi: i primati li ricerchiamo e li otteniamo nella qualità dei mezzi, soprattutto degli uomini.

Tanto più interessante questa moderazione a me sembra, in quanto, penso non dipenda dalle cosiddette esigenze finanziarie. No! Se un maggiore sviluppo di armamenti fosse indispensabile per la difesa dei nostri sacrosanti diritti, il Governo fascista non esiterebbe, la Nazione darebbe volentieri il denaro necessario: nessun popolo è finito male per difficoltà di finanza, molti sono scomparsi dalle pagine della storia per insufficienza di armi.

La nostra è moderazione connessa alla saggezza propria dei forti; siano uomini, governi o nazioni, i forti allfrontano serenamente l'avvenire; così

usavano i senatori romani, così usano gli italiani ritemperati nel segno del Littorio.

Altro grande merito del programma navale è la tempestività. Già dissi, quando venne annunciata l'impostazione delle due prime corazzate di 35.000 tonnellate, che a mio avviso il provvedimento era molto lodevole anche per tale motivo; ora lo ripeto per il programma in atto, che considera una seconda coppia di tali navi. Le molto interessanti tabelle di confronto che l'illustre collega Rota ha introdotto nella sua pregevole relazione dicono, ed è motivo di grande compiacimento, che siamo in parità pel naviglio da crociera e pel naviglio silurante di superficie con la maggiore potenza continentale rivierasca nel Mediterraneo; dico potenza continentale rivierasca: non alludo quindi alla Gran Bretagna. Unità più unità meno, tonnellata più tonnellata meno, poco importa, la parità sostanziale sussiste appieno. Dicono pure che l'efficienza qualitativa e quantitativa della flottiglia sommergibili, supera quella di ogni altra Marina. In verità preferirei, per alcuni gruppi di questo naviglio, dislocamento alquanto inferiore, ma è un particolare sul quale non insisto. Le tabelle non forniscono e non possono fornire notizie sulla efficienza del fattore « uomo », ma come si potrebbe dubitarne ?

All'efficienza di cui dianzi ho detto si era all'incirca pervenuti anche quando fu decisa la costruzione della prima coppia di grandi corazzate. Realizzata tale efficienza ormai appieno, è ben naturale e tempestiva l'impostazione della seconda coppia in virtù della quale la flotta sarà rafforzata da una superba divisione di quattro poderosissime e omogenee unità, capaci di dare molto filo da torcere, anche pel cospicuo appoggio dell'altra, costituita dalle quattro corazzate tipo *Cavour* e *Doria*, rimesse a nuovo più che rimodernate. Il collega Sirianni che ha proposto e sostenuto questo provvedimento merita un grosso abbraccio: con spesa assai modesta esso reca un apporto notevolissimo alla nostra capacità bellica sul mare.

Il maggior apporto a tale capacità lo reca peraltro, a mio avviso, la parità a cui siamo pervenuti e che io oso sperare ad ogni costo manterremo in fatto di naviglio da crociera e silurante da superficie, la appieno soddisfacente efficienza della flottiglia sommergibili, un'adeguata efficienza delle forze aeree destinate ad operare di conserva con quelle navali: su quest'ultima non risultano notizie, che giova tenere riservate, ma io non dubito che anche ad essa si sia appieno provveduto.

Non sono affatto questi diversi mezzi una specie di contorno al piatto forte che sarebbe il grosso corazzato da battaglia, come avviene di sentire o di leggere da quando si è ripresa la costruzione delle grandi unità che lo costituiscono, e si è fatto benissimo — lo ripeto per non essere frainteso. Certo è, fra l'altro, che l'insufficienza di questi mezzi esporrebbe il grosso da battaglia a rischi eccessivi, lo obbligherebbe probabilmente a desolante passività.

Talune questioni inerenti alla preparazione e alla condotta della guerra sono opinabili, non così altre; per le quali bisogna evitare la formazione di idee erronee che inficiano la necessaria unità della dottrina.

Ho detto che fattore essenziale di efficienza bellica sul mare è l'efficienza delle forze aeree cooperatori: nulla aggiungerei se non avessi udito attribuire alla bomba aerea capacità di offesa, a mio avviso, alquanto esagerata: sarebbe agevole discuterne in profondità tecnica, ma è appieno sufficiente rilevare un fatto quanto mai semplice e altrettanto incontestabile. Nessun artigliere — mi dà certo ragione il collega Montefinale — si è mai ripromesso di colpire alla prima salva il bersaglio: l'a-b-c del mestiere dice che bisogna all'uopo aggiustare, migliorare il tipo, fare, come suol dirsi, forcilla. Se il bersaglio si muove rapidamente — tale è la nave in mare libero — bisogna rendersi conto degli effetti di tale movimento, e all'uopo occorrono ripetute salve di aggiustamento. Orbene, nessuna possibilità di migliorare il tiro con l'osservazione della salva precedente sussiste nel lancio della bomba aerea: detto questo è detto tutto. Voglio però dare una consolazione al collega Bastianelli, se pure poco la merita perchè si è reso irreperibile subito dopo il suo magnifico discorso: non è facile colpire con la bomba aerea una nave in moto e libera dei suoi movimenti; se però si riesce a piazzarla, il danno è sempre gravissimo anche per nave provvista della protezione massima praticamente realizzabile: probabilmente la bomba non penetra allora in cavità, ma la sua esplosione sul ponte superiore determina ugualmente danni gravissimi; mi riferisco, s'intende, alle bombe pesanti ormai in uso, che portano se non erro circa mezza tonnellata di assai potente esplosivo: la devastazione delle sovrastrutture sarà sempre tale da menomare molto notevolmente la efficienza di qualsiasi corazzata, renderà sempre necessarie riparazioni di notevole importanza e durata. Scarse dunque le probabilità di colpire, ma danno assai grave quando si riesce a far bersaglio.

Vengo ora all'amico Russo, il quale ha dianzi accennato all'incluttabilità che le corazzate divengano sempre più mastodontiche.

RUSSO. Io ho detto che si escogiteranno nuovi sistemi protettivi per questa speciale offesa dall'alto...

SECHI. Ma nessuna protezione impedirà mai lo scoppio delle bombe sul ponte di coperta; la conseguente rovina a largo raggio delle sovrastrutture, e sarà danno sempre assai grave.

Tornando alla grandezza delle corazzate io non credo si possa dire che *devono* diventare più grandi; probabilmente tali diventeranno, ma non per lo stato di necessità cui si attaglia la voce devono; diverranno più grandi se una potenza marittima riterrà prendere questa iniziativa, nella quale le altre dovranno — qui sta bene il verbo dovere — seguirla per non incorrere nel grave danno che la inferiore potenza bellica unitaria comporta in tutti i

tipi di nave di superficie: nessuna necessità invece di farle più grandi, finchè l'iniziativa di cui dianzi ho detto non la determinasse.

Al programma navale, del quale ho parlato, e al conseguente felice sviluppo della flotta si connettono importanti questioni di ordine organico e logistico, altresì inerenti alla difesa costiera; ma richiederebbero troppo lungo discorso, e toccherò di volo soltanto qualche punto.

«Sommergibili». L'efficienza cui la flottiglia perverrà con le costruzioni deliberate mi fa ritenere preferibile assegnare le disponibilità che risulteranno nei prossimi bilanci piuttosto all'incremento della flottiglia torpediniere, costituita da unità, a mio avviso, preziose per l'impiego bellico in Mediterraneo, delle quali non si avrà mai esuberanza perchè soggette a molto logorio, perchè adatte a molteplici servizi. Fu iniziativa veramente felice provvederle la flotta.

Rilevo poi la necessità che il personale delle forze aeree, cooperanti con la Marina, veda di frequente navigare i sommergibili in emersione e in affioramento, in navigazione subacquea coi periscopi in vista; si eserciti di frequente a ricercarli, ed anche ricercare le torpedini ancorate. Ugualmente va detto per gli ufficiali del naviglio di superficie, nonchè per i gregari destinati al servizio di vedetta per scoprire i periscopi e la scia dei siluri subito dopo il lancio.

Occorre all'uopo un allenamento specifico, frequente e continuativo, che richiede contatto assai frequente, se non proprio continuo, tra i sommergibili, le forze navali di superficie e gli aerei cooperanti. Più che contatto, vorrei dire convivenza, dalla quale risultano continue occasioni per l'addestramento cui ho accennato: un sommergibile parte o arriva; tutti si mettono a guardarlo, ed è già una prima fase di siffatto addestramento. Credo perciò che questo contatto dovrebbe essere più frequente e più continuativo di quello che oggi non sia. Se già lo è, tanto meglio.

Vi prego di dispensarmi dalla perorazione; l'ho scritta, ma faccio volentieri a meno di propinarvela (*Applausi*).

DE BONO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE BONO. Onorevoli Colleghi, ho chiesto la parola, ma l'argomento che io volevo trattare è stato già così bene, così chiaramente espresso dal senatore, mio carissimo collega Zoppi, che io non vi tornerò sopra.

Mi impone però l'obbligo di dover dire che non ci torno sopra anche per delle delucidazioni, dei chiarimenti molto espliciti che ieri S. E. il Sottosegretario di Stato per la guerra ha avuto la compiacenza di manifestarmi.

In me fante, per quanto piunito, faceva male al cuore vedere questa diminuzione della fanteria. Non si va mica sempre profondamente in certi problemi tecnici. Certi problemi per alcuni e per molti, per la massa anzi, affiorano soltanto nel senso morale. Quindi il vedere nella divisione,

unità grande, unità tipica di combattimento, il vedere diminuita la fanteria faceva un certo senso. Ragionandoci sopra poi (e qui in Senato ci saranno almeno 50 generali i quali hanno avuto il comando di grandi unità e sono quindi in grado di poter definire la reciproca importanza e il reciproco aiuto e servizio che queste vari armi si possono dare) io credo che tutti quanti conven-gano con me quando dico che un comandante ha sete di fanteria. Ha detto giustamente il collega Zoppi: «la prima pattuglia di punta quando sente le prime fucilate chiede subito rinforzi». E così giù giù. L'artiglieria — è un grande sollievo la voce del cannone — è quella che ristora gli animi della fanteria che è a contatto con l'avversario e sa che da un momento all'altro ne dovrà sentire il miglior sapore.

Però non basta, fa anche piacere il vedersi venire dietro questa onda di compagni che sono disposti a sacrificarsi anche loro e che li aiuteranno e aumenteranno in quelli il senso di voler vincere che comincia qualche volta a declinare, forse per la continua tensione nervosa. Perciò la diminuzione di un reggimento nella divisione faceva impressione. Infatti chi dice che la divisione con tre reggimenti è pesante non afferma cosa giusta perchè il reggimento di fanteria è proprio quello che pesa di meno nella divisione.

Ripeto che la questione credo che sia già stata tempestivamente e tecnicamente risolta ed una ragione di carattere per così dire speciale del mutamento mi ha anche dato il Sottosegretario alla guerra, che ha il suo importante valore; ma si deve asserire ancora come la fanteria abbia la capitale importanza, non solo, ma come è sulla fanteria che si basa l'aumento o la diminuzione di forza degli eserciti. Valga questo esempio che molti qui possono attestare: la fanteria è quella che subisce più perdite ed è quella che ha sempre bisogno di essere rinforzata e ossigenata. Noi siamo entrati nel 1915 in campagna con i reggimenti di 3.000 uomini e ne siano venuti via che i più fortunati avevano 1.200 uomini; questo dimostra la proporzione di diminuzione della fanteria e quindi la necessità che la fanteria sia sempre presente in tutte le unità nelle quali si combatte. Non è giusto oggi dire che la divisione non farà più un'azione in modo da avere bisogno di riserva. A proposito della riserva mi collego con ciò che ha detto il senatore Zoppi. Anche io sono una mente arrugginita, però quello che ha scritto quelle cose, come diceva ieri il Sottosegretario alla guerra, trovo che deve avere una mente all'olio di ricino, cioè troppo lubrificata e quindi costretta a correre, ma purtroppo a correre in una sola direzione.

Onorevole Sottosegretario: noi molti problemi, adesso che siamo fuori in parte da ciò che è il commercio continuo e giornaliero dell'Esercito, siamo obbligati a leggerli nelle gazzette e nelle riviste. Ora queste riviste e queste gazzette naturalmente portano con ogni sorta di argomenti il tema che vogliono sostenere e, bisogna

dirlo, è sempre il tema che ritengono il più favorito dal Ministero della guerra. Ma il brutto (e questo è proprio il più brutto) si è che per fare accogliere pensieri ed idee tirano sempre in campo la Rivoluzione fascista e il clima fascista che non c'entrano proprio per niente. (*Applausi*).

Io credo in tale materia di poter dire qualche cosa: quando non vi è altro da dire si parla di clima fascista e si dà agli altri dell'antifascista imitando la famosa frase milanese di Tecoppa: «l'ha parlaa mal de Garibaldi». (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Il seguito dalla discussione è rinviato a domani.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Faina, Berio, Ago, Montresor e Sani a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2028, che modifica l'articolo 25 del Regio decreto-legge 15 giugno 1936-XIV, n. 1273, recante norme per la disciplina del mercato granario (2045).

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

Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato (2171).

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

Conferimento dell'autonomia amministrativa agli autograppi delle divisioni motorizzate del Regio Esercito (2193).

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

Costituzione di una azienda autonoma per la Villa Nazionale di Stra (2212);

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

Decentramento del servizio della determinazione degli stipendi degli ufficiali di complemento e di quelli della riserva provenienti dal complemento (2191).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Faina, Berio, Ago, Montresor e Sani della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Annuncio di risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i Ministri competenti hanno inviato risposta scritta alle interrogazioni dei senatori Majoni e Taramelli.

A norma del regolamento, tali risposte saranno inserite nel resoconto stenografico della seduta odierna.

Domani seduta pubblica alle ore 17 col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione complessiva dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2142). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2152). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2159). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 giugno 1937-XV, n. 1079, relativo all'ordinamento dei servizi della Corte dei conti nell'Africa italiana (1939). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1937-XVI, n. 2324, concernente modificazioni all'ordinamento dell'Istituto Nazionale Fascista per l'assistenza dei dipendenti degli Enti locali (2126). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1937-XVI, n. 2232, concernente la partecipazione degli Istituti di credito al capitale dell'Istituto Nazionale Gestione Imposte di Consumo (I. N. G. I. C.) (2127). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2118, che apporta modifiche al Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, sull'avanzamento e reclutamento degli ufficiali della Regia aeronautica (2128). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2212, che modifica la tabella A, allegata al Regio decreto-legge 22 febbraio 1937-XV, n. 220, sull'ordinamento della Regia aeronautica (2129). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1938-XVI, n. 47, che determina il numero medio degli ufficiali di complemento, dei sottufficiali a breve ferma e dei militari di truppa della Regia aeronautica da tenere in servizio durante l'esercizio 1937-38 (2130). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2210, concernente la liquidazione della indennità, una volta tanto, agli ufficiali della Regia aeronautica che alla cessazione dal servizio non hanno diritto a pensione (2131). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2359, relativo alla isti-

tuzione di una Accademia militare forestale (2133). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1938-XVI, n. 3, che contiene modificazioni al regime fiscale dell'alcole di 2ª categoria e alla misura dei diritti erariali su quello di 1ª categoria (2136). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1938-XVI, n. 4, recante modificazioni alla legge 26 luglio 1929-VII, n. 1397, istitutiva dell'Opera nazionale orfani di guerra (2139). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 febbraio 1938-XVI, n. 57, concernente la chiamata in servizio temporaneo di personale già appartenente al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza (2141). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 gennaio 1938-XVI, n. 1, contenente norme per la interpretazione degli articoli 3 e 6 del Regio decreto-legge 11 gennaio 1937-XV, n. 3, circa l'approvazione dei ruoli organici del Ministero della cultura popolare (2150). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa Italiana per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2168). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2083). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2165). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2134). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2189). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

La seduta è tolta (ore 19.25).

Risposte scritte ad interrogazioni.

MAJONE. — Ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste e dell'educazione nazionale per sapere se, in considerazione dei molteplici interessi connessi colla piscicoltura interna e della conseguente opportunità di formare una coscienza peschereccia nazionale, intendano provvedere:

1º ad intensificare la vigilanza sui corsi d'acqua e bacini interni, impedendo la distruzione degli avanotti immissivi ed aumentando il numero degli agenti preposti a tal servizio;

2º a promuovere una vivace propaganda per mezzo delle scuole, ispettorati agrari, organizzazioni giovanili, intesa a diffondere la cognizione dei vantaggi generali della piscicoltura.

Uguale azione dovrebbe essere pure svolta nei riguardi dell'avicoltura, diretta altresì ad impedire la distruzione dei nidi ed a promuovere invece il collocamento di cassette con cibo sugli alberi per favorire la nidificazione.

RISPOSTA. — 1º A termini dell'articolo 30 del Testo Unico delle leggi sulla pesca, approvato con Regio decreto 8 ottobre 1931-IX, la sorveglianza sull'esercizio della pesca e l'accertamento delle infrazioni alle disposizioni dettate dallo stesso Testo Unico sono affidati alla Milizia Nazionale Forestale, ai Reali Carabinieri, alla R. Guardia di finanza, al personale delle Regie Capitanerie di porto, della R. Marina e della R. Aeronautica, agli agenti sanitari, alle direzioni dei mercati, alle guardie daziarie e municipali e ad ogni altro agente giurato della forza pubblica.

All'azione di tali organi si aggiunge quella dei locali Consorzi per la tutela della pesca, i quali, a termini dell'articolo 31 dello stesso Testo Unico, possono, al pari delle provincie, dei comuni, delle associazioni e di chiunque vi abbia interesse, assumere e mantenere agenti giurati, per concorrere alla sorveglianza sulla pesca tanto nelle acque pubbliche che in quelle private. In effetti, i Consorzi hanno in servizio agenti giurati nel numero consentito dalla entità dei mezzi finanziari dei quali rispettivamente possono disporre.

In complesso, gli organi per la repressione della pesca abusiva appaiono adeguati e al riguardo il Ministero dell'interno, per la parte di sua competenza, non ha mancato di rivolgere incitamenti ai dipendenti uffici. Anche recentemente (circolare del 17 agosto 1937-XV) il predetto Ministero, in relazione al voto del Comitato tecnico corporativo per la disciplina della attività economica riferentesi ai prodotti della pesca, sotto l'aspetto della tutela e dell'incremento del patrimonio ittico nelle acque interne, ha richiamato la personale attenzione dei Prefetti sulla necessità dell'intensificazione della vigilanza sulla pesca.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, da parte sua, svolge assiduo interessamento perchè l'attività repressiva della pesca di frodo — attività che si esplica in condizioni di particolare difficoltà — risulti, per quanto possibile, ampia e fruttuosa. A questo scopo sono stati anche tenuti, e si continuerà ad organizzare in avvenire, speciali corsi di istruzione per il migliore addestramento degli agenti.

2º L'attività propagandistica per una maggiore e più razionale pratica della piscicoltura nelle acque interne viene svolta per mezzo dei Regi Stabili-

menti Ittiogenici di Roma e di Brescia e dei Consorzi per la tutela della pesca. Tale azione ha già recato i suoi frutti, perchè gli impianti di piscicoltura — i quali si sono potuti anche valere della concessione di diretti contributi — sono aumentati considerevolmente di numero, specialmente nelle zone montane.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, valendosi della collaborazione dell'Ente Nazionale per l'Educazione Marinara, organizza ogni anno un corso d'istruzione in materie peschereccio, al quale sono chiamati a partecipare gli insegnanti delle scuole elementari. Altri utili risultati si potranno conseguire per mezzo dell'attività del « Centro nazionale di propaganda peschereccio », costituito di recente, con finalità che chiaramente emergono dalla sua stessa denominazione.

Quanto alla partecipazione delle scuole all'opera intesa alla diffusione della conoscenza degli interessi connessi con la piscicoltura e dei vantaggi generali che se ne possono ritrarre, come di ciò che si riferisce alla protezione e al rispetto dei nidi, è da ricordare che la piscicoltura e la avicoltura sono comprese nei programmi di insegnamento per alcuni tipi di scuole medie di istruzione tecnica e più precisamente:

a) nei Regi Corsi secondari biennali di avviamento professionale specializzato marinaro (Elementi di biologia marina e ittiologia: due ore settimanali);

b) Regie Scuole tecniche ad indirizzo agrario (Zootecnica: avicoltura e piscicoltura): due ore settimanali per il tipo ordinario e tre ore per il tipo specializzato per la zootecnica, per il secondo anno;

c) Regi Istituti tecnici agrari (Corso ulteriore di specializzazione) allevamento degli animali da cortile e da uccelliera (avicoltura): un'ora settimanale.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, d'accordo con quello dell'educazione nazionale, si ripromette di promuovere intese col Ministero della cultura popolare per l'adozione di iniziative atte a maggiormente diffondere le conoscenze utili nelle predette materie, come, ad esempio, la diffusione nelle scuole e per mezzo delle scuole di opuscoli di propaganda, preparati in relazione agli ambienti ai quali dovrebbero essere destinati. La realizzazione di queste iniziative è naturalmente subordinata alla disponibilità di mezzi finanziari.

3^o Per ciò che riguarda la protezione dei nidi, è da rilevare che la legge sulla caccia (Testo Unico 15 gennaio 1931, n. 117) provvede con assoluto rigore (art. 32).

Sarebbe senza dubbio desiderabile che la protezione dell'avifauna avesse luogo anche attraverso il collocamento di nidi artificiali; ma, a prescindere dalla considerazione che l'iniziativa non potrebbe essere esaminata nell'ambito di detta legge, la quale disciplinando l'esercizio venatorio provvede già,

come si è detto, col comminare severe sanzioni contro chi manometta nidi, sta in fatto che l'attuazione della iniziativa stessa presupporrebbe una disponibilità di mezzi finanziari che il bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste non può offrire e che è difficile procurare da altre fonti.

Comunque, il Ministero si ripromette di sollecitare in proposito l'intervento delle Società zoofile, per utilizzare ogni loro possibilità.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
ROSSONI.

TARAMELLI. — Al Ministro dell'educazione nazionale: « plaudendo all'opera del Ministro che coi mezzi a sua disposizione nell'Amministrazione Centrale e nelle Soprintendenze ha iniziato la Carta Archeologica del Regno, che è un catasto dei tesori monumentali archeologici e la base della conoscenza di essi, chiede di conoscere come il Ministro intenda di proseguire con ritmo accelerato, nel presente lavoro, in modo che si compia bene, ma con sollecitudine e disciplina, formando come per altri lavori del Ministero una speciale Commissione che dia unità di indirizzo e vigilanza a tale lavoro che gli stranieri già apprezzano non meno degli Italiani ».

RISPOSTA. — L'acceleramento dei lavori della Carta archeologica del Regno al 100.000, ai quali collaborano con zelo e particolare competenza l'onorevole interrogante senatore Taramelli, i professori Minto e Barocelli ed altri funzionari dell'Amministrazione dell'Antichità e Belle Arti, risponde all'intenzioni ed ai propositi del Ministero dell'educazione nazionale che è pienamente consapevole dell'importanza dell'opera ai fini di una maggiore conoscenza del nostro glorioso passato.

Poichè però la possibilità di tale acceleramento dipende da accordi che debbono intervenire con la Direzione dell'Istituto Geografico Militare, si è già disposto che vengano studiate subito proposte concrete e tali che possano servire di basi per nuove trattative con l'Istituto stesso.

Quanto alla nomina di un Comitato direttivo e coordinatore, tale proposta sarà considerata con le migliori disposizioni unitamente alle altre proposte di cui si è fatto cenno.

Il Ministro dell'educazione nazionale
BOTTAI.

Prof. GIOACCHINO LAURENTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.