

tale periodo è corrisposta alla società una sovvenzione chilometrica di lire 12.20 per il monomotore e di lire 14.20 per il trimotore. Il secondo periodo ha inizio il 1º settembre 1930 ed ha termine alla scadenza del contratto e durante questo periodo è corrisposta alla società una sovvenzione chilometrica di lire 9.30 per il monomotore e di lire 13.34 per il trimotore.

Evidentemente sarà sfuggito che queste ultime sovvenzioni sono ridotte (per effetto della maggior misura corrisposta nel primo triennio) in rapporto alla effettiva sovvenzione, che anche oggi per la Roma-Venezia-Vienna verrebbe ad essere di lire 10.20 per il monomotore e di lire 14.20 per il trimotore, sovvenzioni rispetto alle quali soltanto si può fare il confronto con quelle della Venezia-Brindisi. E dal confronto appare che in effetto l'economia realizzata per la linea Venezia-Brindisi è di 90 centesimi e non di 4 centesimi per chilometro volato.

FIER, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIER, *relatore*. Prendo atto, e ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato dell'aeronautica per le delucidazioni che ha dato, e che mi chiariscono completamente i dubbi che erano sorti in me dallo studio del decreto.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1256, che approva una convenzione aggiuntiva fra il Ministero della aeronautica e la Società Transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modificazioni al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modifi-

cazioni al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 719-A).

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

FIER. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIER. Onorevoli camerati, il disegno di legge che il ministro dell'aeronautica ha presentato al Parlamento per la conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, è troppo importante e troppo significativo — pur nella modestia della sua apparenza — perchè su di esso non si fermi un momento l'attenzione di questa Assemblea per rilevarne la portata, per additarne il contenuto non solo positivo, ma anche ideale, che vi è al di là dell'apparente aridità della norma legislativa.

Il Regio decreto 6 settembre 1928, n. 2624, dava facoltà al Ministero dell'aeronautica di procedere a speciali reclutamenti di personale, a ferma breve, per addestrare al pilotaggio aereo — attraverso la frequenza di appositi corsi — un cospicuo numero di ufficiali e sottufficiali di complemento, destinati a formare la riserva del personale aero-navigante, per l'eventualità della mobilitazione.

I giovani così reclutati dovevano restare in servizio per mesi 29, ripartiti tra un brevissimo corso preparatorio di tre mesi, un corso di vera e propria istruzione di pilotaggio presso le Scuole civili all'uopo specializzate, ed un corso di perfezionamento presso i reparti militari della Regia Aeronautica, presso i quali i giovani prestando vero e proprio servizio militare e seguendo l'attività dell'Aeronautica nella sua esplicazione più viva e più pulsante, ne apprendono e ne condividono la suprema passione illuminata di fede ed arrossata di sangue, conseguendo dopo breve tempo il brevetto di pilota militare.

Orbene, onorevoli camerati, la feconda opera compiuta dal Ministero dell'Aeronautica, l'eroico entusiasmo dimostrato in ogni ardimento da tutti i nostri volatori che, non solamente sui cieli d'Italia, ma sui cieli del mondo han saputo portare vittoriosamente il segno di Roma, l'infaticabile attività del ministro che non ha voluto essere solamente un amministratore, ma che con la perizia tecnica, con l'ardimento personale, con la infaticabile volontà ha voluto e saputo essere l'animatore esemplare di una esemplare schiera di valorosi, hanno creato nel