

CLXXXIX.

TORNATA DI VENERDÌ 1° APRILE 1927

ANNO V

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **CASERTANO**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **ACERBO.**

INDICE.

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Congedi	7453	Conversione in legge del Regio decreto-	
Disegno di legge (<i>Annunzio di presenta-</i>		legge 20 febbraio 1927, n. 242, che	
<i>zione</i>):		modifica la tabella annessa alla legge	
Conversione in legge del Regio decreto-		17 luglio 1910, n. 516, per il comune	
legge 17 marzo 1927, n. 383, recante		di Livigno	7479
provvedimenti per la revisione gene-		Conversione in legge del Regio decreto-	
rale delle circoscrizioni comunali. . .	7453	legge 3 marzo 1927, n. 249, recante	
Interrogazione:		l'impegno per la garanzia del servizio	
Funzionamento dell'Opera dell'Università.	7458	delle obbligazioni per i lavori pub-	
BODRERO, <i>sottosegretario di Stato</i>	7458	blici dell'Albania.	7480
MORELLI EUGENIO	7458	Conversione in legge del Regio decreto	
Disegni di legge (<i>Approvazione</i>):		21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente	
Reclutamento ed avanzamento degli uffi-		la proroga del termine per la nomina	
ciali della Regia aeronautica	7459	dei rappresentanti al Parlamento della	
Conversione in legge del Regio decreto-		Cirenaica	7480
legge 17 febbraio 1927, n. 324, con-		Conversione in legge del Regio decreto-	
cernente la soppressione della Dire-		legge 10 febbraio 1927, n. 133, circa	
zione generale delle foreste e dei demani		la proroga del termine stabilito dal-	
ed istituzione dell'Azienda foreste		l'articolo 1 del Regio decreto-legge 10	
demaniali	7478	gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione	
Conversione in legge del Regio decreto-		delle sedi notarili nei territori	
legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante		annessi al Regno	7480
autorizzazione di spesa per esecuzione		Conversione in legge del Regio decreto	
di lavori e concessione di sussidi in		12 dicembre 1926, n. 2258, recante	
dipendenza dei danni prodotti dalle		modificazioni al Regio decreto 22 feb-	
alluvioni del 1926 nella Valle Padana,		braio 1925, n. 209, che revocò le con-	
nelle Tre Venezie e nella provincia di		venzioni per la esecuzione delle opere	
Forlì	7479	di costruzione di un bacino di caren-	
Conversione in legge del Regio decreto-		naggio a Napoli e di un porto a Baia-	
legge 13 febbraio 1927, n. 201, conte-		Averno	7481
nente provvedimenti intesi ad aumen-		Conversione in legge del Regio decreto-	
tare le disponibilità delle Cassa depo-		legge 3 marzo 1927, n. 331, riflettente	
siti e prestiti	7479	aumento del contributo annuo obbli-	
		gatorio dovuto dai sanitari italiani,	
		nonchè del contributo annuo gover-	
		nativo a favore dell'Opera Pia nazio-	
		nale di assistenza per orfani dei sani-	
		tari italiani, in Perugia (Collegio con-	
		vitto per gli orfani dei sanitari italiani).	7481

<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>		
Conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450, con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la concessione delle ferrovie calabro-lucane	7481	CASALINI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 897, che reca aggiunte ai Regi decreti-legge 3 gennaio 1926, n. 37, e 7 febbraio 1926, n. 168, relativi alla costituzione dell'Istituto di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici secondari, per i ricevitori postali e telegrafici e per gli agenti rurali. . .	7484
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 119, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito e lo stato degli ufficiali del Regio Esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica	7482	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 maggio 1926, n. 902, riguardante la devoluzione al bilancio autonomo dell'Amministrazione postale-telegrafica di alcuni cespiti di entrata relativi al servizio delle Casse di risparmio postali e la prescrizione di alcuni piccoli crediti infruttiferi su libretti delle Casse stesse	7484
Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24	7482	LEICHT: Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2440, che dà esecuzione alla Convenzione firmata a Roma addì 11 febbraio 1926 fra il Regio Governo d'Italia ed il Governo d'Austria per definire amichevolmente l'assetto della fondazione evangelica della contessa Elvine de La Tour	7492
Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili . . .	7483	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 203, recante provvedimenti per attenuare le conseguenze della prima applicazione di leggi tributarie nelle provincie riunite all'Italia in virtù dei trattati di pace.	7492
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 303, riguardante la cessione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi .	7483	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 232, concernente l'aumento del saggio di interesse pei mutui concessi dalla Cassa di risparmio e deposito di Firenze, dal Monte dei Paschi di Siena e dal Consorzio per mutui ai danneggiati dal terremoto Tosco-Emiliano	7492
Verifica di poteri	7485	CIMORONI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2334 recante nuovi provvedimenti a favore delle piccole industrie	7492
Disegno di legge (Discussione):		BONARDI: Modificazioni all'articolo 9 della legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza italiana	7492
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1 ^o luglio 1927 al 30 giugno 1928	7485		
BARBARO	7485		
BROCCARDI	7492		
GAI SILVIO	7496		
Disegno di legge (Presentazione):			
GIURIATI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 376, che contiene provvedimenti per agevolare le ricostruzioni e lo sbaraccamento negli abitati danneggiati da terremoti	7492		
Relazioni (Presentazione):			
DUDAN: Provvedimenti per la città di Zara	7453	Votazioni segrete (Risultato):	
SAVELLI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 237, contenente norme per il conferimento dell'ufficio di direttore artistico dell'Istituto nazionale del dramma antico.	7484	Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, riguardante lo stanziamento di 80 milioni e contenente disposizioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri.	7453
DE CAPITANI: Approvazione del piano regolatore del reparto Turro di Milano.	7484	Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 100, per la istituzione di una speciale tassa sulle capre.	7453
RAZZA: Disposizioni per la proiezione obbligatoria di pellicole cinematografiche di produzione nazionale	7484	Conversione in legge del Regio decreto 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia	7454
GUACCERO: Disposizioni varie sulla sanità pubblica	7484		

<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 197, che integra le disposizioni del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, sulla disciplina del commercio di vendita al pubblico</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2187, col quale è stata sospesa l'applicazione dell'articolo 38 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, circa la pensione dei ferrovieri</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto 10 febbraio 1927, n. 220, recante provvedimenti relativi allo spostamento in nuova sede dell'abitato di Predappio in provincia di Forlì. . . .</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1627, concernente il passaggio di impiegati del gruppo C del Ministero delle comunicazioni al gruppo stesso dell'Amministrazione centrale del Ministero della economia nazionale per il servizio telegrafico</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente la alienazione delle Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1734, relativo alla emissione di una speciale categoria di buoni postali fruttiferi da cedere a Banche operanti fuori del Regno.</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zycoln B</p>	<p>Conversione in legge dei Regi decreti concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione dei Regi decreti autorizzanti prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'esercizio finanziario 1926-27</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge dei Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico d'artiglieria e 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un servizio degli specialisti del genio. . .</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 200, che reca modificazioni al Regio decreto-legge 24 maggio 1926, n. 945, concernente la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2213, che estende il diritto al risarcimento dei danni di guerra a favore di coloro che, pur non essendo cittadini italiani al momento del danno, abbiano servito con fedeltà ed onore nell'esercito e nell'armata italiana per un periodo non inferiore ad un anno durante la guerra 1915-18 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana.</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2020, contenente norme per la assegnazione delle case economiche costruite dallo Stato nelle località colpite dal terremoto e consegnate alle rispettive amministrazioni comunali</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati. . .</p>	<p>Approvazione della Convenzione internazionale per la eguaglianza di trattamento dei lavoratori stranieri e nazionali in materia di riparazione degli infortuni sul lavoro adottata dalla VII Sessione della Conferenza internazionale del lavoro.</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 187, concernente la autorizzazione agli Istituti di credito fondiario di emettere obbligazioni in valuta pregiata. . .</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1943, concernente la riscossione delle tasse sugli autoveicoli e sugli autoscafi per l'anno 1927</p>
7454	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, relativo alla costituzione della Società anonima « Azienda Tabacchi Italiani » (A. T. I.).</p>	<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1793, concernente la concessione di riduzioni di tariffe per trasporti in transito da e per l'Italia</p>
7455	7456
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2076, che dà facoltà al Governo di consentire alle Società concessionarie delle zone telefoniche la emissione di obbligazioni ipotecarie a condizioni speciali</p>	
7455	

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 257, portante provvedimenti per l'estensione alle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, delle disposizioni vigenti circa la revisione ed approvazione dei conti dei comuni e delle provincie e disposizioni transitorie per la definizione dei conti arretrati di detti enti	7457	Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 242, che modifica la tabella annessa alla legge 17 luglio 1910, n. 516, per il comune di Livigno	7502
Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1 ^o luglio 1927 al 30 giugno 1928	7499	Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 249, recante l'impegno per la garanzia del servizio delle obbligazioni per i lavori pubblici dell'Albania	7502
Ordinamento della carriera diplomatico-consolare	7500	Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica	7502
Ordinamento della carriera dei cancellieri. Eccezionale ammissione di nuovi elementi nella carriera consolare	7500	Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 133, circa la proroga del termine stabilito dallo articolo 1 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione delle sedi notarili nei territori annessi al Regno	7502
Norme sull'assunzione di impieghi da parte di cittadini italiani all'estero	7500	Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925, n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di un bacinò di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno	7502
Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 253, concernente il contributo annuo governativo a favore della Regia Accademia dei Lincei	7500	Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 331, riflettente aumento del contributo annuo obbligatorio dovuto dai sanitari italiani, nonchè del contributo annuo governativo, a favore dell'Opera Pia Nazionale di assistenza per gli orfani dei sanitari italiani, in Perugia (Collegio convitto per gli orfani dei sanitari italiani)	7502
Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 277, concernente modalità per la corresponsione degli assegni a cittadini stranieri che compiono studi presso Università, Istituti superiori e Istituti di istruzione artistica del Regno	7500	Conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450, con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la concessione delle ferrovie calabro-lucane	7502
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 282, riguardante modificazioni all'ordinamento della Regia guardia di finanza.	7500	Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 119, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e lo avanzamento degli ufficiali del Regio esercito e lo stato degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica	7502
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 104, riguardante la requisizione dei velivoli civili, in caso di mobilitazione	7500	Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24	7503
Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica (<i>Urgenza</i>).	7500		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 324, concernente la soppressione della Direzione generale delle foreste e dei demani ed istituzione dell'Azienda foreste demaniali (<i>Urgenza</i>).	7500		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi, in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì	7505		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 201, contenente provvedimenti intesi ad aumentare le disponibilità della Cassa depositi e prestiti	7501		

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili . . .	Pag. 7503
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 303, riguardante la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi	7503

La seduta comincia alle ore 16.

MIARI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Vicini, di giorni 2; Volpi, di 2; per motivi di salute, gli onorevoli: Mazza de' Piccioli, di giorni 2; Pavoncelli, di 2; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Giuliano, di giorni 10; Manaresi, di 2.

(Sono concessi).

Ringraziamenti per commemorazione.

PRESIDENTE. Sono pervenuti alla Presidenza i seguenti telegrammi:

« All'E. V. esprimo profonda riconoscenza per la parte presa al nostro lutto. — AMELIA LUZZATTI ».

« Alla Camera dei deputati che volle rendere affettuosa onoranza a Luigi Luzzatti porgo anche a nome della mia famiglia le espressioni di profonda riconoscenza. — AMELIA LUZZATTI ».

« Abano grata a V. E. del pensiero e del ricordo, commossa ringrazia e si associa al nazionale cordoglio ed alle manifestazioni di rimpianto per la perdita del grande figlio di Italia ed eccelso rappresentante del collegio politico. Ossequi. — *Commissario prefettizio* DE GIORGIO ».

« Venezia ha accolto commossa la solenne partecipazione al suo lutto della Camera dei deputati che ha voluto rendere il più alto omaggio alla memoria dell'insigne cittadino che con la vita e le opere ha onorato la sua città e l'intera nazione. Con animo reverente porgo l'espressione della più viva gratitudine alla Rappresentanza Nazionale ed in parti-

colare a V. E., al ministro Fedele, agli onorevoli De' Stefani, Miari e Fani. — *Vice podestà* IPPOLITO RADAELLI ».

Annunzio di presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Sua Eccellenza il ministro dell'interno ha presentato alla Presidenza della Camera il seguente disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 383, recante provvedimenti per la revisione generale delle circoscrizioni comunali.

Sarà inviato agli Uffici.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Dudan a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DUDAN. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti per la città di Zara (1417).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Risultato di votazioni segrete.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto avvenuta nella seduta di ieri sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, riguardante lo stanziamento di 80 milioni e contenente disposizioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri (1220):

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	185
Voti contrari	6

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 100, per la istituzione di una speciale tassa sulle capre: (1279)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	184
Voti contrari	7

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia: (1317)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	188
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 197, che integra le disposizioni del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, sulla disciplina del commercio di vendita al pubblico: (1338)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	188
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 10 febbraio 1927, n. 220, recante provvedimenti relativi allo spostamento in nuova sede dell'abitato di Predappio in provincia di Forlì: (1353)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	187
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge, 14 giugno 1925, n. 1115, concernente l'alienazione delle Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili: (1274)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	186
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 150, che stabilisce il trattamento doganale da usare al prodotto antiparassitario Zycoln B: (1309)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	186
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico

d'artiglieria e 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un servizio degli specialisti del Genio: (1202)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	187
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2213, che estende il diritto al risarcimento dei danni di guerra a favore di coloro che, pur non essendo cittadini italiani al momento del danno, abbiano servito con fedeltà ed onore nell'esercito e nell'armata italiana per un periodo non inferiore ad un anno durante la guerra 1915-18 e siano attualmente in possesso della cittadinanza italiana: (1310)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	186
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di trattati: (1321)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	186
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 187, concernente la autorizzazione agli Istituti di credito fondiario ad emettere obbligazioni in valuta pregiata: (1339)

Votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	189
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Alberti — Albicini — Aldi-Mai — Alfieri — Alice — Amicucci — Antonelli — Armato — Arrivabene Giberto.

Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Bannelli — Barbaro — Barbieri — Barnaba — Bartolomei — Bastianini — Belluzzo — Beneduce — Besednjak — Biagi — Bianchi Michele

— Bifani — Bisi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bonaiuto — Bonardi — Bono — Borriello — Bottai — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Broccardi — Buronzo — Buttafochi.

Canelli — Caprino — Cartoni — Cavaliere — Ceci — Cesia di Vegliasco — Cerri — Chiarelli — Chiarini — Cian Vittorio — Ciano Costanzo — Colucci — Crisafulli-Mondio — Cristini — Cucini.

D'Alessio Nicola — D'Ambrosio — De Capitani d'Arzago — De Collibus — De Grecis — Del Croix — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Ducos — Dudan.

Fani — Fedele — Federzoni — Fera — Finzi — Fontana — Forni Roberto — Franco — Frignani.

Gabbi — Galeazzi — Gallo — Gangitano — Gargioli — Genovesi — Gentile — Geremicca — Gianturco — Giuliano — Giuriati — Gorini — Grancelli — Gray Ezio — Greco — Guàccero — Guglielmi — Guidi-Bufferini.

Igliori — Insabato.

Joele — Jung.

La Bella — Leone Leone — Limongelli — Lissia — Locatelli — Lo Monte — Loreto — Lunelli.

Maccotta — Majorana — Manaresi — Manfredi — Mantovani — Marani — Maraviglia — Marescalchi — Mariotti — Marquet — Martelli — Marzotto — Mattei-Gentili — Maury — Mazzucco — Mecco — Meriano — Mesolella — Messedaglia — Miari — Miliani G. Battista — Morelli Giuseppe.

Nunziante.

Olmo — Orefici — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palmisano — Panunzio — Paratore — Pasqualino Vassallo — Pavoncelli — Pellanda — Pennavaria — Pennisi di Santa Margherita — Perna — Piccinato — Pierazzi — Pirrone — Pivano — Preda — Prunotto.

Quilico.

Raggio — Ranieri — Ravazzolo — Re David — Restivo — Riccardi — Ricchioni — Riolo — Romanini — Romano Michele — Romano Ruggero — Rossoni — Rotigliano — Russo Gioacchino.

Salerno — Savelli — Savini — Schirone — Serena — Severini — Sipari — Solmi — Spinelli — Starace — Suardo — Suvich.

Tòfani — Torre Andrea — Torre Edoardo — Torrusio — Tròilo — Tullio — Tumedei — Turati.

Ungaro.

Vacchelli — Valentini — Ventrella Almerigo — Verdi — Viale — Vicini — Viola — Volpe.

Zaccaria — Zugni.

Sono in congedo:

Adinolfi.
Barattolo — Bennati — Bertacchi — Bertone — Bianchi Fausto.
Caccianiga — Ciardi.
Di Fausto.
Gemelli.
Imberti.
Larussa.
Madia — Mandragora — Milani Giovanni — Musotto — Muzzarini.
Porzio.
Renda — Rubino.
Sardi — Spezzotti.
Trigona.

Sono ammalati:

Canovai — Cao.
Foschini.
Gianotti — Giovannini.
Leicht.
Marchi Giovanni — Mazzolini.
Rossi Pier Benvenuto.
Termini — Tosti di Valminuta.

Assenti per ufficio pubblico:

Arnoni.
Baragiola — Bassi.
Calore — Cariolato — Ceserani — Crollanza.
D'Alessio Francesco — Di Marzo.
Fabbrici — Ferretti — Forni Cesare.
Gianferrari.
Lanfranconi — Lupi.
Maffei — Muscatello.
Olivetti — Olivi.
Sansanelli.
Vassallo.
Zimolo.

Comunico, anche il risultato della votazione segreta avvenuta pure nella seduta di ieri sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 13, relativo alla costituzione della Società anonima « Azienda Tabacchi Italiani » (A. T. I.): (1252)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	190
Voti contrari	6

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2076, che dà facoltà al Governo di consentire alle Società

concessionarie delle zone telefoniche la emissione di obbligazioni ipotecarie a condizioni speciali: (1198)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	195
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2187, col quale è stata sospesa l'applicazione dell'articolo 38 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, circa le pensioni dei ferrovieri: (1203)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	194
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1627, concernente il passaggio di impiegati del gruppo C del Ministero delle comunicazioni al gruppo stesso dell'Amministrazione centrale del Ministero dell'economia nazionale per il servizio telegrafico: (1081)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	193
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1734, relativo all'emissione di una speciale categoria di buoni postali fruttiferi da cedere a Banche operanti fuori del Regno: (1088)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	194
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge dei Regi decreti concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari e convalidazione dei Regi decreti autorizzanti prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario 1926-27: (1297)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	195
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 200, che reca modificazioni al Regio decreto-legge 24 maggio 1926, n. 945, concernente la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi: (1343)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	194
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2020, contenente norme per la assegnazione delle case economiche costruite dallo Stato nelle località colpite dal terremoto e consegnate alle rispettive amministrazioni comunali: (1166)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	195
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Approvazione della Convenzione internazionale per la eguaglianza di trattamento dei lavoratori stranieri e nazionali in materia di riparazione degli infortuni sul lavoro adottata dalla VII sessione della Conferenza nazionale del lavoro: (1183)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	195
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1943, concernente la riscossione delle tasse sugli autoveicoli e sugli autoscafi per l'anno 1927: (1128)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	195
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1793, concernente la concessione di riduzioni di tariffe per trasporti in transito da e per l'Italia: (1087)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	195
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 257, portante provvedimenti per l'estensione alle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, delle disposizioni vigenti circa la revisione ed approvazione dei conti dei comuni e delle provincie e disposizioni transitorie per la definizione dei conti arretrati di detti enti: (1369)

Votanti	196
Maggioranza	99
Voti favorevoli	196
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Alberti — Albicini — Aldi-Mai — Alfieri — Alice — Amicucci — Antonelli — Armato — Arrivabene Giberto.

Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Barbaro — Barbieri — Barnaba — Bartolomei — Bastianini — Belluzzo — Beneduce — Besednjak — Biagi — Bianchi Michele — Bifani — Bisi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bonaiuto — Bonardi — Bono — Borriello — Bottai — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Broccardi — Buronzo — Buttafochi.

Canelli — Caprino — Cartoni — Cavalieri — Ceci — Cesesia di Vegliasco — Cerri — Chiarrelli — Chiarini — Cian Vittorio — Ciano Costanzo — Colucci — Crisafulli-Mondio — Cristini — Cucini.

D'Alessio Nicola — D'Ambrosio — De Capitani d'Arzago — De Collibus — De Grecis — Del Croix — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Ducos — Dudan.

Fani — Fedele — Federzoni — Fera — Finzi — Fontana — Forni Roberto — Franco — Frignani.

Gabbi — Galeazzi — Gallo — Gangitano — Gargioli — Genovesi — Gentile — Geremicca — Gianturco — Giuliano — Giunta — Giuriati — Gorini — Grancelli — Grandi — Gray Ezio — Greco — Guàccero — Guglielmi — Guidi-Bufferini.

Igliori — Insabato.

Joele — Jung.

La Bella — Leone Leone — Limongelli — Lissia — Locatelli — Lo Monte — Loreto — Lunelli.

Maccotta — Majorana — Maresi — Manfredi — Mantovani — Marani — Maraviglia — Marescalchi — Mariotti — Marquet — Martelli — Marzotto — Mattei-Gentili — Maury — Mazzucco — Mecco — Meriano — Meselella

— Messedaglia — Miari — Miliani G. Battista — Morelli Giuseppe.

Nunziante.

Olmo — Orefici — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palmisano — Panunzio —

Paratore — Pasqualino Vassallo — Pavoncelli

— Pellanda — Pennavaria — Pennisi di Santa

Margherita — Perna — Piccinato — Pierazzi

— Pirrone — Pivano — Preda — Prunotto.

Quilico.

Raggio — Ranieri — Ravazzolo — Re David

— Restivo — Riccardi — Ricchioni — Riolo

— Rocco — Romanini — Romano Michele —

Romano Ruggero — Rosboch — Rossoni — Ro-

tigliano — Russo Gioacchino.

Salerno — Savelli — Savini — Schirone —

Serena — Severini — Sipari — Solmi — Spi-

nelli — Starace — Suardo — Suvich.

Tòfani — Torre Andrea — Torre Edoardo

— Torrusicio — Tròilo — Tullio — Tumedei —

Turati.

Ungaro.

Vacchelli — Valentini — Ventrella Almerigo

— Verdi — Viale — Vicini — Viola — Volpe.

Zaccaria — Zugni.

Sono in congedo:

Adinolfi.

Barattolo — Bennati — Bertacchi — Ber-

tone — Bianchi Fausto.

Caccianiga — Ciardi.

Di Fausto.

Gemelli.

Imberti.

Larussa.

Madia — Mandragora — Milani Giovanni

— Musotto — Muzzarini.

Porzio.

Renda — Rubino.

Sardi — Spezzotti.

Trigona.

Sono ammalati:

Canovai — Cao.

Foschini.

Gianotti — Giovannini.

Leicht.

Marchi Giovanni — Mazzolini.

Rossi Pier Benvenuto.

Termini — Tosti di Valminuta.

Assenti per ufficio pubblico:

Arnoni.

Baragiola — Bassi.

Calore — Cariolato — Ceserani — Crollanza.

D'Alessio Francesco — Di Marzo.

Fabbrici — Ferretti — Forni Cesare.
 Gianferrari.
 Lanfranconi — Lupi.
 Maffei — Muscatello.
 Olivetti — Olivi.
 Sansanelli.
 Vassallo.
 Zimolo.

Interrogazione.

PRESIDENTE. Vi è all'ordine del giorno soltanto una interrogazione, quella dell'onorevole Eugenio Morelli, così concepita: « al ministro della pubblica istruzione per sapere per quale ragione l'opera dell'Università proposta dalla legge non abbia, dopo tanti anni, la sua efficienza ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

BODRERO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Appena pubblicato il Regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, il Ministero della pubblica istruzione si è interessato per assicurare alle opere delle Università istituite dall'articolo 56 del Regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, i mezzi necessari al loro regolare funzionamento.

Senonchè, poichè il cespite più importante della Opera è costituito dal provento di una tassa istituita dall'articolo 58 dello stesso Regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, a carico di coloro che hanno conseguito o conseguiranno una laurea o un diploma presso le Università e gli Istituti superiori del Regno, si rese necessario predisporre le norme regolamentari per l'applicazione della tassa stessa.

Nell'elaborazione di detto regolamento si presentarono non poche e non lievi difficoltà, di guisa che si rese necessaria la nomina di apposita Commissione composta di funzionari del Ministero della pubblica istruzione e del Ministero delle finanze col l'incarico appunto di predisporre il regolamento stesso.

La Commissione compì sollecitamente i suoi lavori, e lo schema di regolamento fu trasmesso al Ministero delle finanze, a cura del quale è stato già chiesto in proposito il parere dell'Ecc.mo Consiglio di Stato.

Appena l'Alto Consesso avrà espresso il suo avviso al riguardo, il regolamento sarà sottoposto alla Real Sanzione e quindi pubblicato, in modo che, assicurati i mezzi loro necessari, le opere delle Università possano al più presto funzionare regolarmente.

In questo senso S. E. il ministro ha dato esplicite precise assicurazioni alla Camera nel suo discorso sul bilancio della pubblica istruzione.

Vedasi in proposito il resoconto stenografico della seduta parlamentare.

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MORELLI EUGENIO. Quanto il sottosegretario di Stato comunica mi soddisfa e mi tranquillizza. Una sola cosa però mi piace mettere in evidenza, ed è questo: che nel tempo stesso in cui sento con piacere la parola sollecitudine, con un certo dolore rilevo che questa sollecitudine può lasciare dei dubbi, inquantochè sono già parecchi anni che questa opera dell'Università doveva avere attuazione. La Camera forse non sa che con questa legge era stabilita una tassa che ogni studente laureato era obbligato a versare all'università dalla quale usciva. Era una bella cosa dal lato finanziario e bellissima dal lato morale: la legge stabiliva che un individuo uscito dall'Università non restava avulso dalla Università, ma era continuamente unito ad essa con un legame indissolubile. L'Università dalla quale lo studente aveva avuto quell'espressione professionale e intellettuale, che gli permetteva di trionfare nel mondo, aveva perenne diritto di avere un'annuale espressione di attaccamento. Bella cosa pure dal punto di vista finanziario perchè le vecchie università, spesse volte dislocate in luoghi ove la potenza finanziaria non può essere molto efficace, avrebbero ottenuto dai figli che avevano sprigionato nel mondo, il mezzo di risolvere le loro gravi condizioni economiche.

Il Ministero della pubblica istruzione disse e dice che vi sono delle difficoltà di tecnica, ed è questo appunto che mi fa più paura, perchè il Ministero della pubblica istruzione è talmente sollecito verso le università che non gli parrebbe vero se si potesse risolvere la questione pecuniaria senza aggravio del Ministero stesso. Ecco perchè, finchè non vedo applicata la legge, ho sempre delle titubanze; ecco perchè mi verrebbe il desiderio di dire al ministro della pubblica istruzione che io prendo atto delle asserzioni sue con grande compiacimento, ma rivolgo la stessa interrogazione al Ministro delle finanze per sapere come vorrà fare.

Ad ogni modo io accetto di buon grado quello che è stato detto, nella speranza che il ministro delle finanze vorrà risolvere questa questione di grande importanza

universitaria. Penso che uno dei mezzi per cui si può risolvere la questione, se non ve ne sono dei migliori, potrebbe essere quello di affidare le riscossioni ai sindacati. I sindacati potrebbero risolvere la questione costituendo, tra l'individuo che esce dall'università e l'università stessa, un corpo unico unito in sindacato. L'individuo che esce dall'università riverserebbe già al proprio centro di studio, quasi come rugiada, quello che ricevette come calore. Penso che il problema sia risolvibile: risolto in questo senso le università avranno nuovo vigore, e specialmente l'avranno quelle che per mancanza di mezzi pare vadano perdendo molto del loro vigore primitivo. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Così questa interrogazione è esaurita.

Approvazione del disegno di legge: Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1408-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione degli articoli sul testo concordato tra Governo e Commissione.

TITOLO I.

**DELLE CONDIZIONI NECESSARIE
PER LA NOMINA AD UFFICIALE
E PER L'AVANZAMENTO.**

CAPO I.

NORME GENERALI.

Art. 1.

Nessun cittadino italiano può conseguire la nomina ad ufficiale se non è riconosciuto pienamente idoneo ad adempiere le funzioni del grado che dovrebbe rivestire e se non possiede in modo spiccato i necessari requisiti morali, fisici, intellettuali e di cultura generale e professionale.

(È approvato).

Art. 2.

Nessun ufficiale può conseguire avanzamento se non è riconosciuto pienamente idoneo ad adempiere le funzioni del grado superiore per qualità fisiche, intellettuali, per cultura generale, per carattere e condotta, e se non possiede la cognizione completa sia teorica che pratica dei particolari del servizio della propria arma o corpo e categoria.

I requisiti di cui sopra sono necessari in misura sempre più elevata ed in relazione alle funzioni connesse al nuovo grado di mano in mano che l'ufficiale progredisce ai successivi gradi della gerarchia militare. Pertanto il disimpegnare bene le funzioni del proprio grado è condizione indispensabile ma non sufficiente per ottenere l'avanzamento al grado superiore.

(È approvato).

Art. 3.

Agli effetti dell'avanzamento gli ufficiali in servizio permanente della Regia aeronautica sono inseriti in ruoli o categorie come appresso:

Arma aeronautica.

- | | |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1º) Ruolo combattente; | } per il ruolo specializzato. |
| 2º) Categoria motoristi | |
| 3º) » montatori | |
| 4º) » armieri-artefici | |
| 5º) » fotografi | |
| 6º) » automobilisti | |
| 7º) » Governo | |

Corpo del Genio aeronautico.

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1º) Ruolo ingegneri; | } per il ruolo specializzato. |
| 2º) Categoria radio-elettrici | |
| 3º) » radio-aerologisti | |
| 4º) » assistenti tecnici | |

Corpo di Commissariato militare.

- 1º) Ruolo di commissariato;
- 2º) Ruolo di amministrazione.

(È approvato).

Art. 4.

Gli ufficiali del ruolo combattente dell'arma aeronautica, pur rimanendo iscritti in un medesimo ruolo, si suddividono nelle

seguenti tre categorie, a seconda del brevetto aeronautico posseduto e della loro idoneità psicofisiologica:

1ª categoria ufficiali piloti di aeroplano e di idrovolante;

2ª categoria ufficiali di bordo e piloti di dirigibile;

3ª categoria ufficiali di aeroporto.

Analogamente gli ufficiali del ruolo ingegneri del Corpo del Genio aeronautico sono suddivisi nelle categorie seguenti:

1ª categoria ufficiali ingegneri aeronautici;

2ª categoria ufficiali ingegneri edili;

3ª categoria ufficiali ingegneri radioelettricisti;

4ª categoria ufficiali ingegneri di armamento.

Non sono ammessi passaggi da uno ad altro ruolo e da una ad altra categoria se non nei casi previsti dalla presente legge.

(È approvato).

Art. 5.

È ammesso, sia a domanda che d'autorità, in relazione alle esigenze di servizio e previo il conseguimento del brevetto relativo, il passaggio dalla categoria degli ufficiali di bordo o piloti di dirigibile a quella degli ufficiali piloti di aeroplano e di idrovolante e viceversa. È pure ammesso il passaggio da una categoria all'altra degli ufficiali del ruolo ingegneri che ne posseggono i requisiti.

Gli ufficiali sono pertanto tenuti, occorrendo, a seguire i corsi di specializzazione ed a compiere i periodi di pratica che venissero prescritti per conseguire i titoli necessari per il passaggio di categoria.

Le assegnazioni ed i passaggi di categoria sono disposti con decreto ministeriale.

(È approvato).

TITOLO II.

DELLA NOMINA AD UFFICIALE IN SERVIZIO PERMANENTE.

CAPO I.

NORME GENERALI.

Art. 6.

La carriera di ufficiale in servizio permanente si inizia:

1º col grado di sottotenente nell'Arma aeronautica;

2º col grado di tenente per il ruolo ingegneri e col grado di sottotenente per il ruolo specializzato nel Corpo del Genio aeronautico;

3º col grado di tenente per il ruolo di commissariato e col grado di sottotenente per il ruolo di amministrazione nel Corpo di commissariato militare dell'aeronautica.

(È approvato).

Art. 7.

Per conseguire la nomina ad ufficiale in servizio permanente sono necessarie le seguenti condizioni, oltre quelle prescritte dalla legge sullo stato degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica:

1º non aver superato il 28º anno di età per la nomina a sottotenente nel ruolo combattente dell'arma aeronautica. Tale limite è esteso a 32 anni per la nomina a sottotenente dei sottufficiali piloti;

2º non aver superato il 30º anno di età per la nomina a tenente nel Corpo del Genio aeronautico (ruolo ingegneri) e nel Corpo di commissariato militare della Regia aeronautica (ruolo di commissariato);

3º non aver superato il 45º anno di età per la nomina dei sottufficiali a sottotenente dell'arma aeronautica (ruolo specializzato), nel Corpo del Genio aeronautico (ruolo specializzato) e nel Corpo di commissariato militare dell'aeronautica (ruolo di amministrazione).

(È approvato).

CAPO II.

NORME SPECIALI.

§ 1. — Arma aeronautica-ruolo combattente.

Art. 8.

I sottotenenti in servizio permanente del ruolo combattente dell'arma aeronautica sono tratti:

1º dagli allievi delle scuole destinate al reclutamento degli ufficiali, i quali abbiano compiuto con esito favorevole l'ultimo anno di corso delle scuole stesse ed abbiano conseguito il brevetto di pilota militare di aeroplano o di idrovolante, od il brevetto di ufficiale di bordo o pilota di dirigibile;

2º dagli ufficiali subalterni di complemento della Regia aeronautica, celibi o vedovi

senza prole, provvisti di uno dei brevetti di cui al precedente numero, i quali, previo concorso per titoli, o per titoli ed esami, abbiano compiuto con esito favorevole un corso di integrazione presso le scuole di reclutamento degli ufficiali in servizio permanente;

3º dai sottufficiali piloti, con anzianità da sottufficiale di almeno tre anni, celibi o vedovi senza prole, i quali, previo concorso per titoli, o per titoli ed esami, abbiano compiuto con esito favorevole un corso di integrazione presso le scuole di reclutamento degli ufficiali in servizio permanente.

(È approvato).

Art. 9.

Gli ufficiali subalterni di complemento della Regia aeronautica, di cui al numero 2 del precedente articolo, per poter prendere parte al concorso per l'ammissione al corso di integrazione dovranno essere o in servizio temporaneo nella Regia aeronautica o in servizio di volo presso società civili esercenti scuole di pilotaggio o linee di navigazione aerea od aver compiuto nel biennio antecedente il prescritto periodo di allenamento.

Gli ufficiali subalterni di complemento ed i sottufficiali piloti che siano provvisti del diploma di maturità (classica o scientifica) o di titolo di studio equipollente, sono dispensati dal sostenere gli esami di concorso per l'ammissione al corso di integrazione ed avranno la precedenza sugli altri. Il Ministero nei bandi di concorso stabilirà le norme di graduatoria nella eventualità che il numero dei concorrenti aventi titolo alla dispensa dagli esami superi quello dei posti messi a concorso.

(È approvato).

Art. 10.

Gli ufficiali di complemento sono ammessi al corso di integrazione col grado di sottotenente. Quelli pertanto che rivestono il grado di tenente di complemento dovranno rinunciare a tale grado, salvo il diritto di essere reintegrati nel grado stesso e con la medesima anzianità, qualora cessino di appartenere al corso per deficienza negli studi o per altre cause, ovvero non ne superino gli esami finali.

I sottufficiali sono ammessi al corso di integrazione col loro grado ma potranno, se idonei, concorrere all'avanzamento insieme con tutti gli altri sottufficiali della loro categoria.

Al termine del corso di integrazione gli idonei tanto se ufficiali di complemento quanto se sottufficiali saranno classificati in una unica graduatoria di merito. A parità di merito avrà la precedenza il più anziano di età.

(È approvato).

Art. 11.

L'anzianità assoluta nel grado di sottotenente in servizio permanente decorre dalla data del decreto di nomina, salvo che nel decreto stesso non sia altrimenti stabilito.

Per gli allievi dei corsi regolari delle scuole di reclutamento l'anzianità decorre dalla data di nomina ad *aspirante*, conferita a norma degli ordinamenti delle scuole di reclutamento.

Però per gli *aspiranti* che alla fine dell'ultimo anno di corso della scuola dovessero sostenere esami di riparazione, l'anzianità da sottotenente sarà diminuita del periodo di tempo intercorso tra la chiusura di una sessione e l'altra di esame.

Fermo il disposto del precedente capoverso, e salvo il caso di infermità provenienti dal servizio o di forza maggiore, per gli *aspiranti* che, pur dichiarati idonei nell'una o nell'altra sessione di esami, non potessero essere nominati sottotenenti per non aver conseguito il prescritto brevetto aeronautico, l'anzianità da sottotenente sarà diminuita di un periodo di tempo eguale a quello intercedente fra la data del conseguimento del brevetto aeronautico e quella della chiusura della sessione di esami immediatamente precedente.

Gli allievi dei corsi regolari e dei corsi di integrazione i quali, per infermità provenienti da cause di servizio, non abbiano potuto sostenere tutti o parte degli esami finali nella prima o nella seconda sessione potranno essere ammessi eccezionalmente ad una terza sessione straordinaria, e, ove superino tutti gli esami, saranno considerati, per la determinazione della loro anzianità assoluta e relativa, come promossi nella prima o seconda sessione, secondo il numero delle volte in cui abbiano sostenuto o ripetuto le prove di esame.

(È approvato).

Art. 12.

L'anzianità relativa è stabilita in conformità del risultato degli esami al termine del corso regolare o del corso di integrazione.

Quando con una stessa anzianità assoluta siano nominati sottotenenti in servizio permanente allievi del corso regolare ed allievi del corso di integrazione, essi saranno intercalati in ruolo, secondo l'ordine di graduatoria risultante dagli esami, alternando due allievi del corso regolare ed un allievo del corso di integrazione.

(È approvato).

Art. 13.

I sottotenenti di nuova nomina vengono assegnati alla categoria degli ufficiali piloti di aeroplano o di idrovolante od a quella degli ufficiali di bordo o piloti di dirigibile secondo il brevetto aeronautico conseguito.

(È approvato).

§ 2. — *Arma aeronautica.*

Categoria ufficiali di aeroporto.

Art. 14.

Alla categoria di ufficiali di aeroporto sono definitivamente assegnati gli ufficiali delle categorie piloti di aeroplano o di idrovolante e ufficiali di bordo o piloti di dirigibile, i quali siano divenuti fisicamente in modo permanente inabili al servizio di volo, e che siano giudicati, dalle autorità competenti ad emettere i giudizi d'avanzamento, idonei a ben disimpegnare le funzioni inerenti al servizio degli aeroporti.

(È approvato).

§ 3. — *Arma aeronautica.*

Ruolo specializzato.

Art. 15.

I sottotenenti in servizio permanente del ruolo specializzato dell'arma aeronautica sono tratti, in base a concorso per titoli, o per titoli e per esami, dai marescialli delle corrispondenti categorie.

L'anzianità assoluta nel grado di sottotenente decorre dalla data del decreto di nomina e l'anzianità relativa sarà determinata in base ai risultati della graduatoria del concorso.

(È approvato).

§ 4. — *Corpo del Genio aeronautico.*

Ruolo ingegneri.

Art. 16.

I tenenti in servizio permanente del ruolo ingegneri del Corpo del Genio aeronautico

sono tratti, per pubblico concorso per titoli e per esami, dai cittadini italiani laureati in ingegneria (civile, industriale, navale ed aeronautica), nonché dai tenenti di artiglieria e genio che abbiano seguito con esito favorevole i corsi regolari dell'Accademia di artiglieria e genio.

L'anzianità assoluta nel grado di tenente decorre dalla data del decreto di nomina.

L'anzianità relativa sarà determinata in base ai risultati della graduatoria del concorso.

(È approvato).

Art. 17.

I tenenti del genio aeronautico vengono assegnati alla categoria degli ingegneri aeronautici, edili, radio-elettricisti o di armamento secondo le necessità del servizio, i loro titoli di studio e le loro attitudini.

(È approvato).

Art. 18.

I tenenti del genio aeronautico sono obbligati a seguire i corsi di istruzione e di specializzazione ed a compiere i periodi di pratica presso enti aeronautici e ditte costruttrici, che verranno prescritti.

Gli ingegneri aeronautici, quelli radio-elettricisti e quelli di armamento per l'esercizio delle loro funzioni hanno obbligo di volo; quelli aeronautici potranno inoltre essere ammessi a frequentare i corsi di pilotaggio per il conseguimento del brevetto aeronautico.

(È approvato).

§ 5. — *Corpo del Genio aeronautico.*

Ruolo specializzato.

Art. 19.

I sottotenenti in servizio permanente del ruolo specializzato del Corpo del Genio aeronautico sono tratti, in base a concorso per titoli, o per titoli e per esami, dai marescialli delle corrispondenti categorie.

L'anzianità assoluta nel grado di sottotenente decorre dalla data del decreto di nomina e l'anzianità relativa sarà determinata in base ai risultati della graduatoria del concorso.

(È approvato).

§. 6. — *Corpo di commissariato militare dell'aeronautica. Ruolo di commissariato.*

Art. 20.

I tenenti in servizio permanente del ruolo di commissariato del Corpo di commissariato militare dell'aeronautica sono tratti per pubblico concorso, per titoli e per esami, dai cittadini italiani laureati in giurisprudenza o muniti di diploma di laurea rilasciato da un Regio istituto superiore di studi commerciali o dalla Università Bocconi.

L'anzianità assoluta nel grado di tenente decorre dalla data del decreto di nomina; l'anzianità relativa sarà determinata in base ai risultati della graduatoria del concorso.

(È approvato).

§ 7. — *Corpo di commissariato militare dell'aeronautica. Ruolo di amministrazione.*

Art. 21.

I sottotenenti in servizio permanente del ruolo di amministrazione del Corpo di commissariato militare dell'aeronautica sono tratti, in base a concorso per titoli, o per titoli e per esami, dai marescialli del ruolo specializzato dell'arma aeronautica (categoria governo).

L'anzianità assoluta nel grado di sottotenente decorre dalla data del decreto di nomina e l'anzianità relativa sarà determinata in base ai risultati della graduatoria del concorso.

(È approvato).

§ 8. — *Dei concorsi.*

Art. 22.

Le modalità colle quali dovranno aver luogo i concorsi per i reclutamenti previsti dal presente capo saranno stabilite dal ministro per la aeronautica sia in modo continuativo sia di volta in volta in occasione della emanazione dei relativi bandi di concorso.

(È approvato).

Art. 23.

Potrà farsi luogo, su parere favorevole della Commissione superiore di avanzamento di cui all'art. 54, a speciali nomine a sottotenente in servizio permanente per merito

straordinario di subalterni di complemento e di marescialli che se ne siano resi meritevoli per servizi aeronautici di eccezionale importanza e distinzione.

L'anzianità assoluta nel grado di sottotenente decorre dalla data del decreto di nomina.

(È approvato).

TITOLO III.

DELL'AVANZAMENTO.

CAPO I.

DEGLI UFFICIALI IN SERVIZIO PERMANENTE.

Art. 24.

L'avanzamento ha luogo per arma e per corpo, nei singoli ruoli e categorie, con promozioni successive da un grado all'altro nella misura e con le norme fissate dalla presente legge.

Le promozioni sono disposte con decreto Reale.

(È approvato).

Art. 25.

L'avanzamento ha luogo:

sino al grado di generale di squadra aerea per gli ufficiali dell'arma aeronautica della categoria piloti di aeroplano o di idrovolante;

sino al grado di tenente generale del genio per gli ufficiali del genio della categoria ingegneri aeronautici;

sino al grado di generale commissario per gli ufficiali del ruolo di commissariato; sino al grado di colonnello per gli ufficiali dell'arma aeronautica della categoria ufficiali di bordo o piloti di dirigibile e della categoria ufficiali di aeroporto; e per gli ufficiali del genio della categoria ingegneri edili, radio-elettricisti e di armamento.

sino al grado di capitano per i ruoli specializzati dell'arma aeronautica e del genio aeronautico e per il ruolo di amministrazione.

(È approvato).

Art. 26.

L'avanzamento per gli ufficiali in servizio permanente ha luogo ad anzianità, ad anzianità ed a scelta, e a scelta assoluta come risulta dalla seguente tabella:

Avanzamento al grado di	Arma aeronautica			
	Ufficiali della categoria piloti di aeroplano e di idrovolante	Ufficiali della categoria piloti di dirigibile e ufficiali di bordo di dirigibile	Ufficiali della categoria aeroporto	Ufficiali del ruolo specializzato
Tenente	ad anzianità	ad anzianità	ad anzianità	ad anzianità
Capitano	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità —	ad anzianità a scelta senza esame
Maggiore	ad anzianità previo esame obbligatorio fermo il disposto dell'art. 27 a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità previo esame obbligatorio fermo il disposto dell'art. 27 a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità previo esame obbligatorio —	— — —
Tenente colonnello	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità —	— —
Colonnello	ad anzianità a scelta senza esame	ad anzianità a scelta senza esame	ad anzianità —	— —
Generale di brigata aerea	a scelta assoluta	—	—	—
Generale di divisione aerea	a scelta assoluta	—	—	—
Generale di squadra aerea	a scelta assoluta	—	—	—

Avanzamento al grado di	Corpo del Genio aeronautico		
	ruolo ingegneri		ruolo specializzato
	categoria ingegneri aeronautici	categoria ingegneri edili, radioelettricisti e di armamento	
Tenente	—	—	ad anzianità
Capitano	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità a scelta senza esame
Maggiore	ad anzianità previo esame obbligatorio fermo il disposto dell'art. 27 a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità previo esame obbligatorio fermo il disposto dell'art. 27 a scelta con esame (facoltativo)	—
Tenente colonnello	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	—
Colonnello	ad anzianità a scelta senza esame	ad anzianità a scelta senza esame	—
Generale del genio	a scelta assoluta	—	—
Tenente generale del genio	a scelta assoluta	—	—

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° APRILE 1927

Avanzamento al grado di	Corpo di commissariato	
	ruolo ufficiali di commissariato	ruolo ufficiali di amministrazione
Tenente	—	ad anzianità
Capitano	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	ad anzianità a scelta senza esame
Maggiore	ad anzianità previo esame obbligatorio a scelta con esame (facoltativo)	—
Tenente colonnello ...	ad anzianità a scelta con esame (facoltativo)	—
Colonnello	ad anzianità a scelta senza esame	—
Generale commissario .	a scelta assoluta	—

N. B. — Con decreto Reale, su proposta del ministro dell'aeronautica, saranno determinati le norme ed i programmi per i singoli esami.

(È approvato).

Art. 27.

Gli ufficiali inferiori del ruolo combattente dell'arma aeronautica (categorie ufficiali piloti di aeroplano o di idrovolante, ufficiali di bordo o piloti di dirigibile) e quelli del ruolo ingegneri del Corpo del genio aeronautico, e di massima prima della loro pro-

mozione al grado di capitano, saranno ammessi a frequentare rispettivamente un corso superiore di aeronautica ed un corso di costruzioni aeronautiche.

Quelli tra essi che non abbiano superato tutte le prove di esame non potranno progredire nella carriera oltre il grado di capitano.

(È approvato).

Art. 28.

Potrà farsi luogo, su parere favorevole della Commissione superiore di avanzamento, di cui all'articolo 54, a speciali promozioni per merito straordinario di ufficiali di qualsiasi grado che possiedano eccezionali qualità intellettuali, militari e di coltura, così da dare sicuro affidamento di reggere in modo distinto il comando e le funzioni del grado superiore, o che ne siano meritevoli per fatti aeronautici di eccezionale importanza e distinzione ovvero per servizi insigni resi allo Stato.

Tali promozioni avranno luogo con precedenza su tutti i pari grado ed indipendentemente da ogni altro requisito richiesto, purchè l'ufficiale abbia raggiunto i primi due terzi del ruolo organico in vigore del rispettivo grado.

Le proposte per le promozioni per merito straordinario sono fatte a Sua Maestà il Re con particolareggiata relazione, da parte del ministro dell'aeronautica.

(È approvato).

Art. 29.

Le promozioni a scelta ai gradi ai quali si accede con avanzamento promiscuo ad anzianità ed a scelta, potranno essere conferite nella proporzione massima seguente, considerando come avvenuta ad anzianità qualunque promozione disposta per altro titolo:

una, per ogni tre promozioni consecutive ad anzianità al grado di capitano;
una, per ogni due promozioni consecutive ad anzianità al grado di maggiore;
una, per ogni promozione ad anzianità al grado di tenente colonnello;

due, consecutive a scelta, per ogni promozione ad anzianità al grado di colonnello.

(È approvato).

Art. 30.

Gli ufficiali idonei all'avanzamento a scelta saranno in ciascun anno promossi in ordine di anzianità nel limite dei posti riservati alle promozioni a scelta non appena entrino nel primo sesto se tenenti, nel primo quinto se capitani, nel primo quarto se maggiori, nel primo terzo se tenenti colonnelli del ruolo organico in vigore per i rispettivi gradi, calcolandosi come unità l'eventuale frazione.

Coloro che, per mancanza di vacanze organiche, non potessero conseguire la promozione nell'anno, saranno promossi in seguito, semprechè confermati meritevoli di tale avanzamento dalle autorità competenti, in concorrenza con gli altri ufficiali che saranno dichiarati idonei all'avanzamento a scelta negli anni successivi.

Le vacanze che non potessero essere ricoperte con promozioni a scelta, per mancanza di ufficiali promovibili per tale titolo, rimarranno acquisite alle promozioni per anzianità.

Nel computo di cui al primo comma del presente articolo non si terrà conto degli ufficiali non promovibili a norma di legge.

(È approvato).

Art. 31.

Tutti i gradi di ufficiale generale sono conferiti esclusivamente agli ufficiali che dimostrino di possedere in modo eminente le qualità che si richiedono ai capi di una gerarchia che è essenzialmente gerarchia di alto comando.

Le promozioni a scelta assoluta avvengono, fra gli idonei, prescindendo da qualsiasi considerazione di anzianità.

(È approvato).

Art. 32.

Nessun ufficiale può essere promosso al grado superiore, salvo che per merito di guerra, se non abbia compiuto una permanenza minima nel grado rivestito ed una permanenza minima col grado stesso presso reparti di impiego nella misura risultante dal seguente specchio:

GRADO	Periodo minimo di permanenza nel grado per gli ufficiali di tutte le armi corpi e ruoli della R. Aeronautica	Periodo minimo di permanenza presso i Reparti di impiego per gli ufficiali dell'Arma Aeronautica piloti di aeroplano e di idrovolante; ufficiali di bordo e piloti di dirigibile
Da sottotenente a tenente.....	18 mesi	—
Da tenente a capitano.	3 anni	3 anni
Da capitano a maggiore.	4 anni	3 anni
Da maggiore a tenente colonnello.....	2 anni	2 anni
Da tenente colonnello a colonnello.....	2 anni	—
Da colonnello a generale.....	2 anni	1 anno
Da uno all'altro grado di generale.....	1 anno	1 anno

(È approvato).

Art. 33.

Nessuno può essere promosso se non esistono vacanze organiche nel grado superiore del rispettivo ruolo, tranne che per merito di guerra e salvo il caso previsto dall'articolo 34.

Costituiscono vacanze organiche agli effetti del presente articolo:

- a) la dispensa dal servizio permanente;
- b) il decesso;
- c) il collocamento in disponibilità od in aspettativa per qualunque motivo;
- d) il collocamento in ausiliaria, in congedo provvisorio, a riposo od in riforma;
- e) la perdita del grado di cui alla legge sullo stato degli ufficiali;
- f) il collocamento fuori quadro nei casi previsti dalle leggi;
- g) la sospensione dall'impiego quando il ministro riconosca la necessità improroga-

bile di occupare il posto dell'ufficiale sospeso;

h) il passaggio di categoria;

i) gli eventuali aumenti dei quadri organici.

(È approvato).

CAPO II.

NORME SPECIALI.

Art. 34.

L'ufficiale che trovasi in disponibilità, in aspettativa, sospeso dall'impiego, o sottoposto a procedimento penale od a Consiglio di disciplina non può conseguire promozione.

Però all'ufficiale, al quale durante la permanenza in aspettativa per infermità dipendenti da cause di servizio avrebbe potuto eventualmente spettare il turno di promozione, sarà, se giudicato idoneo nel primo scrutinio successivo al richiamo in servizio, assegnata all'atto della promozione la data e la sede di anzianità nel nuovo grado che gli sarebbe stata attribuita a suo tempo.

La medesima norma si applica pure quando l'ufficiale non sia stato promosso perchè sottoposto a procedimento penale od a Consiglio di disciplina, ancorchè per misura precauzionale sia stato sospeso dall'impiego, sempre quando il procedimento penale o disciplinare si sia risolto senza l'applicazione di sanzioni che investano il di lui stato.

In tal caso l'ufficiale, previo un nuovo giudizio, dev'essere promosso anche se non esistano vacanze organiche entro un termine non superiore a quattro mesi dalla data della definizione della posizione penale o disciplinare, lasciando temporaneamente vacante un posto nel grado inferiore.

(È approvato).

CAPO III.

NORME PARTICOLARI AI SINGOLI RUOLI.

Art. 35.

L'avanzamento degli ufficiali di bordo o piloti di dirigibile, non idonei al passaggio nella categoria degli ufficiali piloti militari di aeroplano o di idrovolante, può aver luogo ad anzianità od a scelta, ma è subordinato alla condizione che esista nel grado superiore, secondo la tabella organica della propria categoria, la necessaria vacanza e che il promovendo abbia tutti i requisiti tecnico-pro-

fessionali per disimpegnare le funzioni inerenti al nuovo grado.

Ma, anche verificandosi tale vacanza, la promozione ad anzianità od a scelta non potrà aver luogo se non siano stati prima promossi ad anzianità od a scelta gli ufficiali più anziani dello stesso grado, idonei allo avanzamento per il medesimo titolo, della categoria piloti di aeroplano o di idrovolante.

(È approvato).

Art. 36.

Gli ufficiali piloti di aeroplano o di idrovolante, i quali vengano dichiarati in modo permanente non più idonei al pilotaggio per gravi esiti di lesioni insanabili causate da incidenti di volo, potranno, rimanendo assegnati alla categoria medesima a tutti gli effetti, conseguire due sole promozioni ad anzianità — od a scelta assoluta, per quei soli gradi ai quali si accede esclusivamente per tale titolo — a partire dal grado rivestito all'atto della dichiarazione di non idoneità al pilotaggio, sempre che conservino l'idoneità al servizio di osservazione aerea, ne abbiano od ottengano il brevetto, e siano riconosciuti in possesso di tutti gli altri requisiti richiesti per l'avanzamento.

Detti ufficiali potranno in qualsiasi momento chiedere di essere assegnati alla categoria ufficiali di aeroporto.

(È approvato).

Art. 37.

Gli ufficiali di aeroporto non possono essere promossi se non esista nel grado superiore la necessaria vacanza secondo la tabella organica della propria categoria e se non siano stati prima promossi ad anzianità da almeno un anno gli ufficiali di pari grado e più anziani delle categorie piloti di aeroplano e di idrovolante e ufficiali di bordo o piloti di dirigibile.

(È approvato).

Art. 38.

L'ufficiale delle categorie pilota di aeroplano e di idrovolante o ufficiale di bordo e pilota di dirigibile, che, trovandosi nelle condizioni di cui all'articolo 14, non possa conseguire il trasferimento nella categoria ufficiali di aeroporto per mancanza di posti disponibili, sarà egualmente passato nella categoria anzidetta e contemporaneamente collocato in aspettativa per riduzione di quadri.

(È approvato).

Art. 39.

L'avanzamento degli ufficiali ingegneri edili, radio-elettricisti e d'armamento, i quali non siano idonei al passaggio nella categoria ingegneri aeronautici, può aver luogo ad anzianità od a scelta ma è subordinato alla condizione che, secondo la tabella organica della categoria per la quale sono riconosciuti idonei, esista nel grado superiore la necessaria vacanza, e che siano stati prima promossi ad anzianità od a scelta tutti gli ufficiali ingegneri aeronautici di pari grado e più anziani idonei all'avanzamento per il medesimo titolo.

(È approvato).

Art. 40.

Per gli ufficiali delle categorie del Corpo del Genio aeronautico aventi obbligo di volo, l'eventuale sopravvenuta inidoneità psicofisiologica al volo non è di ostacolo all'avanzamento, purchè gli ufficiali stessi siano riconosciuti in possesso di tutti gli altri necessari requisiti.

(È approvato).

CAPO IV.

DELL'ESCLUSIONE DEFINITIVA
DALL'AVANZAMENTO.

Art. 41.

Sono esclusi definitivamente dall'avanzamento:

a) gli ufficiali del grado inferiore a quello di tenente colonnello (esclusi i subalterni) che per due volte, anche non consecutive ed a distanza non inferiore a 10 mesi, siano stati dichiarati non idonei all'avanzamento ad anzianità o che per due volte, dopo esservi stati inseriti, siano stati cancellati dal quadro di avanzamento; o che una volta siano stati dichiarati non idonei ed una volta cancellati dal quadro, in qualunque momento sia avvenuta la cancellazione;

b) gli ufficiali del grado di tenente colonnello che per una volta non siano stati inseriti ovvero cancellati dal quadro di avanzamento ad anzianità;

c) gli ufficiali del grado di colonnello e gradi superiori che per una volta siano stati dichiarati non idonei o cancellati dal quadro d'avanzamento a scelta assoluta.

Non si fa luogo ad esclusione definitiva dall'avanzamento per gli ufficiali subalterni.

Non è computabile ai fini della esclusione definitiva la non iscrizione sul quadro di avanzamento per non aver potuto l'ufficiale sostenere, per ragioni di salute debitamente accertate, le prove di esame obbligatorie.

Gli ufficiali, sino al grado di tenente colonnello compreso, esclusi definitivamente dall'avanzamento, potranno, su concorde parere favorevole delle autorità incaricate della formazione dei giudizi di avanzamento, essere tratti in servizio permanente fino a che la loro opera sarà ritenuta necessaria e comunque non oltre il raggiungimento dei limiti di età.

(È approvato).

TITOLO IV.

DELL'ACCERTAMENTO DELLA IDONEITÀ
ALLA NOMINA AD UFFICIALE ED
ALL'AVANZAMENTO.

CAPO I.

ACCERTAMENTO DELLA IDONEITÀ
ALLA NOMINA AD UFFICIALE.

Art. 42.

I cittadini che aspirano a conseguire la nomina ad ufficiale in servizio permanente debbono dimostrare, mediante la presentazione dei documenti che saranno di volta in volta richiesti dai bandi di concorso, il possesso dei requisiti all'uopo prescritti.

Il ministro potrà escludere dal concorso quegli aspiranti che, a suo giudizio, non ritenesse di ammettere a far parte della Regia aeronautica.

(È approvato).

Art. 43.

La idoneità fisica è accertata mediante visita sanitaria.

La idoneità professionale risulta dall'esito favorevole dei concorsi e dagli esami finali presso le scuole di reclutamento, tanto per i corsi regolari quanto per quelli di integrazione, e, ove sia richiesto, dal possesso del brevetto aeronautico.

(È approvato).

CAPO II.

ACCERTAMENTO DELL'IDONEITÀ
ALL'AVANZAMENTO.

Art. 44.

Il ministro dell'aeronautica ogni anno determina e fa conoscere i limiti di anzianità, entro i quali debbono trovarsi compresi gli ufficiali dei vari gradi di ciascun ruolo per poter essere iscritti nei quadri di avanzamento per l'anno successivo sia ad anzianità, sia a scelta, sia a scelta assoluta.

Quando per il sopravvenire di speciali circostanze il numero degli ufficiali iscritti sui quadri di avanzamento si dimostri insufficiente a coprire le vacanze che si prevedono, il ministro dell'aeronautica dispone analogamente per la formazione di quadri suppletivi di avanzamento per quei gradi e ruoli per i quali il provvedimento si renda necessario, a cominciare dall'ufficiale che segue immediatamente in anzianità l'ultimo ufficiale compreso nei limiti stabiliti per il quadro di avanzamento antecedente.

(È approvato).

Art. 45.

In correlazione al disposto dall'articolo precedente il ministro dell'aeronautica indice, ove siano prescritti, gli esami per l'avanzamento ad anzianità, nonché quelli per l'avanzamento a scelta.

Agli esami facoltativi per l'avanzamento a scelta possono concorrere, per non più di due volte in ogni grado, gli ufficiali che siano classificati ottimi nelle ultime note compilate, siano giudicati dalle autorità incaricate di pronunciare il giudizio di primo grado meritevoli di aspirare a detto avanzamento per carattere, intelligenza, coltura, qualità militari ed aeronautiche e siano compresi nella prima metà del ruolo organico se tenenti e capitani, nei primi due terzi se maggiori.

Essi, nel termine stabilito, dovranno presentare per via gerarchica domanda di ammissione all'esame. Le autorità di cui sopra la trasmetteranno col loro giudizio al ministro, il quale deciderà in merito inappellabilmente.

(È approvato).

Art. 46.

Gli esami avranno luogo avanti a commissioni i cui componenti saranno nominati di volta in volta dal ministro dell'aeronautica.

Il risultato degli esami, come pure l'esito del corso superiore aeronautico e del corso di costruzioni aeronautiche, viene comunicato dal Ministero per via gerarchica agli interessati, e viene iscritto nelle carte personali per norma nei giudizi di avanzamento.

Il corso superiore aeronautico ed il corso di costruzioni aeronautiche possono essere frequentati una volta sola. Sono però consentiti esami di riparazione per quelle materie nelle quali gli ufficiali siano stati riprovati.

I candidati all'avanzamento ad anzianità od a scelta che non superino parte delle prove di esame dovranno invece, ove possono essere ammessi a successivi esami, ripetere tutte le prove degli esami stessi.

(È approvato).

Art. 47.

I capitani idonei all'avanzamento a scelta e quelli che, pur non essendo stati dichiarati idonei, abbiano tuttavia riportato negli esami l'approvazione in tutte le materie comuni previste nello stesso anno per l'avanzamento ad anzianità, sono dispensati dagli esami per la promozione ad anzianità.

I capitani ed i tenenti idonei all'avanzamento a scelta possono essere altresì dispensati dall'obbligo del corso superiore aeronautico e del corso di costruzioni aeronautiche.

(È approvato).

Art. 48.

Indipendentemente dall'obbligo dei corsi speciali di istruzione od esami stabiliti dalla presente legge per l'avanzamento a taluni gradi, il ministro, quando lo reputi opportuno, può, con sua determinazione, istituire per tutti i gradi appositi corsi di coltura teorica e pratica, i cui risultati sono comunicati per via gerarchica agli interessati ed inseriti nelle loro carte personali, dovendo costituire, anche essi, elementi per i giudizi di promovibilità.

(È approvato).

Art. 49.

Per l'idoneità all'avanzamento ad anzianità, a scelta ed a scelta assoluta e per il passaggio da una ad altra categoria si pronunciano successivamente un giudizio di primo grado ed un giudizio di secondo grado.

(È approvato).

Art. 50.

Il giudizio di primo grado è dato dalle autorità gerarchiche, le quali, senza riunirsi in commissione, si pronunciano successivamente a cominciare da quella meno elevata in grado.

In base alla determinazione di cui all'articolo 44 e nell'epoca indicata, il superiore in grado, alle cui dipendenze dirette trovasi l'ufficiale da scrutinare, compila uno specchio di proposta di avanzamento nel quale, tenute presenti le di lui condizioni fisiche, le qualità intellettuali e di carattere, il modo con cui disimpegna le funzioni del proprio grado, e le prescrizioni di cui all'articolo 2 della presente legge, esprime il giudizio esplicito se l'ufficiale sia idoneo, oppure non idoneo, all'avanzamento ad anzianità, a scelta ovvero a scelta assoluta a seconda dei casi, ed, eventualmente, al passaggio di categoria.

Il giudizio di non idoneità dovrà essere motivato.

(È approvato).

Art. 51.

Gli specchi di proposta di cui all'articolo precedente sono trasmessi per via gerarchica al Ministero dell'aeronautica.

Le autorità gerarchiche superiori, ognuna a sua volta, basandosi sui precedenti dell'ufficiale da giudicare, sulla conoscenza personale di esso ed anche sulle informazioni che ritenessero di dover assumere sul di lui conto, esprimono il loro giudizio esplicito sulla idoneità o non idoneità del giudicando all'avanzamento ad anzianità, a scelta ovvero a scelta assoluta a seconda dei casi, ed, eventualmente, al passaggio di categoria.

I giudizi di non idoneità dovranno essere motivati.

(È approvato).

Art. 52.

L'esito del giudizio di 1º grado risulta dal complesso dei vari giudizi espressi dal proponente e dalle autorità gerarchiche superiori.

L'ufficiale è dichiarato idoneo quando abbia a suo favore la maggioranza assoluta dei giudizi.

A parità di giudizi favorevoli e contrari, l'ufficiale è dichiarato non idoneo.

(È approvato).

Art. 53.

Qualora l'ufficiale da giudicare non dipenda direttamente da autorità aeronautiche, le autorità che dovranno concorrere alla formazione del giudizio di primo grado saranno determinate dal ministro per l'aeronautica.

(È approvato).

Art. 54.

Il giudizio di secondo grado è dato da una Commissione Superiore di avanzamento, i cui membri devono riunirsi per discutere e per decidere.

La Commissione superiore di avanzamento è composta:

a) dal Capo di Stato Maggiore della Regia aeronautica; presidente;

b) dai comandanti di zona aerea territoriale;

c) dal tenente generale e dal generale del genio aeronautico, o dal generale commissario e dal colonnello commissario più anziano, rispettivamente se e quando si debbano giudicare ufficiali di detti corpi, e si tratti di ufficiali meno elevati in grado;

d) dal direttore generale del personale militare, purchè gli ufficiali da giudicare siano di lui meno elevati in grado.

In assenza del Capo di Stato Maggiore della Regia aeronautica funge da presidente l'ufficiale generale più elevato in grado o più anziano.

(È approvato).

Art. 55.

Le deliberazioni della Commissione superiore di avanzamento sono valide quando siano presenti almeno due terzi dei suoi componenti trascurandosi nel computo l'eventuale frazione.

La Commissione superiore d'avanzamento delibera in base ai precedenti dell'ufficiale da giudicare, alla conoscenza personale di esso, tenendo presente il giudizio di 1º grado.

Il presidente ha facoltà di far intervenire in seno alla commissione, senza diritto a voto, qualunque superiore del giudicando per chiarire fatti e circostanze riguardanti l'ufficiale.

La votazione per la idoneità o non idoneità dei candidati all'avanzamento ed al passaggio di categoria in seno alla Commissione superiore avviene, dopo discussione, con voto palese.

Il candidato è dichiarato idoneo solo se ottiene la maggioranza assoluta dei voti.

A parità di voti l'ufficiale è dichiarato non idoneo.

(È approvato).

Art. 56.

La Commissione superiore d'avanzamento è chiamata anche a dare il proprio parere sulle proposte di nomina in servizio permanente o di promozione per merito straordinario. Tale parere sarà considerato favorevole solo se dato ad unanimità di voti.

(È approvato).

Art. 57.

Delle proprie deliberazioni la Commissione superiore di avanzamento redige apposito verbale, nel quale sarà per ciascun ufficiale riportato il giudizio in merito all'avanzamento ed al passaggio di categoria, specificando per i non idonei ad anzianità od a scelta assoluta il motivo della pronunziata inidoneità e per quelli non giudicati il motivo della sospensione del giudizio.

Per quei gradi nei quali l'avanzamento può aver luogo sia ad anzianità che a scelta il giudizio di non idoneità all'avanzamento a scelta non sarà motivato.

(È approvato).

Art. 58.

L'ufficiale è riconosciuto idoneo all'avanzamento od al passaggio di categoria quando risultino favorevoli i giudizi di primo e di secondo grado.

In caso di discrepanza fra i detti due giudizi, il giudizio definitivo spetta al ministro.

(È approvato).

Art. 59.

Eccetto che per l'avanzamento ai vari gradi di generale, quando per speciali circostanze qualche autorità gerarchica oppure la Commissione superiore d'avanzamento non sia in grado di pronunciarsi per mancanza di sicuri elementi di giudizio si esprime giudizio sospensivo. Analogo giudizio dovrà esprimersi per gli ufficiali di qualsiasi grado, i quali siano sottoposti a procedimento penale o ad inchiesta disciplinare.

In ogni caso dovrà essere chiaramente specificato il motivo della sospensione del giudizio.

Nel giudizio di primo grado l'eventuale giudizio sospensivo di una o più autorità ge-

rarchiche sarà considerato come prevalente sugli altri solo quando esso, ove fosse stato favorevole o sfavorevole, avrebbe potuto influire sul computo complessivo dei voti, di cui all'articolo 52.

(È approvato).

Art. 60.

Per gli ufficiali per i quali sia stato emesso un giudizio sospensivo, dovrà procedersi ad un nuovo accertamento della loro idoneità o meno all'avanzamento, prima della formazione di nuovi quadri, quando si preveda possa loro spettare il turno della effettiva promozione o subito dopo definita la posizione penale o disciplinare, valendosi anche dei soli elementi risultanti dalle carte personali.

(È approvato).

Art. 61.

Gli ufficiali in disponibilità, in aspettativa o sospesi dall'impiego non sono scrutinati agli effetti dell'avanzamento, non potendo essi durante tale posizione conseguire la promozione.

(È approvato).

Art. 62.

Gli ufficiali che, per essersi trovati in disponibilità, in aspettativa, o sospesi dall'impiego o per altre circostanze speciali, non siano stati a suo tempo giudicati per l'avanzamento ed ai quali, per la sede di anzianità, venga a verificarsi o si sia già verificato il turno di promovibilità potranno essere scrutinati anche prima che siano compilati nuovi quadri di avanzamento e dopo il loro richiamo in servizio effettivo, dalla quale data soltanto concorreranno a coprire le vacanze organiche, salvo il disposto dell'articolo 34.

(È approvato).

CAPO III.

DEI QUADRI DI AVANZAMENTO
E DELLE PROMOZIONI.

Art. 63.

Sulla base dei giudizi di primo e secondo grado e delle decisioni del ministro, saranno compilati i quadri di avanzamento ad anzianità ed a scelta seguendo l'ordine di ruolo.

I quadri di avanzamento a scelta assoluta saranno invece compilati secondo l'ordine di promovibilità, stabilito, fra gli idonei,

dalla Commissione superiore di avanzamento.

Le promozioni ai vari gradi verranno effettuate, durante l'anno cui i quadri di avanzamento si riferiscono, seguendo l'ordine di inserzione sui quadri stessi.

Nei casi previsti dagli articoli 34 e 60, la Commissione superiore, qualora trattasi dell'avanzamento ai vari gradi di generale, dovrà, dopo il giudizio di promovibilità, determinare la sede di anzianità che, a suo avviso, avrebbe potuto spettare al promovendo qualora il giudizio fosse stato tempestivamente emesso.

(È approvato).

Art. 64.

Agli ufficiali iscritti nei quadri di avanzamento, nonchè a quelli dichiarati non idonei o nei cui riguardi venga pronunciato giudizio sospensivo, viene data dal Ministero comunicazione dei giudizi che li riguardano e della relativa motivazione.

Il Ministero inoltre pubblicherà nei suoi atti ufficiali i nomi dei promovibili a scelta assoluta nell'ordine di cui all'articolo 63.

(È approvato).

Art. 65.

Le promozioni degli ufficiali idonei allo avanzamento potranno essere effettuate con anzianità corrispondente alla data in cui si è verificata la vacanza nel grado superiore con la proporzione di cui alla presente legge, ed in ogni caso con una anzianità non posteriore all'ultimo giorno del trimestre solare in cui la vacanza utile alla promozione ebbe a verificarsi.

(È approvato).

CAPO IV.

DELLA CANCELLAZIONE DAI QUADRI DI AVANZAMENTO E DELLA SOSPENSIONE DELLA PROMOVIBILITÀ.

Art. 66.

Quando un ufficiale già iscritto sul quadro di avanzamento venga a perdere per motivi fisici, intellettuali, o di qualsiasi altra specie, la idoneità all'avanzamento, si procede, con le stesse modalità previste per i giudizi di avanzamento, alla di lui cancellazione dal quadro in vigore.

La proposta per tale cancellazione può essere promossa in qualunque momento dell'anno da una qualsiasi delle autorità aeronautiche, la quale segnala al superiore im-

diato e diretto dell'ufficiale le deficienze in esso riscontrate durante le relazioni di comando, od in altra qualsiasi occasione, invitandolo a riprenderlo in esame per l'avanzamento e notificando al Ministero la sopravvenuta circostanza.

(È approvato).

Art. 67.

Con la notificazione di cui all'articolo precedente rimane sospeso per l'ufficiale qualsiasi diritto alla eventuale promozione fino a quando la sua posizione non sia stata definita.

Nel caso che la nuova procedura iniziata si risolva in un giudizio di non idoneità all'avanzamento, l'ufficiale verrà cancellato dal relativo quadro. Nel caso invece che essa si risolva in senso favorevole all'ufficiale, questi, ove gli spetti, sarà promosso e riprenderà nel ruolo la data e la sede di anzianità che gli sarebbe stata assegnata se la promozione non fosse rimasta sospesa.

(È approvato).

Art. 68.

Rimane sospesa l'iscrizione sul quadro d'avanzamento per l'ufficiale a carico del quale siano stati disposti regolari accertamenti di carattere sanitario, ovvero inchiesta disciplinare, che possano condurre a provvedimenti di stato. La eventuale promozione, da effettuarsi successivamente, dovrà essere sempre preceduta da un nuovo giudizio sulla idoneità all'avanzamento e, per la promozione ai vari gradi di generale, da una nuova determinazione della sede di iscrizione nel quadro d'avanzamento.

(È approvato).

TITOLO V.

DEGLI UFFICIALI IN CONGEDO.

CAPO I.

NORME GENERALI.

Art. 69.

Gli ufficiali in congedo comprendono gli ufficiali di tutte le armi e corpi che non sono vincolati al servizio permanente e cioè:

- 1°) ufficiali di complemento;
- 2°) ufficiali di ausiliaria;
- 3°) ufficiali in congedo provvisorio;
- 4°) ufficiali di riserva.

(È approvato).

Art. 70.

Gli ufficiali di complemento, prosciolti da ogni obbligo di servizio militare per aver raggiunto i limiti di età stabiliti per il rispettivo grado o corpo, sono iscritti, a loro domanda, nei quadri onorari della Regia aeronautica e vi rimangono fino al compimento dell'età prescritta per la cessazione dall'appartenenza degli ufficiali alla categoria di riserva.

Essi, ove lo richiedano, potranno essere iscritti con il loro grado ed anzianità nella riserva.

(È approvato).

Art. 71.

Gli ufficiali in congedo della Regia aeronautica, nonché gli appartenenti ai quadri onorari, sono iscritti in altrettanti separati ruoli di anzianità, a seconda dell'arma o corpo e categoria cui appartengono, conformemente a quanto è disposto per gli ufficiali in servizio permanente.

Al ruolo combattente dell'arma aeronautica è però aggiunta per gli ufficiali in congedo la categoria degli ufficiali osservatori dall'aeroplano e dall'idrovolante.

(È approvato).

CAPO II.

DELLA NOMINA E DELL'AVANZAMENTO
DEGLI UFFICIALI IN CONGEDO.

Art. 72.

Il criterio fondamentale di cui agli articoli 1 e 2 è applicato anche per gli ufficiali in congedo.

(È approvato).

Art. 73.

Per conseguire la nomina a sottotenente di complemento, in tutti i ruoli e categorie della Regia aeronautica, oltre alle condizioni di cui all'articolo 4 della legge sullo stato degli ufficiali è necessario soddisfare ad una delle condizioni seguenti:

1º) aver compiuto come militare di truppa e con esito favorevole i corsi stabiliti per reparti allievi ufficiali di complemento e, quando richiesti, aver conseguito i relativi brevetti aeronautici;

2º) aver superato il secondo anno di corso della Regia Accademia aeronautica

e conseguito almeno il brevetto di osservatore dall'aeroplano;

3º) se sottufficiali congedati, aver prestato almeno otto anni di effettivo servizio militare e possedere il titolo di studio richiesto per l'ammissione ai reparti allievi ufficiali di complemento.

Gli aspiranti alla nomina a sottotenente di complemento non dovranno inoltre aver superato, all'atto della nomina stessa, una età tale che non consenta ad essi una permanenza nella categoria di complemento di almeno dieci anni.

(È approvato).

Art. 74.

Gli ufficiali di complemento possono inoltre essere tratti:

a) mediante iscrizione d'ufficio, col loro grado ed anzianità, dagli ufficiali dispensati dal servizio permanente;

b) a domanda, con il loro grado ed anzianità, e previo il nulla osta dei rispettivi Ministeri, dagli ufficiali di complemento del Regio esercito e della Regia marina provvisti di brevetto aeronautico, o che per i servizi già prestati o per il possesso di particolari titoli di studio diano affidamento di poter essere elementi utili per la Regia aeronautica;

c) con grado non superiore a quello di maggiore, dai cittadini italiani che abbiano compiuto particolari studi od acquistato speciali benemeritenze nel campo aeronautico. Il grado da conferirsi sarà determinato dalla Commissione superiore di avanzamento.

(È approvato).

Art. 75.

A parità di grado e di anzianità, gli ufficiali di complemento provenienti dai dispensati dal servizio permanente sono iscritti in ruolo prima di ogni altro.

A parità di grado ed anzianità, gli ufficiali di complemento trasferiti dai ruoli del Regio esercito e della Regia marina sono iscritti subito dopo gli ufficiali della medesima anzianità nominati direttamente dalla Regia aeronautica ed intercalati alternativamente secondo la precedenza delle armi e corpi della rispettiva provenienza, nell'ordine di successione medesima a quello tenuto nel primitivo ruolo di appartenenza.

(È approvato).

Art. 76.

Le disposizioni di cui alla lettera *b*) dell'articolo 74 e del successivo articolo 75 si applicano anche per gli ufficiali del Regio esercito e della Regia marina delle categorie di ausiliaria, e della riserva, limitatamente per quest'ultima agli ufficiali provenienti dal servizio permanente e provvisti di pensione vitalizia a carico dello Stato.

(È approvato).

Art. 77.

Gli ufficiali del congedo della categoria piloti od osservatori del ruolo combattente dell'Arma aeronautica i quali per motivi fisici abbiano perduto in modo permanente le qualità necessarie al servizio di volo o che si presuma abbiano perduto tali qualità per non aver preso parte per tre anni consecutivi alle annuali esercitazioni di allenamento, potranno essere trasferiti col loro grado ed anzianità nella categoria ufficiali di aeroporto.

(È approvato).

Art. 78.

L'avanzamento ha luogo normalmente per anzianità per tutte le categorie degli ufficiali in congedo, eccettuati per quelli del congedo provvisorio i quali in tempo di pace non possono conseguire promozioni.

Non si fa luogo in alcun caso ad avanzamento per gli ufficiali iscritti nei quadri onorari.

(È approvato).

Art. 79.

Eccezionalmente, ed a seconda di particolari necessità, agli ufficiali di complemento potrà essere consentito anche l'avanzamento a scelta per titoli o per esami, con norme da determinarsi dal ministro per l'aeronautica.

(È approvato).

Art. 80.

L'ufficiale di complemento che aspira all'avanzamento a scelta può fare domanda per concorrervi solamente quando trovisi compreso nei limiti di anzianità stabiliti.

L'ufficiale, che non venga ritenuto meritevole della scelta una prima volta, può essere ammesso a concorrere per tale avanzamento, a domanda, un'altra sola volta.

(È approvato).

Art. 81.

Gli ufficiali di complemento riconosciuti idonei all'avanzamento a scelta saranno promossi nella proporzione di uno a scelta ed uno ad anzianità in ciascun ruolo e nella rispettiva categoria.

(È approvato).

Art. 82.

Nessun ufficiale in congedo può conseguire avanzamento se non dopo che siano stati promossi al grado superiore gli ufficiali idonei, per il medesimo titolo, del servizio permanente di pari grado ed anzianità della stessa arma, corpo, ruolo e categoria.

A tale effetto per gli ufficiali in congedo della categoria osservatori si farà riferimento agli ufficiali della categoria ufficiali di bordo e piloti di dirigibile.

(È approvato).

Art. 83.

La permanenza minima nel grado necessaria agli ufficiali in congedo per conseguire l'avanzamento al grado superiore è:

- di 3 anni nel grado di sottotenente;
- di 5 anni nel grado di tenente;
- di 6 anni nel grado di capitano;
- di 3 anni in ciascuno dei gradi superiori.

(È approvato).

Art. 84.

Gli ufficiali di complemento possono essere promossi in tempo di pace fino al grado di tenente colonnello.

Gli ufficiali in ausiliaria o della riserva possono ottenere, in tempo di pace, la promozione al solo grado immediatamente superiore a quello ultimo che coprirono nella precedente categoria.

Coloro che abbiano diritto a fregiarsi della croce d'oro per anzianità di servizio o della medaglia militare aeronautica ovvero che abbiano preso parte alle guerre nazionali o coloniali o che abbiano ottenute ricompense al valor militare possono ottenere due promozioni.

In ogni caso a nessun ufficiale in congedo può essere conferito un grado superiore a quello cui possono pervenire gli ufficiali del servizio permanente dei corrispondenti ruoli.

(È approvato).

Art. 85.

Per quanto ha riferimento all'accertamento della idoneità all'avanzamento degli ufficiali in congedo, per la loro iscrizione nei quadri, per la cancellazione, per la sospensione del giudizio e della promovibilità e per le comunicazioni da farsi agli interessati, valgono le norme riguardanti gli ufficiali in servizio permanente.

Il ministro per l'aeronautica determinerà le autorità che dovranno concorrere alla compilazione della proposta d'avanzamento per gli ufficiali che non siano nè in servizio temporaneo nè alle dipendenze di autorità aeronautiche.

(È approvato).

TITOLO VI.

DISPOSIZIONI RELATIVE AL TEMPO
DI GUERRA.

Art. 86.

In tempo di guerra si possono fare in tutti i gradi e ruoli promozioni straordinarie per merito di guerra.

Qualunque militare di truppa può essere nominato per merito di guerra sottotenente, sia in servizio permanente che di complemento, a seconda che trattisi di militare di carriera o di semplice vincolato ad obblighi di servizio militare.

L'anzianità nel nuovo grado sarà stabilita in corrispondenza della data del fatto d'arme che ha dato titolo alla promozione, o dell'ultimo fatto d'arme quando si tratti di un complesso di meriti manifestatisi in più azioni di guerra.

Qualunque subalterno di complemento può essere per lo stesso titolo nominato in servizio permanente. L'anzianità di grado sarà stabilita in base al servizio effettivamente prestato nel grado di sottotenente o di tenente a seconda del grado con cui la nomina ha luogo; ma essa, agli effetti dell'ulteriore avanzamento, non può essere operativa se non dal giorno in cui si verificò il fatto d'arme dal quale scaturì il titolo alla nomina.

(È approvato).

Art. 87.

In tempo di guerra le promozioni possono aver luogo senza sottoporre gli ufficiali agli esami o corsi di coltura prescritti, ed

indipendentemente dai periodi minimi di permanenza nel grado e nei reparti di impiego stabiliti dalla presente legge.

(È approvato).

Art. 88.

Agli ufficiali in congedo, richiamati in servizio per ragioni di guerra e che abbiano prestato almeno quattro mesi di servizio presso reparti operanti in zona di operazioni, l'avanzamento può essere consentito promiscuamente con gli ufficiali del servizio permanente dello stesso ruolo, grado ed anzianità, purchè si trovino sempre a prestar servizio presso i reparti suddetti e negli stessi possano essere impiegati col nuovo grado.

(È approvato).

Art. 89.

Con disposizioni speciali, da emanarsi con decreto Reale, saranno stabilite le modalità da seguire in tempo di guerra per l'accertamento dell'idoneità all'avanzamento a qualsiasi titolo.

(È approvato).

TITOLO VII.

DISPOSIZIONI VARIE, FINALI
E TRANSITORIE.

Art. 90.

Per la dichiarazione di non idoneità agli uffici del grado si osserveranno le stesse norme previste per la cancellazione dai quadri di avanzamento, salvo che si tratti di inidoneità derivante da motivi fisici, nel quale caso il giudizio è rimesso esclusivamente alle competenti autorità sanitarie.

(È approvato).

Art. 91.

In deroga a quanto è disposto dall'articolo 8 e fino a tutto l'anno 1928, gli allievi dei corsi regolari delle scuole di reclutamento potranno essere nominati sottotenenti in servizio permanente ancorchè siano provvisti del solo brevetto di osservatore.

Essi, come pure gli attuali ufficiali del ruolo combattente dell'arma aeronautica

provvisi del solo brevetto di osservatore, saranno assegnati alla categoria ufficiali piloti di aeroplano o di idrovolante.

(È approvato).

Art. 92.

Il limite di età per la nomina in servizio permanente degli ufficiali di complemento della Regia aeronautica ammessi ai corsi d'integrazione di cui all'articolo 8, n. 2, è elevato a 32 anni fino a tutto l'anno 1930.

Fino allo stesso anno il Ministero ha la facoltà di ammettere a detti corsi ufficiali di complemento, già ammogliati alla data del 1^o gennaio 1927, senza obbligo di costituzione di dote di cui alla legge 11 marzo 1926, n. 399, sempre quando detti ufficiali siano in servizio temporaneo presso la Regia aeronautica dalla data predetta.

Nulla è innovato alle condizioni stabilite per la nomina ad ufficiale in servizio permanente, da effettuare sulla base di reclutamenti straordinari già indetti antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 93.

Le disposizioni di cui all'articolo 11 della presente legge sono applicabili anche agli allievi del 3^o corso normale della Regia Accademia aeronautica nominati sottotenenti in servizio permanente nell'anno 1926, in conformità delle quali sarà pertanto stabilita la loro anzianità di grado assoluta e relativa.

(È approvato).

Art. 94.

Sono esonerati dall'obbligo di frequentare e superare il corso superiore aeronautico ed il corso di costruzioni aeronautiche di cui all'articolo 27 gli ufficiali inferiori del ruolo combattente dell'arma aeronautica che, a norma del Regio decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1990, e successive aggiunte e modificazioni, abbiano anzianità di servizio permanente anteriore al 15 maggio 1918; e gli ufficiali del ruolo ingegneri del Corpo del Genio aeronautico che, all'atto della entrata in vigore della presente legge, rivestano il grado di capitano o, se tenenti, abbiano anzianità di grado anteriore al 1^o febbraio 1925.

(È approvato).

Art. 95.

Durante la fase di sviluppo dei ruoli della Regia aeronautica, il computo di cui agli articoli 28 e 30, sarà effettuato, anzichè sul ruolo organico in vigore per i vari gradi, sul ruolo effettivamente coperto in ogni grado al 1^o gennaio dell'anno solare a cui si riferiscono i quadri di avanzamento. Tale ruolo risulta dall'annuario ufficiale della Regia aeronautica.

(È approvato).

Art. 96.

All'ufficiale dell'Arma aeronautica, che all'atto della entrata in vigore della presente legge abbia compiuto con esito favorevole i corsi della scuola di guerra o che abbia già iniziato i corsi medesimi e li compia in seguito con esito favorevole, sarà concesso un beneficio di anzianità, con spostamento di posti nel ruolo, pari ad un ventesimo dell'organico in vigore per il grado rivestito all'atto del compimento dei corsi. Se nell'effettuare tale spostamento si dovesse passare ad un grado superiore, l'ufficiale sarà arrestato alla testa del ruolo del proprio grado ed assumerà l'anzianità di grado dell'ufficiale che lo segue immediatamente nel ruolo ed, eventualmente, anzianità di servizio permanente pari a quella dell'ufficiale ultimo iscritto nel ruolo del grado superiore.

(È approvato).

Art. 97.

Fino a tutto l'anno 1927, il ministro dell'aeronautica ha facoltà di far luogo a promozioni in tutti i gradi delle armi e corpi della Regia aeronautica prescindendo dalla condizione della permanenza minima richiesta per i singoli gradi.

La permanenza minima presso i reparti di impiego richiesta per l'avanzamento potrà essere ridotta:

a) ad un quarto fino a tutto l'anno 1927;

b) ad una metà fino a tutto l'anno 1928;

c) a tre quarti fino a tutto l'anno 1929.

(È approvato).

Art. 98.

Fino a tutto l'anno 1930 i posti previsti dagli organici saranno coperti gradualmente secondo le deliberazioni del ministro del-

l'aeronautica in relazione alle esigenze del servizio ed alla disponibilità di tutti i mezzi necessari per la costituzione ed il funzionamento dei vari reparti.

(È approvato).

Art. 99.

Gli ufficiali inferiori dell'Arma aeronautica muniti del solo brevetto di osservatore dell'aeroplano non possono, finchè perduri tale condizione, conseguire avanzamento oltre il grado di capitano, e sono esclusi dall'avanzamento a scelta al grado predetto.

Essi, qualora non conseguano altro brevetto aeronautico, potranno chiedere di essere assegnati alla categoria ufficiali di aeroporto, come pure potranno chiedere, se provenienti dai ruoli del servizio permanente del Regio esercito o della Regia marina, di essere restituiti all'arma di provenienza, ancorchè sia trascorso il termine normale previsto dall'articolo 55 del Regio decreto-legge 4 maggio 1925, n. 627, purchè in tale ultimo caso ne facciano domanda non più tardi di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge. Essi occuperanno in detti ruoli il primo posto che si renderà vacante.

(È approvato).

Art. 100.

Gli ufficiali inferiori di cui al primo comma dell'articolo precedente che non abbiano potuto, per cause di servizio debitamente riconosciute dalla Commissione superiore il avanzamento, effettuare tempestivamente la istruzione di pilotaggio per conseguire il brevetto di pilota militare di aeroplano o di idrovolante o di ufficiale di bordo o pilota di dirigibile e per i quali, data la loro sede nel ruolo, si sarebbe verificato il turno di promovibilità ed anzianità al grado superiore, saranno promossi, non appena possibile e semprechè riconosciuti idonei a tale grado, allorquando avranno conseguito il suindicato brevetto e riprenderanno nel ruolo la sede di anzianità assoluta e relativa che sarebbe loro spettata qualora fossero stati promossi a loro turno.

La presente norma si applica anche nel caso degli ufficiali di bordo o piloti di dirigibile che non abbiano potuto per cause di servizio, come sopra riconosciute, compiere tempestivamente l'istruzione di pilotaggio per conseguire il brevetto di pilota militare di aeroplano o di idrovolante.

(È approvato).

Art. 101.

Gli attuali ufficiali superiori del ruolo combattente dell'arma aeronautica provvisti del solo brevetto di osservatore dall'aeroplano non possono, finchè perduri tale condizione, conseguire ulteriore avanzamento. Ad essi sarà applicato il disposto dell'articolo precedente, purchè si muniscano del brevetto di pilota militare di aeroplano entro il termine massimo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

Entro il predetto termine, essi potranno chiedere, se provenienti dai ruoli del servizio permanente del Regio esercito o della Regia marina, di essere restituiti all'arma di provenienza ancorchè sia trascorso il periodo di tempo previsto dalle vigenti disposizioni per far uso in via normale di tale facoltà. Essi occuperanno in detti ruoli il primo posto che si renderà vacante.

A loro domanda potranno essere assegnati alla categoria ufficiali di aeroporto.

(È approvato).

Art. 102.

Gli ufficiali muniti del solo brevetto da osservatore, che, pur conservando l'attitudine al servizio da osservatore, siano riconosciuti permanentemente non ammissibili al pilotaggio per gravi esiti di lesioni insanabili causate da incidenti di volo, avvenuti prima dell'entrata in vigore della presente legge, potranno, se riconosciuti in possesso degli altri requisiti richiesti per l'avanzamento, conseguire due sole promozioni oltre il grado attualmente rivestito.

Essi potranno in qualsiasi momento chiedere di essere assegnati alla categoria ufficiali di aeroporto.

(È approvato).

Art. 103.

Tutti gli ufficiali muniti del solo brevetto di osservatore saranno considerati appartenenti alla categoria ufficiali piloti di aeroplano o di idrovolante.

(È approvato).

Art. 104.

Fino a quando i posti degli organici definitivi previsti dalla legge di ordinamento per i generali di squadra aerea non siano stati tutti ricoperti, il giudizio in merito all'avanzamento al grado suddetto e a quello di divisione aerea potrà essere pronunziato

da una unica Commissione da determinarsi dal ministro per l'aeronautica di volta in volta.

Tale Commissione determinerà altresì l'ordine di promovibilità degli idonei.

(È approvato).

Art. 105.

Nulla è innovato a quanto dispone il Regio decreto-legge 13 novembre 1924, numero 1990 e successive aggiunte e modificazioni circa gli effetti dell'anzianità di servizio permanente nei confronti degli ufficiali che si trovino attualmente nei ruoli della Regia aeronautica e per quelli che potranno esservi successivamente ammessi ed inquadrati sulla base della detta anzianità di servizio permanente.

(È approvato).

Art. 106.

Agli esami per l'avanzamento a scelta che saranno indetti per la prima volta in base alle norme della presente legge potranno eccezionalmente essere ammessi, in deroga all'articolo 45, i capitani del ruolo ingegneri del Corpo del genio aeronautico ed i capitani del ruolo di commissariato del Corpo di commissariato militare della Regia aeronautica, i quali siano stati reclutati col primo bando di concorso, anche se non rientrino nella prima metà del ruolo organico.

Quelli di detti ufficiali che saranno riconosciuti idonei all'avanzamento a scelta potranno altresì essere promossi al grado superiore, sempre nella proporzione massima stabilita dalla presente legge, nell'ordine di inserzione sul quadro di avanzamento a scelta, anche se non rientrino nella aliquota fissata dall'articolo 30.

(È approvato).

Art. 107.

La norma di cui all'ultimo capoverso dell'articolo 86 è applicabile anche agli ufficiali di complemento della Regia aeronautica nominati in servizio permanente per merito di guerra antecedentemente alla entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 108.

Il ministro dell'aeronautica potrà emanare speciali norme esecutive per l'applica-

zione della presente legge, fino a quando non sarà stato pubblicato il relativo regolamento.

(È approvato).

Art. 109.

Tutte le disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica in contrasto con quelle di cui alla presente legge sono abrogate.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 324, concernente la soppressione della Direzione generale delle foreste e dei demani ed istituzione dell'Azienda foreste demaniali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 324, concernente la soppressione della Direzione generale delle foreste e dei demani ed istituzione dell'Azienda foreste demaniali.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato, n. 1405-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione.

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 febbraio 1927 (Anno V), n. 324, concernente la soppressione della Direzione generale delle foreste e dei demani ed istituzione della Azienda forestale demaniale, con le modificazioni stabilite dai seguenti articoli.

(È approvato).

Art. 2.

L'articolo 18 del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927 (Anno V), n. 324, è modificato come segue:

« Con l'esercizio finanziario 1927-28 cesserà il versamento da parte dello Stato alla Azienda del demanio forestale di Stato delle

dotazioni iscritte nel bilancio del Ministero per l'economia nazionale.

A decorrere dal detto esercizio le spese inerenti ai servizi forestali che non riguardano la gestione dei beni costituenti il demanio forestale faranno carico al bilancio del Ministero per l'economia nazionale.

I residui disponibili dei fondi iscritti nella parte straordinaria del bilancio passivo dell'Azienda del demanio forestale di Stato per i servizi forestali generali, e che passeranno a far carico al bilancio suddetto, saranno dall'Azienda versati in conto entrate e per uguale importo iscritti nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del bilancio di detto Ministero colla identica destinazione.

Dal 1º luglio 1927 il provento delle obbligazioni e pene pecuniarie pagate per contravvenzioni forestali, dedotto il premio destinato agli agenti scopritori e che non potrà mai superare il quarto, sarà versato in conto entrate dello Stato, anzichè affluire al conto corrente dell'Azienda del demanio forestale dello Stato a norma dell'articolo 124, lettera c) del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3267 ».

(È approvato).

Art. 3.

Il comma 1º lettera d) dell'articolo 5 del Regio decreto-legge 17 febbraio 19, n. 324, è modificato colla soppressione delle parole « non funzionari ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi, in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle tre Venezie e nella provincia di Forlì.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1322-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 201, contenente provvedimenti intesi ad aumentare le disponibilità della Cassa depositi e prestiti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 201, contenente provvedimenti intesi ad aumentare le disponibilità della Cassa depositi e prestiti.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1345-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 13 febbraio 1927, n. 201, contenente provvedimenti per aumentare le disponibilità della Cassa depositi e prestiti ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 242, che modifica la tabella annessa alla legge 17 luglio 1910, n. 516, per il comune di Livigno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 242, che modifica la tabella

annessa alla legge 17 luglio 1910, n. 516, per il comune di Livigno.

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1373-A).*

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 20 febbraio 1927, n. 242, che modifica la tabella annessa alla legge 17 luglio 1910, n. 516, concernente esenzioni gabellarie a favore del comune di Livigno ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 249, recante l'impegno per la garanzia del servizio delle obbligazioni per i lavori pubblici dell'Albania.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 249, recante l'impegno per la garanzia del servizio delle obbligazioni per i lavori pubblici dell'Albania.

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1375-A).*

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 marzo 1927, n. 249, recante impegno per la garanzia del servizio delle obbligazioni per i lavori pubblici in Albania ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica.

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

21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica.

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1188-A).*

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 133, circa la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione delle sedi notarili nei territori annessi al Regno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca a discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 133, circa la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione delle sedi notarili nei territori annessi al Regno.

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 1287-A).*

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 10 febbraio 1927, n. 133, circa la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione delle sedi notarili nei territori annessi al Regno ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925, n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di un bacino di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925, n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di un bacino di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno.

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 1235-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925, n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di un bacino di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 331, riflettente aumento del contributo annuo obbligatorio dovuto dai sanitari italiani, nonchè del contributo annuo governativo a favore dell'Opera Pia nazionale di assistenza per gli orfani dei sanitari italiani, in Perugia (Collegio Convitto per gli orfani dei sanitari italiani).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 331, riflettente aumento del contributo annuo obbligatorio dovuto dai sanitari italiani, nonchè del contributo annuo governativo, a favore dell'Opera pia nazionale

di assistenza per gli orfani dei sanitari italiani, in Perugia. (Collegio Convitto per gli organi dei sanitari italiani).

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge.* (V. Stampato, n. 1404-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 marzo 1927, n. 331, riflettente aumento del contributo annuo obbligatorio dovuto dai sanitari italiani, nonchè del contributo annuo governativo, a favore dell'Opera pia nazionale di assistenza per gli orfani dei sanitari italiani, in Perugia (Collegio Convitto per gli orfani dei sanitari italiani) ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450, con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la concessione delle ferrovie calabro-lucane.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450, con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la concessione delle ferrovie calabro-lucane.

Se ne dia lettura.

MIARI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 997-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 29 luglio 1926, n. 1450, con il quale è stata approvata e resa esecutiva la convenzione 10 luglio 1926, stipulata con la Società Ita-

liana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione ed esercizio delle linee ferroviarie Calabro-lucane ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 1919, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito e lo stato degli ufficiali del Regio Esercito, della Regia Marina e della Regia Aeronautica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 119, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali del del Regio Esercito, della Regia Marina e della Regia Aeronautica.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1282-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 20 gennaio 1927, n. 119, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito e lo stato degli ufficiali del Regio Esercito, della Regia marina e della Regia Aeronautica ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 872-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, accertate nello esercizio finanziario 1923-24 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'amministrazione stessa, allegato al conto consuntivo del Ministero dei lavori pubblici, in. L. 11,652,167,009.76 delle quali furono riscosse » 9,877,676,805.44

e rimasero da riscuotere. L. 1,774,490,204.32

(È approvato).

Art. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta accertate nello esercizio finanziario 1923-24 per la competenza propria dello esercizio medesimo, sono stabilite in. L. 11,652,167,009.76 delle quali furono pagate » 9,856,356,051.52

e rimasero da pagare. L. 1,795,810,958.24

(È approvato).

Art. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1922-1923 restano determinate in L. 5,367,178,581.74
 delle quali furono riscosse » 4,091,260,212.46
 e rimasero da riscuotere. L. 1,275,918,369.28

(È approvato).

Art. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dello esercizio 1922-23 restano determinate in. L. 5,436,422,875.26
 delle quali furono pagate » 4,219,454,932.48
 e rimasero da pagare . L. 1,216,967,942.78

(È approvato).

Art. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1923-24 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dello esercizio 1923-24 (articolo 1) L. 1,774,490,204.32
 Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 3) . . » 1,275,918,369.28

Resti attivi al 30 giugno 1924 L. 3,050,408,573.60

(È approvato).

Art. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1923-24 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dello esercizio 1923-24 (articolo 2) L. 1,795,810,958.24

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4) L. 1,216,967,942.78

Resti passivi al 30 giugno 1924 L. 3,012,778,901.02

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1376-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 303, riguardante la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 303, riguardante la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato, n. 1396-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno 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 13 marzo 1927, n. 303, che reca modificazioni ai precedenti Regi decreti-legge 24 maggio 1926, n. 945, e 10 febbraio 1927, n. 200, concernenti la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928. (1169)

Ordinamento della Carriera diplomatico consolare. (1364)

Ordinamento della Carriera dei cancellieri. (1365)

Eccezionale ammissione di nuovi elementi nella carriera consolare. (1366)

Norme sull'assunzione di impieghi da parte di cittadini italiani all'estero. (1367)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 253, concernente il contributo annuo governativo a favore della Regia Accademia dei lincei. (1370)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 277, concernente modalità per la corresponsione degli assegni a cittadini stranieri che compiono studi presso Università, Istituti superiori e Istituti di istruzione artistica del Regno. (1381)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 282, riguardante modificazioni all'ordinamento della Regia guardia di finanza. (1392)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 104, riguardante la requisizione dei velivoli civili, in caso di mobilitazione. (1291)

Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica: (Urgenza) (1408)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 324, concernente la soppressione della Direzione generale delle foreste e dei demani ed istituzione della Azienda foreste demaniali: (Urgenza) (1405)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi, in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì: (1322)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Le urne resteranno aperte.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Savelli, De Capitani, Razza, Casalini e Guaccero a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

SAVELLI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 237, concernente norme per il conferimento dell'ufficio di direttore artistico dell'Istituto nazionale del dramma antico. (1368)

DE CAPITANI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: Approvazione del piano regolatore del reparto Turro di Milano. (1419)

RAZZA. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: Disposizioni per la proiezione obbligatoria di pellicole cinematografiche di produzione nazionale. (1409)

GUACCERO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Disposizioni varie sulla sanità pubblica. (1378)

CASALINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 897, che reca aggiunte ai Regi decreti-legge 3 gennaio 1926, n. 37, e 7 febbraio 1926, n. 168, relativi alla costituzione dell'Istituto di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici secondari, per i ricevitori postali e telegrafici e per gli agenti rurali; (Approvato dal Senato) (1110)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 maggio 1926, n. 902, riguardante la devoluzione al bilancio autonomo

dell'Amministrazione postale-telegrafica di alcuni cespiti di entrata relativi al servizio delle Casse di risparmio postali e la prescrizione di alcuni piccoli crediti infruttiferi su libretti delle Casse stesse. (*Approvato dal Senato*) (1144)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che la Giunta delle elezioni nella tornata odierna ha verificato non essere contestabile la elezione del deputato Luigi Razza (Toscana), e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale. ha dichiarato valida la elezione medesima.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione, e salvo i casi di incompatibilità persistenti e non conosciuti fino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

Si dia lettura del disegno di legge.

GRECO, segretario, legge. (V. Stampato n. 1174-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barbaro.

BARBARO. Onorevoli colleghi, nella tornata del 29 maggio 1926 ebbi occasione di esporre analiticamente alla Camera alcune mie modeste idee, che spero non siano rimaste soltanto mie, sulla possibilità e convenienza della valorizzazione di una grande arteria ferroviaria che già esiste e che è capace di tutti gli sviluppi, e precisamente alludo alla linea ionica-adriatica, che è destinata a divenire la « direttissima longitudinale italiana ».

Oggi mi si consenta, prima di parlare d'altro, di ritornare sinteticamente sull'argomento, che è sempre di maggiore attualità. Non si tratta in questo caso nè di problemi locali, sia pure comunque ammantati di un preteso e mal architettato interesse generale, come avrebbe voluto far credere un giornale di infausta memoria,

ormai defunto, senza che il mondo da esso rappresentato almeno di nome se ne sia accorto e tanto meno doluto, e neppure di problemi paradossali in tempi di magra, come potrebbero essere quelli relativi alla costruzione di nuove direttissime sulle quali l'Italia ha una ben dolorosa esperienza nella sua politica ferroviaria. Il problema non è affatto locale, ma nazionale, anzi quasi internazionale perchè mira a unire saldamente e a collegare rapidamente il nord al centro e al sud della penisola, e quindi a facilitare anche gli scambi attraverso l'Italia fra il Mediterraneo e cioè l'oriente e il levante e l'Europa centrale e occidentale.

Il problema non è poi per nulla paradossale, perchè non presuppone la costruzione di una nuova grande linea ferroviaria, ma soltanto la utilizzazione più logica e migliore di una linea che già esiste, il cui facile e poco costoso impianto risale all'inizio della costruzione della rete ferroviaria in Italia, tanto è vero che la costruzione di tutta la linea jonica adriatica fu completata nel 1875; migliore utilizzazione che si può ottenere mediante quei necessari ritocchi e quelle opere di rafforzamento e di raddoppiamento di binari che potrebbero magari essere gradualmente. Basta dare uno sguardo anche fugace alla nostra carta geografica per accorgersi come la nostra penisola per la sua stessa forma estremamente allungata abbia bisogno più che di linee ferroviarie trasversali, di rapidissimi e molto ben curati servizi longitudinali, che, riducendo nel tempo al minimo la grande distanza che intercede tra gli estremi nord e sud della nostra penisola, valgano a fecondare i traffici interni e ad attirare, ripeto, sul nostro territorio e sui nostri porti dell'Adriatico, dello Jonio, della Sicilia orientale e meridionale anche i traffici internazionali. E ciò, o signori, non solo in considerazione del fatto sostanziale che le ferrovie trasversali servono soltanto al traffico interno e starei per dire locale, ma anche in considerazione di una legge economica accertata e dovuta alle differenze di clima e quindi alle differenze di vita e di produzione, in virtù della quale generalmente in tutto il mondo le correnti di traffico si determinano, in prevalenza, meglio in senso longitudinale che latitudinale, seguendo cioè i meridiani più che i paralleli.

Da tale importantissima e indiscutibile legge economica deriva da un lato il bisogno per tutte le nostre zone di produzione, specialmente agricole meridionali o dell'Italia centrale, di concentrare gli affari e i prodotti,

a Milano ad esempio, come centro di irradiazione per il settentrione e l'Europa tutta, e dall'altro lato l'assoluta necessità di rapidissime comunicazioni longitudinali che secondino quella direzione che è voluta instintivamente o quasi dai traffici.

Orbene, a malgrado di tutto, per le considerazioni fatte in quest'aula, lo scorso anno su questo argomento e che forse è superfluo e certo noioso ripetere, — ad esse mi permetto di rinviare qualche benevolo e volenteroso ascoltatore, che sia anche paziente lettore, come l'amico Canelli, — delle due grandi linee longitudinali italiane, la Tirrenica e la Jonica, una sola, quella del litorale Jonico-Adriatico (giusta le argomentazioni inconfutabili e innumerevoli e i dati altrettanto inconfutabili e innumerevoli che ebbi occasione di citare nel mio precedente discorso) quando fosse debitamente rafforzata e attrezzata, sarebbe in grado di tollerare le più alte velocità e di consentire i minori costi di trasporto, e sarebbe quindi in grado di assolvere la vitale e importantissima funzione di direttissima longitudinale italiana. Bisogna quindi con volontà e con lungimirante tenacia fascista affrontare tale problema, — che poi non è molto grave — nella sua complessità e risolverlo tenendo presente che grandissimi e incalcolabili vantaggi deriveranno alle Regioni interessate e quindi a quasi tutte le regioni d'Italia, relativamente modesta e graduale la spesa a cui si andrebbe incontro, giacchè si tratta di un programma ferroviario di esercizio di traffico, più che di lavori e di costruzioni, e infine grandi le economie che successivamente l'Amministrazione ferroviaria potrebbe realizzare, concentrando oltre che tutti i viaggiatori anche tutte le merci di lunga percorrenza, (il che del resto si va praticando sempre in più larga misura) sulla linea Jonica-Adriatica, che, per la sua natura pianeggiante e per il molto minore chilometraggio virtuale non può nemmeno paragonarsi alla linea tirrenica, la quale, a causa della posizione verso Ovest delle catene appenniniche, presenta tutti gli inconvenienti e le difficoltà delle linee di montagna, pure essendo spessissimo litoranea.

A maggior ragione, onorevoli colleghi, si può e si deve parlare di tali problemi oggi che il Governo fascista, oltre che con molti altri popoli del mondo, anche con gli Stati Balcanici, avvia negoziati economici e commerciali, fecondi di pace operosa e di benessere per tutti i contraenti; oggi che per favorire i nostri rapporti economici verso

l'immediato Oriente non si potrà certo più oltre tardare nel dare comunque esecuzione al progetto annoso della linea che viene denominata la Transbalcanica italiana, la quale, secondo un comunicato illustrativo fatto dal presidente della stessa transbalcanica, che potrebbe anche chiamarsi la direttissima del quarantunesimo parallelo, « costituisce il collegamento e la riattivazione con mezzi moderni della Via Appia latina, *Regina Viarum*, che da Roma terminava a Brindisi, e della Via Egnazia che da Vallona (Apollonia) per la Macedonia metteva capo alla Tracia. Le direttive delle due vie romane sono oggi solcate da ferrovie, meno per il tratto Vallona-Monastir. Costruendo i 260 chilometri di ferrovia mancanti e integrando la interruzione marittima di chilometri 75 con un servizio di Ferry-Boats attraverso il Canale di Otranto, si costituisce, verso sud, la continuità ferroviaria fra l'Italia e i Paesi balcanici a complemento di quella esistente a nord via Trieste-Fiume. Tale programma che nel 1918 ebbe un principio di attuazione coi lavori intrapresi sul tronco Vallona-Mifoli, fu troncato per le vicende politiche a tutti note; oggi, però, sarà possibile la costruzione della grande arteria internazionale Roma-Vallona-Constantinopoli, poderosa disseminatrice di benessere fra i popoli delle due opposte sponde dell'Adriatico ».

È superfluo riguardo a questo collegamento che io accenni a qualche precedente storico o meglio a qualche curiosità storica.

Soltanto posso dire che financo i romani pensavano alla possibilità di collegare, Brindisi all'altra sponda dell'Adriatico.

E a tal proposito l'ingegnere Giacomo Bonomo in una intervista sul periodico *Le Vie dell'impero* dice:

« Perfino il ferribotto, attraverso il canale di Otranto trova il suo antenato nel progetto utopistico di Pirro, eppoi di Marco Varrone, capitano di Pompeo, di collegare con ponte di navi Otranto con Valona, e così saldare la interruzione marittima tra la via *Aegnatia ed Appia*.

« Come si vede i precursori della idea, che informa la odierna Transbalcanica, rimontano a molti secoli fa e la serie non fu mai interrotta attraverso le varie dominazioni normanna, angioina, aragonese, e financo sotto i Borboni ».

E più oltre:

« Mi ero proposto di non rimontare alla giustificazione storica della Transbalcanica, ma non so resistere alla tentazione di ri-

cordare un atto compiuto dal più nobile ed efficace propugnatore della penetrazione del reame napoletano nell'Oriente: Bernardo Tanucci, ministro di re Carlo di Borbone.

« Dopo lunghe trattative il Governo Napoletano ottenne dal Governo Ottomano la concessione di istituire, a proprie spese, un servizio postale diretto fra Napoli e Costantinopoli.

« Due tartane con sette marinai ognuna erano sempre pronte, una a Durazzo e l'altra a Brindisi. Da Napoli partiva ogni 15 giorni un corriere per Brindisi, che consegnava i suoi pacchi alla tartana pronta a salpare per Durazzo. Colà era in attesa un altro corriere, che subito partiva per Salonicco, ove giunto, ne trovava un altro che proseguiva per Costantinopoli e così pel ritorno a Napoli.

« Tale servizio costava piastre 20,248 all'anno ma la somma era bene impiegata, perchè dice il rapporto Chevrier, scritto in francese di quell'epoca: *Je crois pouvoir remarquer que Naples deviendrait le bureau d'adresse pour toutes les affaires du Levant* ».

Aggiungere altro, per lumeggiare la grande e addirittura vitale importanza della direttissima longitudinale italiana, che, con la transbaleanica, costituirà tutto un organico sistema ferroviario a quadruplici raggiera, di cui sarà centro la Puglia con Bari, Brindisi e Taranto e che farà capo a Roma per l'Ovest, a Costantinopoli, per l'est, a Bologna e Milano per il nord e (permettemi anche di dire) a Reggio Calabria ed alla Sicilia per il sud, insistere per lumeggiare diceva l'importanza di questo nodo ferroviario di primo ordine di carattere europeo e non soltanto nazionale, sarebbe certamente superfluo e forse anche poco riguardoso per quanti con benevolenza mi ascoltano.

Soltanto a questo punto dirò qualche mia modesta veduta circa lo sviluppo che in Italia o meglio nel Mare Nostrum, inteso come tale tutto il Mediterraneo, potrebbero e dovrebbero avere in avvenire i servizi dei Ferry-Boats, dei quali se ci sono esempi molteplici in Inghilterra, in Danimarca, in America, ecc. abbiamo applicazioni vantagiosissime anche in Italia attraverso lo stretto di Messina per il collegamento della Sicilia alla Calabria e quindi al Continente.

Io penso che nessun'altra Nazione mediterranea meglio dell'Italia possa e debba concentrare i suoi studi su questi specialissimi servizi, che sono particolarmente adatti, come voi m'insegnate a collegare attraverso mari poco grandi i continenti vicini. Io penso che in un avvenire non lontano noi potremo

moltiplicare questi servizi tanto nell'Adriatico come nel Mediterraneo, nel cosiddetto lago Mediterraneo.

Badate che la convenienza per i tratti non grandi di mare è rilevante. Ho sott'occhio una statistica del movimento dello stretto di Messina, che dimostra luminosamente come il movimento si sia decuplicato, in pochissimi anni, e ciò per la economia e la comodità del servizio. Qualcuno potrebbe dire che tali servizi sono adatti solo per un breve tratto di mare, come tra Reggio e Messina, ma non per mari più larghi.

Mi permetto di fare osservare che l'ingegnere navale generale Rota non è di questo avviso, tanto è vero che in un suo scritto sui *ferry-boats* nel Basso Adriatico, si esprime nei seguenti termini: « L'applicazione fatta dei ferribotti attraverso allo stretto di Messina è una grande dimostrazione di quanto vantaggio sia, in genere, lo istituire nuove vie di comunicazione ed in particolare quelle che colleghino reti ferroviarie esistenti fra regioni che sono separate da non eccessivamente vaste zone di mare. »

« Che dire delle grandi applicazioni del trasporto marittimo dei treni ferroviari realizzate presso le altre Nazioni? In America si iniziò con ordinari piroscafi adattati per la bisogna a ricevere materiale ferroviario, e poi si addivenne, verso il 1893 alla messa in esercizio, sul lago Michigan, di ferribotti di grande mole, a 4 binari, capaci di ricevere 22 vagoni, impiegandoli sopra percorsi di 56 miglia. »

« È noto come si sia addivenuti a sud della Florida all'esercizio di ferribotti in connessione con le ferrovie che fanno capo ad Avana con percorso di 170 chilometri fra detto porto e Key West, estrema punta delle numerose isole che dipartono della penisola Florida e che tutte furono virtualmente connesse con viadotti ed opere varie per una lunghezza di 90 miglia. »

« L'esercizio di questa linea di ferribotti si compie in un mare che come è noto è solcato dalle correnti del Golfo; ciò per dimostrare la possibilità del servizio dei ferribotti con qualunque mare. E con qualunque mare si compie effettivamente il servizio dei ferribotti che congiungono le reti ferroviarie germaniche a Warnemunden con quelle danesi a Giedser ».

« È ben noto come si possa andare, sempre in treno, dalla Germania in Isvezia ed in Norvegia a mezzo di regolari servizi di ferribotti mercè i collegamenti fra Copena-

ghen e Malmo e fra Elsingor ed Elsimborg. Si può affermare che in Danimarca è pressochè soppressa la discontinuità ferroviaria fra le diverse isole che le appartengono ».

Potrei seguitare con altri esempi ma sarebbe inutile. Basta far notare che di tali servizi ve ne sono in molti Stati e specialmente in Inghilterra, in Francia, negli Stati Uniti d'America, in Norvegia, in Svezia, e in Danimarca, ecc. ecc., e che molto spesso si svolgono in mari piuttosto ampi e insidiosi.

Per quanto concerne la convenienza economica non ho che da leggere un altro brano dello stesso ingegnere in cui egli dice testualmente:

« In ogni modo l'effettuazione di regolari servizi marittimi ferroviari a mezzo di ferribotti, attraverso la Manica, come già quella del mare Baltico, del golfo di Florida, ecc., prova come non vi siano difficoltà derivate dalle maree, dalle correnti ed in genere dallo stato del mare, che possano ostacolare un regolare servizio con siffatto materiale navale ».

« Nei riguardi della loro « convenienza economica » si intuisce come essa debba cessare, oltrepassato un certo limite nella lunghezza del percorso a mare. La questione venne analizzata dall'ingegnere De Vito nella sua relazione generale presentata al X Congresso internazionale di navigazione nel 1905, sul tema che riferivasi precisamente al trasporto di merci a mezzo di ferribotti; egli pervenne a stabilire, sia pure da sommari calcoli, che l'impiego dei ferribotti possa riescire conveniente per distanze non superiori a 135 miglia, il che rappresenta un cospicuo percorso ».

Bisogna dunque in Italia oltre che intensificare i nostri ottimi servizi esistenti, aumentando anche il numero dei piroscafi, che in certi periodi, come durante la stagione agrumaria, si dimostrano insufficienti, anche estenderli a quei punti della nostra amplissima costa che per la particolare situazione geografica si prestano ad ospitare servizi del genere.

Tali servizi interessano non solo i viaggiatori quanto e specialmente le merci e inoltre, mentre conferiscono regolarità e sicurezza maggiore ai trasporti, garantiscono d'altro canto una economicità maggiore ed una celerità maggiore, specie per quanto concerne le lunghe operazioni di carico e scarico.

In un avvenire perciò che mi auguro non sia lontano l'Italia dovrà istituire servizi

regolari di ferry-boats simili, a quelli dello stretto di Messina, anche nell'Adriatico tra Brindisi o Otranto e Valona, e possibilmente, anche tra Ancona e Spalato, quando ci sarà quella ferrovia che deve congiungere Spalato a Belgrado, ed infine, o signori, - e richiamo su questo specialmente la vostra attenzione, - infine tra Marsala e Tunisi per assecondare la grande e sempre crescente corrente di viaggiatori e di merci che esiste tra la Sicilia, o meglio l'Italia, e la Tunisia e, attraverso la Tunisia, il vastissimo Continente Africano, il quale verrebbe per tal modo allacciato direttamente, attraverso l'Italia, s'intende all'Europa tutta.

Quando si consideri, o signori, la grande vicinanza della costa occidentale della Sicilia a quella orientale della Tunisia, che è già attrezzata con una buona rete ferroviaria, e certo non tarderà a collegarsi, mediante l'estensione della stessa rete, alla Tripolitania, quando si consideri che con « ferry boats » di grosso tonnello, che abbiano una velocità di circa trenta chilometri all'ora, il che, poi, per le navi moderne non è molto, si potrà arrivare comodamente dalla Sicilia in Tunisia in circa cinque ore, in quanto che si tratta di soli centocinquanta chilometri, tra Marsala e il Capo Bon, meglio che Tunisi, si comprende altresì come tale proposta che a prima vista può sembrare di difficile attuazione ha invece un fondamento pratico indiscutibile.

Se è vero, onorevoli colleghi, come in effetti è, che l'Italia sia come un grande molo proteso nel Mediterraneo, bisogna pure che tale molo sia da noi utilizzato fino all'estremo limite, in tutta la sua lunghezza ed estensione, altrimenti non faremo bene i nostri interessi e il molo si potrà considerare almeno in parte inutile agli effetti del traffico.

L'utilizzazione intelligente di tale nostra posizione geografica è di sommo interesse, non solo per noi, ma per tutti i popoli che ci circondano nel Mediterraneo.

Come vedete, onorevoli colleghi, queste poche osservazioni mirano a indurre ad un insieme di studi sui provvedimenti che tenderebbero a fare dell'Italia un ponte su cui volentieri forse anche gli stranieri pagherebbero il pedaggio per attraversarlo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*.
Non un ponte di barche però!

BARBARO. No, quello lo lasciamo alla memoria romana! Il ponte, cui ho accennato, però, dimostra non solo la opportunità ma anche la convenienza e la necessità che al-

meno nel secolo ventesimo si faccia quello che volevano fare i romani con i mezzi affatto inadeguati di allora...

Su tali proposte di politica marinara e ferroviaria ad un tempo mi permetto di richiamare la vigile attenzione del Governo Fascista, e passo ad altro.

In ultimo un breve accenno, onorevole ministro, alla marina mercantile italiana.

Senza tema di esagerare si può con legittimo orgoglio asserire che nessun altro popolo del mondo può vantare una così alta, una così gloriosa, una così antica tradizione, ed insieme un'anima così spiccatamente marinara come quella del popolo italiano.

I 3000 e più chilometri di coste bagnate dal mare, e la posizione di centralità mediterranea della nostra penisola hanno sempre sospinto verso il mare le popolazioni italiane in tutti i periodi della nostra antichissima storia, dal periodo della Magna Grecia a quello di Roma, dal periodo delle Repubbliche marinare a quello delle grandi scoperte, cui sono legati i nomi dei più gloriosi marinai del mondo che erano in prevalenza italiani.

Ebbene, come dicevo, le popolazioni nostre in ogni tempo sono state sospinte verso il mare, verso questo superbo titano affascinatore che ha saputo e saprà sempre essere fecondo di bene per i popoli che lo affrontano e lo solcano con fede e coraggio indomito.

Onorevoli signori! Il battesimo sacro e purificatore del mare è necessario ad un gran popolo che voglia prosperare ed affermarsi nel mondo!...

E qui sia consentito a me, sia consentito alla mia fervida passione per il mare di osservare dinanzi a voi, onorevole ministro Ciano, che siete fra i primi e i più eroici marinai d'Italia e mirabilmente rappresentate e sintetizzate la antica e nuova virtù marinara della stirpe italiana, mi sia consentito di osservare che, a mio avviso, nel mare non bisogna soltanto vedere una via naturale amplissima e quasi infinita aperta alla prosperità ed alla ricchezza dei popoli, ma nel mare bisogna anche vedere una nobilissima scuola oltre che del corpo anche e soprattutto dello spirito, una scuola capace di forgiare l'animo umano alla vita eroica del dovere, del lavoro, della rinuncia, del sacrificio; una scuola capace di far germogliare nell'uomo i sentimenti di religione, di patria e di famiglia; una scuola capace di educare alla concezione della gerarchia ed a quella della disciplinata collaborazione, una scuola, ono-

revoli signori, capace di formare insomma « l'italiano nuovo », come lo vuole il Duce e il Fascismo; l'italiano nuovo pronto al più paziente, più eroico e magari più oscuro lavoro, e anche pronto ad affrontare in ogni momento le più aspre battaglie e i più grandi rischi nel nome santo dell'Italia, madre di tutte le civiltà, sorretto dalla fede in Dio e dall'affetto nella famiglia.

Molto opportunamente un valoroso ufficiale della nostra Eroica Marina da guerra qualche tempo fa scherzosamente mi faceva osservare che per una nazione marinara come l'Italia sarebbe quanto mai conveniente, (non vi meravigliate onorevoli colleghi), che tutti gli uomini che devono entrare nella politica o devono avere posti di comando, d'importanza nazionale, fossero tenuti a passare comunque almeno un paio d'anni all'estero in navigazione.

Io amo, onorevoli colleghi, profondamente la gente di mare, questi oscuri combattenti di tutte le ore, i quali, quasi sempre inconsapevoli della nobiltà e dell'eroismo della loro missione, solcano, magari su bastimenti non adatti e inadeguati specie se a vela, i mari più infidi ed insidiosi, tenendo alto il vessillo della Patria.

Bisogna andare incontro ad essi con tutta la passione, con tutti i mezzi, con tutti gli aiuti che il Governo fascista può dare; giacchè, l'uomo di mare, (pure in cuor suo distinguendo, e non a torto, l'umanità in due precise categorie, di cui una inferiore che sarebbe precisamente fatta dagli uomini di terra, e l'altra superiore, che sarebbe fatta dagli uomini di mare), l'uomo di mare, per la sua stessa natura eroica molto spesso non sa o non vuole chiedere, ma non per questo si si possono ignorare le sue necessità, trascurarlo e non donare quel che gli spetta.

Migliorare nei limiti del possibile il tenore di vita della gente di mare, curare le condizioni sanitarie e i relativi servizi, sorvegliare i contratti di arruolamento, curare le condizioni di vitto e anche le condizioni delle installazioni di bordo, ecc. ecc. sono tutti compiti che il fascismo con la sua ormai tradizionale alacrità e forza di rigenerazione ha da tempo affrontati e avviati a soddisfacenti soluzioni.

Occorre però, e su questo mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, non abbandonare al loro destino molti giovani che escono dagli istituti nautici, e che per quanto, forse per tradizioni di famiglia, marinai, non facilmente trovano all'inizio della loro carriera modo d'imbarcarsi.

Ora io ritengo che bisogna sorreggerli (*Approvazioni*), perchè altrimenti si genera una sfiducia pericolosa verso la carriera marittima...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È già fatto.

BARBARO. Me ne compiaccio e ringrazio.

Così pure occorre, onorevoli colleghi, con tutti i mezzi estendere anche alla vita del mare e alla riconquista del mare quell'azione molto efficace e molto giusta di propaganda, che il Governo fascista e il fascismo hanno di recente iniziata per il dominio e la conquista dei cieli, diversamente non sono infrequenti i casi di centri marinai che poco per volta si estinguono per condizioni di cose, che non si possono nemmeno troppo bene analizzare ed accertare, come non è infrequente il caso di tradizioni marinare, che si perdono; il che è grave per una nazione come l'Italia, che, a causa della fortissima pressione demografica, ha bisogno di trovar sempre maggior sfogo nell'attività marinara, la quale deve sempre più aumentare e non mai diminuire.

Certo, per chi abbia sott'occhio le statistiche della marina mercantile di tutto il mondo, è confortante davvero notare i passi giganteschi fatti dall'Italia fascista, capace di tutti i miracoli di creazione, la quale, sotto la guida geniale del Duce, è riuscita a raddoppiare il proprio tonnellaggio complessivo, portandolo da 1,668,296 tonnellate, quale era nel 1914, a 3,240,630 quale era nel 1926: dico era, giacchè per quest'anno sono già sicuri nuovi e rilevanti aumenti.

È interessante osservare al riguardo alcuni dati comparativi tra le varie nazioni marinare. Nel 1914 il tonnellaggio complessivo di tutta la marina mercantile del mondo era di 49,089,552 tonnellate con 30,836 bastimenti, — e si noti che non vi sono compresi i bastimenti inferiori a 100 tonnellate, — di cui 24,444 a vapore e 6,392 a vela, e la Gran Bretagna insieme con l'Irlanda disponeva di ben 19,256,766 tonnellate, differenziandosi enormemente da tutte le altre nazioni, compresa la Germania, che in quella epoca aveva 5,459,296 tonnellate e gli Stati Uniti che disponevano di 5,323,043 tonnellate, alle quali poi seguivano la Norvegia, la Francia, i Domini Britannici, il Giappone e l'Italia, che allora, nel 1914, teneva l'ottavo posto, e poi l'Olanda, la Svezia, la Spagna, la Danimarca ed altri Stati minori che non è qui il caso di nominare.

Nel 1926, viceversa, il tonnellaggio complessivo nel mondo è di 64.784.370 tonnellate con 32615 bastimenti dei quali 29092 a motore e 3523 a vela.

Nello stesso anno l'Inghilterra, insieme coll'Irlanda, è a 19.399.797 tonnellate e quindi, salvo un leggero e quasi impercettibile aumento, si mantiene quasi ferma al suo posto. Seguono ad essa, ma in questo caso molto più da vicino, con 14.797.717 tonnellate gli Stati Uniti, i quali avevano raggiunto un massimo di 16.986.196 nel 1922, e successivamente il Giappone al terzo posto, mentre prima teneva il settimo posto, la Francia che ha guadagnato un posto, l'Italia che dall'ottavo posto è passata al quinto posto, e poi la Germania, i Domini Britannici, la Norvegia, l'Olanda, la Svezia, la Spagna, la Danimarca, ecc.

L'Italia Fascista, questo prodigio della civiltà moderna, ha fatto anche in questo campo, che è aperto a tutte le possibilità, progressi grandissimi, non solo con il raddoppiare e con il migliorare il suo tonnellaggio complessivo, non solo col ristabilire l'ordine fra la gente di mare e col ripristinare le discipline nei porti (cito ad esempio le condizioni deplorabili in cui prima si trovava il porto di Napoli che era una specie di caos tumultuoso e insidioso, mentre oggi è mirabile per la regolarità e la celerità dei servizi) ma anche con le nuove costruzioni che si sono venute allestendo e sopra tutto con la formazione di quella magnifica, superba e numerosa flotta di transatlantici modernissimi che fanno veramente onore alla bandiera italiana e che costituiscono per l'Italia stessa un indiscutibile primato di modernità, di eleganza e di bellezza, che ci è senza dubbio molto invidiato dagli stranieri, primato che bisogna con tutti i mezzi mantenere, giacchè si riferisce alla più grande navigazione, alla navigazione transoceanica mondiale.

Il « Rex », il « Dux », per non dire di altri magnifici transatlantici, sono attesi con viva ansia da tutto il mondo e, spero, rappresenteranno presto una nuova e grande vittoria del Fascismo. (*Applausi*).

Ma, onorevoli colleghi, se molto si è fatto, molto ancora e sempre rimarrà da fare al riguardo. « Non fermarsi mai », ecco un motto, a parer mio, superbamente fascista, che si applica benissimo ai bisogni della nostra marina mercantile!

In Italia, lo ripetiamo ogni giorno, c'è difetto di territorio ed eccesso di braccia; in Italia vi sono tutte le condizioni e le necessità ad un tempo anche di un possente

e formidabile ritorno al mare e quindi di un grande risveglio marinaro; a malgrado di ciò non si può non constatare che se dieci milioni di italiani trovano il loro lavoro nei campi, se 2 milioni di italiani trovano lavoro nell'industria, soltanto poche centinaia di migliaia trovano il loro lavoro sul mare; credo trecentomila circa, il che è poco! E questo perchè? Forse per deficienza di capitali? Forse per la ritrosia che si ha negli investimenti marittimi? Forse anche perchè si teme troppo la concorrenza di altri Stati? Ma nessuna di queste ragioni è tale da non potere essere vinta; da non dovere essere vinta. In questo campo come del resto in tutti i campi dell'attività umana, per trionfare di tutte le difficoltà e di tutti gli ostacoli, basta volere, fermamente volere, fascisticamente volere; perchè lo spirito è quello che crea e la materia, arroventata dall'alto anzi dalla fiamma dello spirito, si rende duttile e si piega sempre o quasi.

Non sorridano al riguardo gli scettici! Se i giapponesi, i quali sono anche in questo esemplari, per non dire degli inglesi, riescono a far navigare utilmente anche in mari per loro lontanissimi non solo i piroscafi di linea, ma anche i piroscafi da carico, ad esempio nel Mediterraneo come nell'Atlantico; se, per citare i minori, i danesi, i norvegesi, i greci, possono fare altrettanto, con ottimo naviglio, perchè non dovremmo fare lo stesso noi che ci onoriamo di appartenere alla nazione più marinara del mondo?

E badate che, a parer mio, è necessario non solo e non tanto costruire tutto il nuovo nostro naviglio nei nostri cantieri, « quantunque certo se ciò fosse sempre possibile e conveniente, sarebbe ottima cosa » quanto e soprattutto, aumentare il naviglio stesso e utilmente impiegarlo, spingendolo sempre più oltre e sempre più numeroso e agguerrito in tutti i mari del mondo. Ogni bastimento che si aggiunga alla nostra già gagliarda flotta mercantile costituisce una nuova conquista (non vi meravigliate della parola che può sembrare strana e paradossale), una nuova conquista territoriale, un vero aumento territoriale della patria in quanto rappresenta una estensione del territorio nazionale, rappresenta un nuovo centro di vita, un nuovo centro abitato capace di spostarsi e di portare ovunque il nostro nome e la nostra bandiera.

È nobilissima ed anche quasi drammatica questa gara degli armamenti della marina mercantile mondiale. I popoli che vi partecipano con maggiore accanimento e quasi

con ostinazione (non cito gli Stati Uniti perchè per le loro condizioni finanziarie essi agiscono sempre da gran signori, e quindi senza troppa fatica), come il Giappone e l'Italia dimostrano di avere in loro una potenza indistruttibile di vita, una fermissima volontà e una grande capacità di espansione nel mondo.

L'esempio dell'Inghilterra il cui impero è più sulla tolda dei bastimenti che sui territori posseduti (ed è per questo forse che resiste a tutte le tempeste in modo gagliardo e ammirevole) l'esempio dell'Inghilterra, pure con la diminuzione che essa adesso subisce (perchè rimane stazionaria in confronto di tutte le altre nazioni del mondo che, ad eccezione della Germania, progrediscono sempre più), l'esempio dell'Inghilterra sta a dimostrare luminosamente di quanta ricchezza e di quanta potenza siano feconde per i popoli le flotte mercantili, debitamente accompagnate, si intende, dalle flotte da guerra.

Che cosa sarebbe dell'Inghilterra, se per una assurda ipotesi le venisse a mancare la sua immensa flotta mercantile? Tutti i più grandi popoli marinari del mondo sono stati anche i popoli più poveri per territorio, i quali hanno appreso ad amare e a fecondare il mare, quasi in odio alla terra angusta, sterile e infeconda che li ospitava, e nel mare hanno trovato ricchezza, prosperità, gloria. Fulgidissimo, per non dire di altri popoli come l'Olanda, la Grecia, il Portogallo, l'Inghilterra, ecc., ecc., è l'esempio delle Repubbliche marinare italiane, le quali dallo squallore delle loro coste spesso insospitati partivano alla conquista dei mari, e seppero creare oltrechè un'era di benessere per i loro popoli, una loro indistruttibile civiltà che può stare degnamente accanto a quella di Roma.

L'Italia fascista che, Duce Benito Mussolini, ha superbamente riconsacrato il Littorio, simbolo fatidico, invincibile e travolgente della potenza imperiale di Roma del passato e dell'avvenire, non tarderà, ne sono certo, a riconsacrare in pieno il Leone di S. Marco, simbolo della potenza marinara della stirpe. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ACERBO.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Leicht, Cimatori e Bonardi a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

LEICHT. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto legge 12 dicembre 1926, n. 2440, che dà esecuzione alla Convenzione firmata a Roma addì 11 febbraio 1926 fra il Regio Governo d'Italia ed il Governo d'Austria per definire amichevolmente l'assetto della fondazione evangelica della contessa Elvine de La Tour; (1336)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 203, recante provvedimenti per attenuare le conseguenze della prima applicazione di leggi tributarie nelle provincie riunite all'Italia in virtù dei trattati di pace; (1344)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 232, concernente l'aumento del saggio di interesse pei mutui concessi dalla Cassa di risparmio e deposito di Firenze, dal Monte dei Paschi di Siena e dal Consorzio per mutui ai danneggiati dal terremoto Tosco-Emiliano. (1371)

CIMORONI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2334, recante nuovi provvedimenti a favore delle piccole industrie. (1249)

BONARDI. Mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge:

Modificazioni all'articolo 9 della legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza italiana (*Approvato dal Senato*). (1388)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 376, che contiene provvedimenti per agevolare le ricostruzioni e lo sbaraccamento negli abitati danneggiati da terremoti. (1433)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge che sarà inviato alla Giunta del bilancio.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Broccardi.

BROCCARDI. Onorevoli colleghi, in altri tempi la presentazione dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni che comprende quella per la marina mercantile, specialmente di fronte alle radicali modificazioni apportate al regime delle linee sovvenzionate e alla istituzione delle linee utili, avrebbe dato luogo in questa Camera a discussioni interminabili, che si sarebbero trascinate per parecchi giorni quando non fossero terminate, come qualche volta avvenne, colla caduta del Ministero.

In regime fascista invece sono quasi due anni che alla Camera non si parla di marina mercantile, e questa sotto l'impulso del Governo nazionale lavora attivamente, magnificamente progredendo, per la ricostruzione della fortuna nazionale, contribuendo all'equilibrio della bilancia commerciale con una attività che supera un miliardo di lire all'anno.

Mi limiterò, pertanto, a brevi constatazioni e osservazioni.

Quali sono i risultati che il regime fascista è riuscito a realizzare per il vitale problema dei servizi marittimi?

Situazione trovata dal fascismo - Provvedimenti. — Il Governo fascista giungendo al potere trovò un insieme di linee sovvenzionate che costavano 310 milioni all'anno, e che non rispondevano alle necessità del paese.

Il Governo fascista con atto energico aboliva la bardatura di guerra della gestione statale e semistatale marittima; applicava una sistemazione provvisoria in attesa della definitiva dei servizi sovvenzionati, riducendo la spesa da 310 a 150 milioni, e ciò mediante il Regio decreto 26 aprile 1923.

Tale ordinamento durò fino al 1º gennaio 1926; e in questo periodo di tempo il Governo diede un assetto radicalmente nuovo a tutto l'ordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati.

Escluse da ogni aiuto e ingerenza statale i grandi servizi transatlantici, ai quali, per l'ortunata iniziativa delle nostre società di navigazione, queste provvedono direttamente senza alcun aiuto dello Stato.

Divise le linee regolari di navigazione che richiedono per il loro esercizio e la loro regolarità un aiuto da parte del Governo, in due grandi categorie « linee indispensabili e linee utili », vale a dire utili ai fini della economia nazionale.

I servizi indispensabili, che acquistano vero e proprio carattere di prolungamento ferroviario per comunicare colle isole e con le colonie, ritenne che dovessero avere una sistemazione stabile per venti anni obbligando i concessionari a rinnovare il loro materiale navigante.

Per i servizi utili ritenne, invece, dovesse bastare una sistemazione per dieci anni, e abbandonò per questi la sovvenzione fissa.

Essi ebbero un incoraggiamento scalare da parte dello Stato per un periodo di dieci anni da decurtarsi del 4 per cento di anno in anno in rapporto all'aumento del traffico, salvo a reintegrare detto 4 per cento se i concessionari aumenteranno la percorrenza annua del servizio del 4 per cento.

Con questo ordinamento non solo si riuscì a integrare le comunicazioni marittime esistenti, ma anche a fortificarle e rimodernarle.

Incremento dei servizi e loro miglioramento. — L'Italia nel 1890 aveva tante linee sovvenzionate per un percorso complessivo annuo di un milione e 462 mila miglia. Colla redenzione della Venezia Giulia e dei servizi speciali, che facevano capo a Trieste, e colla sistemazione provvisoria, dal 1º gennaio 1923 si giunse ad avere tante linee sovvenzionate per un complesso di 3.466.711 miglia.

Con l'ordinamento andato in vigore il 1º gennaio 1926 la percorrenza complessiva delle linee sovvenzionate è stata portata a 2.358.000 miglia, quella delle linee utili a 3.600.000 — totale quindi 6.000.000 di miglia, raddoppiando così quasi il percorso che si aveva con l'esercizio provvisorio.

I servizi indispensabili mentre col Regime provvisorio nel 1923 ammontavano a miglia 1.655.836, nel 1926 salivano, come si

disse, a 2.358.000 con un aumento del 44 per cento.

È interessante esaminare la spesa incontrata per ogni miglio di servizi indispensabili fatta dallo Stato nei diversi periodi:

nell'anteguerra la sovvenzione era di lire-oro 5.80;

alla vigilia della Marcia su Roma lire-oro 15;

nel primo anno di Regime Fascista lire-oro 10.67.

nel quinto anno di Regime Fascista lire-oro 5.25.

Inoltre va osservato che mentre nell'anteguerra l'età media dei piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati era di venti anni, con le nuove convenzioni tutto il materiale delle linee sovvenzionate deve essere rinnovato.

Si può concludere a questo riguardo che l'ordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati è stato una delle più efficaci realizzazioni del fascismo.

Oggi, onorevoli colleghi, mercè le linee libere le sovvenzioni alle linee indispensabili e l'istituzione dei servizi utili, la bandiera italiana batte tutti i mari, penetra in tutti i principali porti.

Dall'Australia l'Italia, con le sue navi, mercè una magnifica organizzazione, importa grandi quantità di lana che viene lavorata dai nostri lanieri, e con le stesse navi italiane i nostri industriali mercè la nostra linea regolare con l'Australia importano in quel vasto possedimento tessuti, cappelli (Borsalino coi suoi prodotti domina il mercato australiano) e automobili italiane per un quantitativo che oltrepassa le 2000 all'anno.

La nostra bandiera batte tutta la costa americana sul Pacifico da Conception a Vancouver.

Deve scomparire il fatto che dovette constatare studiando le linee utili, che in un porto del Nord Pacifico, quello di Seattle, che ha un traffico come il Porto di Genova, tutte le bandiere europee vi erano rappresentate tranne l'italiana.

Tutta l'Africa da Suez a Mozambico, a Cape Town, alla Nigeria, alla Costa d'Oro, a Gibilterra è avvolta da una linea italiana di navigazione.

Ma l'esame dello stato di previsione della spesa per la marina mercantile ci offre occasione di altri importanti rilievi.

Agli articoli 40 e 41 dello stato di previsione, sono iscritti complessivamente 60

milioni per compensi daziari e di costruzione per le navi costruite in Italia.

È bene rilevare che questi compensi non sono dati alla marina mercantile propriamente detta, ma all'industria delle costruzioni navali che affronta la formidabile concorrenza estera sul mare che è il mercato internazionale per eccellenza; l'armatore è libero di acquistare la nave dove crede meglio e soltanto quando la sua convenienza lo consente ordina a cantieri italiani. I compensi accennati rendono possibile, e non sempre, all'industria italiana delle costruzioni navali di fare offerte agli armatori in concorrenza con l'estero.

L'industria delle costruzioni navali è una grande industria che rivela più di ogni altra la potenza industriale e il genio costruttivo di un popolo.

La modestia dello stanziamento per compensi ai costruttori navali risalta agli occhi...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Modesta ma sufficiente.

BROCCARDI. ...ed è per se stessa una chiara risposta agli appunti che Lloyd George faceva a questo riguardo all'Italia.

Quando il ministro Volpi annunciò alla Camera la sistemazione dei debiti di guerra con l'Inghilterra, Lloyd George alla Camera inglese, criticando l'accordo, disse che si sollevava il popolo italiano da un peso e che se ne sarebbe giovato per meglio sviluppare il suo imperialismo aumentando i premi di costruzione alle navi mercantili onde fare concorrenza all'industria marittima inglese.

Nessuna affermazione fu più inesatta. Sta di fatto che il Governo fascista col decreto del 1º febbraio 1923 si limitò a dare alle costruzioni navali italiane che si varavano entro il 31 dicembre 1926, il compenso di cui godevano prima della guerra, pagandolo cioè in oro come valeva prima della guerra.

Ma se si tien conto della minore capacità d'acquisto dell'oro, minore capacità che, si rileva dai numeri indici dei paesi a moneta aurea, in realtà il compenso veniva ridotto ai due terzi dell'ante guerra.

Il Regio decreto 16 maggio 1926 che riduce il premio alle navi per ogni tonnellata di stazza, da franchi oro 55 a 35, riduce ancora il compenso agli scafi costruiti in Italia a meno della metà di quello che godevano nell'anteguerra. È questo l'imperialismo italiano.

In contrapposto è opportuno rilevare che coi « Trades facilities Acts » il Governo inglese accordava prestiti garantiti a tutto il 30 settembre 1926, per un importo di 19,000,000

di sterline ad interesse di favore e la maggior parte di questi prestiti era accordata alla « Royal Mail Steam Packet Company — White Star Line — Cunard Line — Furney e Witthy Group — Peninsular and Oriental Steam Navigation — Blue Star Line — Bank Line — Silver Line ».

Ora il solo risparmio di interessi su questi mutui fatto da queste Società, supera di molto gli stanziamenti fatti a favore della marina mercantile italiana.

Gli Stati Uniti d'America dal 1921 al 1926 nella gestione della flotta mercantile affidata allo « Shipping Board », hanno rimesso 238,000,000 di dollari, e nell'ultimo esercizio 16,300,000 dollari sopra 23 linee rimaste in esercizio sugli ottanta servizi inizialmente da esso gestiti.

Devo rilevare a lode del decreto 16 maggio 1926 che il premio accordato alle macchine motrici è scalare, perchè aumenta con il minor consumo di combustibile per cavallo indicato.

Dobbiamo constatare con orgoglio che sotto il regime fascista, mercè lo spirito di iniziativa delle nostre Compagnie di navigazione, che si sono sentite appoggiate dal Governo, e il loro patriottismo, il lavoro nei cantieri italiani si è assai sviluppato come constata nella sua bella e densa relazione l'onorevole Casalini relatore del bilancio.

Nel 1925 si vararono dai cantieri italiani 148 navi per tonnellate complessive 132.205, e nel 1926 numero 148 navi per tonnellate 250.889, mentre ve ne sono ancora sullo scalo e in via di allestimento 230.000 tonnellate.

Dobbiamo essere orgogliosi di aver contribuito nel 1926 ad aumentare il naviglio mondiale con il 13,13 per cento, e più ancora di aver contribuito alla costruzione mondiale di moto-navi col 21,70 per cento.

Va rilevato che specialmente l'industria navale triestina si è messa alla testa nella costruzione di moto-navi.

Tra le 75 navi in costruzione o in allestimento, ben 23 per un tonnellaggio di 211.420 tonnellate sono moto-navi.

L'anno 1926 resterà memorabile nella storia della marina mercantile italiana. È in quest'anno che il « Roma », il maggiore transatlantico italiano della Navigazione Generale Italiana di 33.000 tonnellate di stazza, entrò trionfalmente in servizio appena 200 giorni dopo il varo, vincendo un *record* mondiale di velocità di allestimento. La stessa Società ha varato l'« Augustus », la più grande moto-nave del mondo, 32.500 tonnellate

ed ancora la Navigazione Generale Italiana ha varato due moto-navi l'« Orazio » ed il « Virgilio » destinate al centro America, di un tonnellaggio di 11.000 tonnellate ciascuna, mentre la « Cosulich » ha costruito le due grandi moto-navi il « Saturnia » e il « Vulcano » di 25.500 tonnellate ciascuna, e il « Lloyd Sabaudò » ha impostato il « Conte Grande » di 26.500 tonnellate.

E pertanto nel 1927 l'Italia avrà 500.000 tonnellate di piroscafi per grandi linee transoceaniche non sovvenzionate, e altre 500.000 tonnellate di piroscafi destinati a linee sovvenzionate.

Se consideriamo che il tonnellaggio totale della nostra flotta mercantile raggiunge i 3.240.000 tonnellate, si vede che il rapporto fra il tonnellaggio di piroscafi di linea e la flotta è del 31 per cento, mentre per la Germania tale rapporto raggiunge l'85 per cento.

Il Signor Kuno, ex cancelliere della Repubblica tedesca, affermava recentemente che con questo risultato la marina tedesca aveva fatto un grande progresso.

Dobbiamo battere la stessa strada. Per sviluppare le linee regolari di navigazione, mi chiedo se non sia possibile in Italia un accordo tra le maggiori Compagnie di navigazione.

Come nell'industria si è riconosciuta la necessità di accordi tra industriali dello stesso ramo, e il ministro dell'economia se ne è fatto autorevole interprete, perchè tale intesa non può avvenire per l'industria del mare che non corre il pericolo di addormentarsi perchè continuamente stimolata dalla concorrenza straniera?

È utile tollerare quella concorrenza che porta le nostre compagnie a strapparsi reciprocamente il passeggero tanto nel Sud come nel Nord America, come nel Levante, a contenderselo più accanitamente tra Compagnie italiane che non tra agenti italiani e stranieri? Non è possibile fare in Italia dei raggruppamenti armatoriali come si praticano largamente in Inghilterra ed in Germania?

Raccomando vivamente all'onorevole ministro questa questione perchè di vitale importanza per l'avvenire e lo sviluppo della nostra marina mercantile.

Per vincere la concorrenza sul mare occorre essere forti, bene agguerriti, bisogna guardare lontano per non lasciarsi sopraffare, per non restare indietro.

È per non lasciarsi sopraffare dalle navi veloci già sullo scalo nei cantieri stranieri che il Duce, con grande antiveggenza, ha lanciata l'idea delle frecce del mare.

Malgrado le difficoltà che incontrano, esse apparterranno ben presto alla marina mercantile italiana e rappresenteranno per questa un nuovo e magnifico balzo innanzi.

Così, sul mare, come oggi per merito di De Pinedo nell'aria, si affermerà la volontà decisa dell'Italia fascista di marciare verso l'avvenire, portando un largo contributo al progresso dell'umanità.

Che queste frecce del mare valgano a riunire le principali forze marinare italiane e segnino per la marina mercantile italiana l'inizio di una nuova èra di prosperità e di gloria.

Consentite che io termini mandando un fervido saluto anche a nome vostro a tutti gli equipaggi delle nostre navi mercantili che magnificamente disciplinati e ordinati sotto il regime fascista, tengono alto il prestigio e il decoro del nome italiano all'estero. (*Vivi applausi — Molte congratulazioni.*)

Seconda votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 201, contenente provvedimenti intesi ad aumentare le disponibilità della Cassa depositi e prestiti; (1345)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 242, che modifica la tabella annessa alla legge 17 luglio 1910, n. 516, per il comune di Livigno; (1373)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 249, recante l'impegno per la garanzia del servizio delle obbligazioni per i lavori pubblici dell'Albania; (1375)

Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica; (1188)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 133, circa la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione delle sedi notarili nei territori annessi al Regno; (1287)

Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925, n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di

un bacino di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno; (1235)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 331, riflettente aumento del contributo annuo obbligatorio dovuto dai sanitari italiani, nonché del contributo annuo governativo, a favore dell'Opera Pia nazionale di assistenza per gli orfani dei sanitari italiani, in Perugia (Collegio convitto per gli orfani dei sanitari italiani); (1404)

Conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450, con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la concessione delle ferrovie calabro-lucane; (997)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 119, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica; (1282)

Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24; (872)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili; (1376)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 303, riguardante la cessione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi; (1396)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Lascieremo le urne aperte.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1927-28.

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione generale sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, ha facoltà di parlare l'onorevole Corrado Marchi.

(Non è presente).

S'intende che vi abbia rinunciato.

Così pure non essendo presenti gli onorevoli Raschi e Cao, si intende che abbiano rinunciato a parlare.

L'onorevole Gai Silvio ha facoltà di parlare.

GAI SILVIO. Onorevoli colleghi; altre volte ho parlato in sede di bilancio delle comunicazioni sul problema della elettrificazione ferroviaria per lamentare fortemente che si fossero fatti dei grandi programmi, ma poca elettrificazione. Oggi devo invece constatare con profonda soddisfazione che il ministro Ciano non ha fatto dei programmi, ma ha fatto invece delle elettrificazioni. Questo è molto pratico, molto fascista.

Il problema della elettrificazione ferroviaria è un problema di tempo e di finanza. Ho messo in prima linea il tempo, perchè la necessità di compiere le elettrificazioni in pieno esercizio influenza notevolmente il costo degli impianti.

Dalla generalità si ritiene invero che sia un problema di energia elettrica. Ciò è errato. Considerando le cifre che sono date dalla stessa relazione della Direzione generale delle ferrovie per l'esercizio 1925-26 sul consumo di energia elettrica e del carbone, arriviamo alle seguenti conclusioni: tonnellate trasportate, in cifra tonda 53 mila e 600 milioni, delle quali 6004 milioni con trazione elettrica.

Il consumo di energia elettrica in chilowatt-ora per questo lavoro fu di 224 milioni di chilowatt-ora, il che corrisponde a 0,034 chilowatt-ora per ogni tonnellata trasportata.

Applicando questo coefficiente a tutte le tonnellate trasportate, si ha la cifra complessiva, sommato il consumo attuale, di un miliardo e 800 mila chilowatt-ora, vale a dire, in cifra tonda 2 miliardi.

Il consumo totale di energia elettrica in Italia durante il 1926 è stato di 5 miliardi di chilowatt-ora. Attualmente sono in costruzione impianti che potranno essere terminati entro il 1929-30 i quali daranno circa 3 miliardi di chilowatt-ora.

Voi vedete dunque che la quantità di energia che può essere necessaria per la elettrificazione di tutta la rete ferroviaria italiana rientra comodamente nelle possibilità della produzione nazionale, pur tenuto conto dell'incremento generale del consumo.

Non vi è dunque un problema di disponibilità di energia, ma piuttosto di distribuzione; ossia deve farsi in modo che la rete ferroviaria dello Stato possa attingere in punti molto frequenti.

Allora torna in campo quel problema capitale per la Nazione e per la nostra industria, che è il congiungimento degli impianti alpini con gli appenninici; la compensazione reciproca dei due sistemi, problema che fu prospettato e anche affrontato tra i primi dal nostro ministro delle finanze, che è un grande industriale elettrico.

In questo momento vi sono grandi arterie elettriche che discendono dalle Alpi e vengono giù, attraverso il Po, verso gli Appennini, le quali possono trasportare una quantità ingente di energia, qualche cosa come 130.000 kilowatt e a tensione altissima, anzi la più alta oggi usata in Europa. Queste sono le prime grandi arterie che con grande ardore sono state costruite per avviare alla soluzione del problema.

Quando il sistema sarà largamente sviluppato si renderà possibile alla rete ferroviaria di poter attingere energia ove occorra e nelle condizioni più convenienti per raggiungere quel grado di sicurezza nell'esercizio che oggi forse ancora manca.

La lunga discussione che si è avuta negli ultimi quattro anni tra i tecnici circa il sistema da adottare nella elettrificazione, tra i sostenitori, cioè, del sistema a corrente continua e quelli del sistema a corrente trifase, ha portato utili risultati, perchè ormai è pacifico che si può adoperare molto bene anche la corrente trifase, anzi è pacifico pure questo, che nell'alta Italia, in tutta la zona che sta al di sopra di una linea che può essere tracciata tra Firenze e Bologna, dovrà essere applicata l'elettrificazione a sistema trifase in maniera da avere un complesso unico ed armonico, mentre la zona inferiore, quella della media e bassa Italia, potrà essere elettrificata a corrente continua. Ciò non porta inconvenienti di sorta, perchè il congiungimento tra i due sistemi sarà fatto in un punto di traffico limitato ed anche un non tecnico può comprendere che in questo modo non possono esservi difficoltà di carattere tecnico o funzionale.

La discussione che in alcuni momenti fu tanto accalorata da sembrare una discussione politica, ha portato anche il beneficio che i nostri tecnici...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono ormai tutti della stessa opinione!

GAI SILVIO... ne ebbero stimolo per ideare una quantità di accorgimenti e di dispositivi che hanno tolto al sistema trifase buona parte dei suoi congeniti difetti, tanto che oggi si può chiamarlo sistema italiano, esclusivamente italiano.

Ho detto che il ministro Ciano non ha fatto programmi, ma ha fatto sul serio della elettrificazione, tanto che se il lavoro proseguirà col ritmo accelerato di oggi, io vedo delinearsi un primato per l'Italia anche in questo campo.

Noi abbiamo la più lunga linea elettrificata che sia in Europa e quando saranno in funzione la direttissima Bologna-Firenze e la direttissima Roma-Napoli, avremo il più importante gruppo elettroferroviario del mondo.

Tutto ciò fu compiuto senza sbandieramenti, senza chiasso, con molta semplicità e con molta fermezza di propositi.

Una discussione tecnica, lunga e dettagliata non può farsi in questa sede.

Basti avere accennato ai capisaldi e a questa pacificazione, se vogliamo così chiamarla, nel campo tecnico, per cui oramai tranne poche eccezioni, i tecnici sono d'accordo che da noi si è fatto bene e si deve proseguire fino alla graduale elettrificazione di tutta la rete.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Restando però ognuno della propria opinione!

GAI SILVIO. Lasciamo le opinioni, quello che importa è che si faccia.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le opinioni sono sempre rispettabili e quindi diciamo che siamo d'accordo.

GAI SILVIO. Dal campo della elettrificazione ferroviaria, passo adesso a trattare di una questione, che, mentre può sembrare di carattere regionale, è invece di carattere altamente nazionale: le comunicazioni ferroviarie nelle Marche.

Una regione di grande, intensa produzione, dove scarseggiano, anzi si può dire mancano le ferrovie, perchè, tolta la litoranea adriatica che è una ferrovia di carattere nazionale, nell'interno c'è poco o nulla.

Ora io non voglio chiedere molto e sopra tutto non voglio che il ministro abbia l'impressione che le Marche domandino semplicemente per domandare e per rifarsi del non aver mai domandato nulla. Io prospetterò le necessità delle Marche dal punto di vista nazionale, domandando solo quello che alla regione occorre per potere produrre ancora di più.

Le necessità delle Marche sono:

1°) il raddoppio del binario sulla linea litoranea. Sopra questo punto credo di trovare l'accordo completo anche dei colleghi dell'Abruzzo, delle Puglie e di quelli che stanno più in giù.

Oltre Ancona si va ancora con un solo binario...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io sono concorde; non è concorde il ministro delle finanze!

GAI SILVIO. Io parlo appunto per cercare di rendere concorde il ministro delle finanze, e prendo atto della dichiarazione del ministro. D'altra parte, questa è una necessità inderogabile di carattere nazionale, perchè si tratta della più grande arteria che congiunge la bassa con l'alta Italia.

Bisogna considerare che al raddoppio del binario manca, almeno nel tratto fino a Castellamare Adriatico, semplicemente la posa del binario, perchè le opere d'arte sono tutte compiute.

Ma se non fosse possibile, per ragioni che riguardano il Ministero delle finanze, di affrontare subito tutta l'opera, noi domandiamo che si facciano immediatamente almeno quei tratti, che produrrebbero un notevole miglioramento del servizio.

Il tronco da Ancona a Porto Civitanova, per liberare il traffico che dall'Alta Italia va alla provincia di Macerata, e il piccolo tronco San Benedetto del Tronto-Porto d'Ascoli per liberare il servizio della provincia di Ascoli Piceno.

Vedete che la domanda è molto modesta, ma ciò non significa che noi si voglia rinunciare ad insistere perchè si esamini con la volontà precisa di risolvere questo grande problema nazionale, perchè la nuova vita che si sviluppa nel Mezzogiorno d'Italia e la più intensa produzione conseguente non trovino, fra breve, ostacolo nella scarsità del mezzo ferroviario.

È poi necessario di completare alcuni impianti di stazioni. Quella di Ancona che è assolutamente insufficiente, congestionata, senza spazio intorno a sè. Per la stazione di Ancona sono necessarie le seguenti spese sulle quali ritengo che l'onorevole ministro possa essere facilmente di accordo: demolizione della cadente tettoia attuale...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non è cadente; ho mandato a verificare.

GAI SILVIO. Se l'onorevole ministro la vedesse con i propri occhi, cambierebbe di opinione.

Allargamento dei binari, costruzione di pensiline e spostamento del deposito locomotive che è proprio a ridosso della stazione, spostamento del parco vagoni e raggruppamento del servizio merci, sistemazione e ampliamento del fabbricato viaggiatori.

Bisogna provvedere alle stazioni di Falconara, di Porto Civitanova, Porto San Gior-

gio e San Benedetto del Tronto, anch'esse costrette in pochissimo spazio, congestionate già dal movimento di oggi in continua ascesa.

Tutto ciò riguarda l'oggi. Ma vi sono altri punti del problema marchigiano che riguardano piuttosto l'avvenire, ma che bisogna attentamente considerare fin da ora, perchè l'avvenire incalza.

Pensate che da Ascoli Piceno, per venire a Roma, oggi si impiegano dalle undici alle dodici ore.

Si viene in automobile, impiegando quattro ore e mezzo. La differenza delle cifre è talmente eloquente che non occorre aggiungere altro. Ascoli Piceno è alle porte di Roma, e una linea che la congiunga con Roma è una delle aspirazioni più antiche delle Marche, non solo, ma anche della Sabina ed in parte dell'Abruzzo.

In parte la linea esiste già; si tratta di completarla con il tronco Passo Corese-Rieti e quello Antrodoco-Ascoli Piceno.

È una linea d'importanza nazionale credo anche dal lato strategico. Non voglio intrattenermi su questo argomento, perchè non è di mia competenza; ma evidentemente una linea che da Roma raggiunga l'Adriatico in cinque ore, è di importanza nazionale, se è vero che l'Adriatico dovrà perdere ancora molta della sua amarezza.

Nella parte nord delle Marche un'altra linea pure di grande importanza nazionale è la Fabriano-Sant'Arcangelo di Romagna, in parte costruita e in parte da costruire. Ma se l'esecuzione dovrà proseguire con la stessa rapidità di oggi, la nostra generazione non la vedrà terminare.

Questa linea, tra l'altro, servirebbe ad immettere nel movimento della Nazione una vastissima plaga ora completamente segregata: parlo dell'alto Monte Feltrino completamente tagliato fuori, magnifica regione dove la produzione bisogna che sia limitata allo stretto consumo locale, per la impossibilità di mandare altrove i prodotti.

Queste sono le due necessità fondamentali delle Marche. Ma è anche necessario costruire la rete secondaria interna, perchè i quattro quinti delle nostre provincie sono prive di mezzi di comunicazione ferroviaria.

C'è bisogno di costruire la rete secondaria interna, perchè la nostra produzione, che è altissima, cresce e tende continuamente a crescere, è ostacolata dalla mancanza dei mezzi di trasporto, il che impedisce di affron-

tare altri problemi, come ad esempio quello dell'irrigazione per non vedere la produzione crescere ancora e crescere in proporzione geometrica le difficoltà.

Vi do un esempio. Nella provincia di Ascoli si è recentemente costituito, sopra i miei studi e per iniziativa mia e della Federazione degli agricoltori, il Consorzio per la irrigazione della vallata del Tenna: sono circa 4 mila ettari di magnifiche terre che diverranno ricche come quelle della valle Padana.

Sapete perchè ciò è stato possibile? Perchè la vallata del Tenna è ora percorsa da una modesta ferrovia a trazione a vapore, che entro l'anno sarà elettrificata. Gli agricoltori, avuta la certezza che i prodotti potranno esser facilmente trasportati, non hanno più dubitato.

Vedete la influenza enorme che i mezzi di trasporto hanno sulla intensificazione della produzione. Quello che si è fatto nella vallata del Tenna si può fare nelle altre vallate marchigiane, purchè i mezzi di trasporto siano assicurati.

Ora noi dobbiamo servirci prevalentemente di automobili, ma il servizio automobilistico ha limiti di saturazione, molto vicini, nè i prodotti agricoli possono sempre sopportarne il costo.

Il problema ferroviario marchigiano si riassume dunque in questi punti: a) raddoppio del binario sopra la linea litoranea; b) sistemazione di alcune stazioni; c) linea Ascoli-Roma e linea Fabriano-Sant'Arcangelo di Romagna; d) costruzione della rete secondaria interna.

Ma altri provvedimenti che non credo interessino il ministro delle finanze, ma possano essere favorevolmente presi in considerazione dal ministro delle comunicazioni, sono quelli riguardanti il miglioramento del servizio attuale.

Per esempio, che si debbano impiegare dalle otto alle nove ore per venire da Ancona a Roma è un vero assurdo, mentre se ne potrebbero impiegare sei. Ciò presenta anche un aspetto politico, perchè se non riusciamo a rendere più rapide le comunicazioni tra le Marche e Roma, non potremo togliere ai marchigiani l'impressione dell'isolamento.

È una amara impressione che fa sembrare d'essere lontani le migliaia di chilometri dal resto d'Italia.

Se si riuscisse ad accelerare il percorso e a migliorare il servizio dal lato del materiale, sarebbe possibile di istradare attraverso le Marche una buona parte del movimento

dalla Venezia e dall'Istria, che ora devia tutto per Firenze e Faenza. La differenza tra il percorso Bologna-Faenza-Firenze-Roma e Bologna-Falconara-Roma, è semplicemente di un'ora e mezza, che potrebbe essere agevolmente superata, potendo allora incanalarvi buoni treni, e così avvicinare le Marche a Roma e al resto della Nazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dite quale treno diretto volete da Ancona a Roma e mettetevi d'accordo.

GAI SILVIO. Ringrazio il ministro di aver toccato un tasto molto importante, per quanto delicato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È un tasto che tocco da tre anni!

GAI SILVIO. E gliene sono grato, perchè mi permette di dire che se molte cose non si poterono ottenere per le Marche, questo dipese dalla disunione tra quelle quattro provincie, ognuna delle quali tira per conto proprio, e il ministro non può prendere decisioni.

Se dovessi illustrare questo malanno, mi toccherebbe scendere a particolari poco edificanti...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io ve lo concedo il treno diretto, ma bisogna che voi vi mettiatene d'accordo!

GAI SILVIO. ...però ritengo che sia possibile di superare questo punto.

Raccomando quindi al ministro che nel considerare le necessità delle Marche voglia interrogarci e mettere anche, ove occorra, la sua alta influenza a beneficio di quella unione regionale che egli stesso ha invocato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Risultato di votazioni segrete.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928: (1169)

Presenti e votanti . . .	214
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	211
Voti contrari . . .	3

(La Camera approva).

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º APRILE 1927

Ordinamento della carriera diplomatico-consolare: (1364)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 4

(La Camera approva).

Ordinamento della carriera dei cancellieri: (1365)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Eccezionale ammissione di nuovi elementi nella carriera consolare: (1366)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 106
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Norme sull'assunzione di impieghi da parte di cittadini italiani all'estero: (1367)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 253, concernente il contributo annuo governativo a favore della Regia Accademia dei Lincei: (1370)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 277, concernente modalità per la corresponsione degli assegni a cittadini stranieri che compiono studi presso università, istituti superiori e istituti di istruzione artistica del Regno: (1381)

Presenti e votanti . . . 114
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 282, riguardante modificazioni all'ordinamento della Regia guardia di finanza: (1392)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 104, riguardante la requisizione dei velivoli civili, in caso di mobilitazione: (1291)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica: (*Urgenza*) (1408)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 324, concernente la soppressione della Direzione generale delle foreste e dei demani ed istituzione della Azienda foreste demaniali: (*Urgenza*) (1405)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi, in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì: (1322)

Presenti e votanti . . . 214
Maggioranza 108
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 3

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Acerbo — Alberti — Albicini — Aldi-Mai — Alfieri — Alice — Amicucci — Antonelli — Armato.

Bagnasco — Baistocchi — Balbo — Banelli — Barbaro — Barbieri — Barnaba — Bartolomei — Bassi — Bavaro — Belluzzo — Biagi — Biancardi — Bianchi Fausto — Bifani — Bisi — Bodrero — Bolzon — Bonaiuto — Bonardi — Bono — Borriello — Bottai — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Buronzo — Buttafochi.

Caccianiga — Canelli — Caprice — Cartoni — Casagrande di Villaviera — Casalini — Cavalieri — Cavazzoni — Ceci — Celesia di Vegliasco — Cerri — Chiarelli — Chiarini — Chiostrì — Cian Vittorio — Ciano Costanzo — Cimatori — Colucci — Crisafulli-Mondio.

D'Ambrosio — De Capitani d'Arzago — De Collibus — De Grecis — Del Croix — De Marsico — Di Fausto — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Ducos — Dudan.

Fani — Farinacci — Fazio — Federzoni — Felicioni — Fera — Ferretti — Forni Roberto — Fracapane — Franco.

Gabbi — Gai Silvio — Galeazzi — Gallo — Gangitano — Gargioli — Gatti — Genovesi — Gentile — Geremicca — Gianferrari — Gianturco — Giuriati — Gnocchi — Grancelli — Gray Ezio — Greco — Guàccero — Guglielmi — Guidi-Bufferini.

Igliori.

Joele — Josa — Jung.

La Bella — Lanfranconi — Lantini — Larussa — Leicht — Leonardi — Leone Leone — Lessona — Limongelli — Locatelli — Lo Monte — Loreto — Lunelli.

Maccotta — Majorana — Manfredi — Mantovani — Marani — Marchi Giovanni — Marechalchi — Mariotti — Marquet — Martelli — Martire — Marzotto — Mattei-Gentili — Mazzucco — Mecco — Meriano — Meselella — Mesedaglia — Miari — Milani Giovanni — Miliani G. Battista — Mongiò — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mrach — Muscatello.

Nunziante.

Olivi — Olmo — Orsolini Cencelli.

Pace — Padulli — Palmisano — Panunzio — Paoletti — Pedrazzi — Peglion — Pellanda — Pellizzari — Pennavaria — Pennisi di Santa Margherita — Perna — Piccinato — Pierazzi — Pirrone — Poggi — Polverelli — Ponti — Preda — Prunotto.

Quilico.

Raggio — Ranieri — Ravazzolo — Razza — Restivo — Riccardi — Ricchioni — Ricci Re-

nato — Riolo — Romanini — Romano Michele — Romano Ruggero — Rossi-Passavanti — Rossini — Rossoni — Russo Luigi.

Salerno — Salvi — Sansone — Sardi — Savelli — Savini — Schirone — Serena — Severini — Siotto — Sipari — Soleri — Solmi — Spinelli — Starace — Suvich.

Tofani — Torre Andrea — Tovini — Trigona — Tròilo — Tullio — Tumedei — Turati.

Vacchelli — Valentini — Ventrella Almerigo — Verdi — Viale — Viola.

Zaccaria — Zancani — Zugni.

Sono in congedo:

Adinolfi.

Bennati — Bertacchi — Bertone.

Ciardi.

Gemelli.

Imberti.

Madia — Mandragora — Musotto — Muzzarini.

Porzio.

Renda — Rubino.

Spezzotti.

Vicini — Volpe.

Sono ammalati:

Beneduce.

Canovai — Cao.

Foschini.

Gianotti — Giovannini.

Marchi Corrado — Mazza de' Piccioli — Mazzolini.

Pavoncelli.

Rossi Pier Benvenuto.

Tosti di Valminuta.

Assenti per ufficio pubblico:

Arnoni.

Calore — Cariolato — Ceserani — Crollanza.

D'Alessio Francesco — Di Marzo.

Fabbrici — Forni Cesare.

Giuliano.

Lupi.

Maffei — Manaresi.

Olivetti.

Sansanelli.

Vassallo.

Zimolo.

Comunico pure il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 201, contenente

provvedimenti intesi ad aumentare le disponibilità della Cassa depositi e prestiti: (1345)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	169
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 242, che modifica la tabella annessa alla legge 17 luglio 1910, n. 516, per il comune di Livigno: (1373)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 249, recante l'impegno per la garanzia del servizio delle obbligazioni per i lavori pubblici dell'Albania: (1375)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica: (1188)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 133, circa la proroga del termine stabilito dall'articolo 1 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 14, per la sistemazione delle sedi notarili nei territori annessi al Regno: (1287)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925,

n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di un bacino di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno: (1235)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	167
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1927, n. 331, riflettente aumento del contributo annuo obbligatorio dovuto dai sanitari italiani, nonchè del contributo annuo governativo, a favore dell'Opera Pia nazionale di assistenza per gli orfani dei sanitari italiani, in Perugia (Collegio convinto per gli orfani dei sanitari italiani): (1404)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	166
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450, con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la concessione delle ferrovie calabro-lucane: (997)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1927, n. 119, recante norme relative allo stato e avanzamento degli ufficiali del Regio esercito assegnati ai depositi cavalli stalloni e depositi allevamento quadrupedi e modificazioni di alcune particolari disposizioni riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito e lo stato degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica: (1282)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º APRILE 1927

Conto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24: (872)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 254, concernente la decadenza dei compensi di costruzione delle navi mercantili: (1376)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 303, riguardante la cessione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi: (1396)

Presenti e votanti . . .	171
Maggioranza	86
Voti favorevoli . . .	168
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Albicini — Alice — Antonelli — Armato — Arrivabene Giberto.

Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Barbaro — Barbieri — Barnaba — Bartolomei — Beneduce — Biagi — Biancardi — Bifani — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bonaiuto — Bonardi — Bono — Borriello — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Broccardi — Buronzo — Buttafochi.

Caccianiga — Canelli — Caprice — Caprino — Carnazza Carlo — Cartoni — Carusi — Casagrande di Villaviera — Casalini — Cavalieri — Cavazzoni — Ceci — Celesia di Vegliasco — Cerri — Chiarelli — Chiarini — Cian Vittorio — Ciano Costanzo — Cimatori — Colucci — Cucini.

D'Alessio Nicola — D'Ambrosio — De Capitani d'Arzago — De Grecis — Di Fausto — Di Mirafiori-Guerrieri.

Fani — Fazio — Federzoni — Fera — Ferretti — Forni Roberto — Fracapane — Franco.

Gabbi — Gai Silvio — Galeazzi — Gallo — Gangitano — Gargioli — Genovesi — Gentile

— Gianferrari — Gianturco — Gnocchi — Grancelli — Greco — Guàccero.

Igliori.

Joele — Josa — Jung.

La Bella — Lanfranconi — Lantini — Larussa — Leonardi — Leone Leone — Lessona — Limongelli — Lo Monte — Loreto — Lunelli. Maccotta — Majorana — Manfredi — Maraviglia — Marchi Corrado — Marchi Giovanni — Marescalchi — Marquet — Martelli — Mecco — Mesolella — Messedaglia — Miari — Milani Giovanni — Miliani G. Battista — Mongiò — Morelli Eugenio — Moretti — Muzzarini.

Olivi — Olmo.

Pace — Padulli — Pala — Palmisano — Panunzio — Paratore — Peglion — Pellanda — Pierazzi — Pirrone — Pivano — Postiglione — Preda — Prunotto.

Quilico.

Raggio — Ranieri — Ravazzolo — Razza — Restivo — Riccardi — Ricchioni — Romanini — Romano Michele — Rosboch — Rossi-Passavanti — Rossini — Rotigliano — Russo Luigi. Salerno — Salvi — Sansone — Savini — Schirone — Serena — Severini — Siotto — Sipari — Soleri — Solmi — Spinetti — Suvich.

Torre Andrea — Trigona — Tròilo — Tullio — Turati.

Ungaro.

Vacchelli — Valentini — Ventrella Tommaso — Verdi — Viale.

Zaccaria — Zancani — Zugni.

Sono in congedo:

Adinolfi.

Bennati — Bertacchi — Bertone — Bianchi Fausto.

Ciardi.

Gemelli.

Imberti.

Madia — Mandragora — Musotto.

Porzio.

Renda — Rubino.

Sardi — Spezzotti.

Ventrella Almerigo — Vicini — Volpe.

Sono ammalati:

Canovai — Cao.

Foschini.

Gianotti — Giovannini.

Mazza de' Piccioli — Mazzolini.

Pavoncelli.

Rossi Pier Benvenuto.

Tosti di Valminuta.

Assenti per ufficio pubblico:

Arnoni.
 Calore — Cariolato — Ceserani — Crollalanza.
 D'Alessio Francesco — Di Marzo.
 Fabbrici — Forni Cesare.
 Giuliano.
 Lupi.
 Manaresi.
 Olivetti.
 Sansanelli.
 Vassallo.
 Zimolo.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dovendosi nella seduta di domani procedere a parecchie votazioni segrete, propongo che sia soppresso lo svolgimento delle interrogazioni. Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 18.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 202, che approva la costituzione della Federazione della Cassa di risparmio di Padova e di Rovigo. (1360)

2. Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 226, che autorizza la partecipazione di amministrazioni pubbliche e di altri enti ad imprese aventi per fine l'esercizio di Agenzie di viaggio o di Uffici di turismo. (1361)

3. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 269, portante modificazioni alle norme vigenti sull'ordinamento delle Casse ordinarie di risparmio e i Monti di Pietà di prima categoria. (1377)

4. Conversione in legge del Regio decreto 20 febbraio 1927, n. 280, che approva una convenzione relativa all'impianto di un aeroporto e alla sistemazione di una piazza d'armi in Ferrara. (1390)

5. Conversione in legge del Regio decreto 13 febbraio 1927, n. 285, che reca varianti al Regio decreto-legge 15 luglio 1926, n. 1345, relativo all'istituzione di un indennizzo privilegiato aeronautico. (1391)

6. Vigilanza esterna degli stabilimenti carcerari da parte degli agenti di custodia. (1397)

7. Modificazioni ed aggiunte alle norme in vigore per l'Opera di previdenza a favore dei personali civili e militari dello Stato. (1401)

8. Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1927, n. 329, riflettente la proroga del termine per l'applicazione nella Colonia Eritrea e nella Somalia dell'ordinamento amministrativo contabile per le colonie. (1407)

9. Provvedimento relativo alla istituzione di un marchio nazionale per i prodotti ortofrutti-coli diretti all'estero. (*Urgenza*) (1410)

10. Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1927, n. 328, concernente disposizioni per la ricostruzione degli edifici di culto e di quelli adibiti a scopo di beneficenza, educazione e di istruzione nelle zone terremotate. (1413)

11. Modificazioni dell'articolo 87 della legge elettorale politica, testo unico 17 gennaio 1926, n. 118. (1418)

12. Classificazione di opere idrauliche di seconda categoria nel Veneto e nei territori annessi della Venezia Giulia. (1218)

13. Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 112, concernente il riordinamento dell'Istituto Nazionale per i cambi con l'estero. (1280)

14. Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 94, concernente l'ordinamento delle scuole primarie nei comuni aggregati a Venezia e a Trento. (1293)

15. Provvedimenti per la concessione alla industria privata dell'impianto e dell'esercizio di funicolari aeree ed ascensori in servizio pubblico. (1328)

16. Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 agosto 1926, n. 1657, concernente disposizioni sulla concessione di opere pubbliche. (1093)

17. Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 897, che reca aggiunte ai Regi decreti-legge 3 gennaio 1926, n. 37, e 7 febbraio 1926, n. 168, relativi alla costituzione dell'Istituto di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici secondari, per i ricevitori postali e telegrafici e per gli agenti rurali. (*Approvato dal Senato*) (1110)

18. Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 902, riguardante la devoluzione al bilancio autonomo dell'Amministrazione postale-telegrafica di alcuni cespiti di entrata relativi al servizio delle Casse di risparmio postali e la prescrizione di alcuni piccoli crediti infruttiferi su libretti delle Casse stesse. (*Approvato dal Senato*) (1144)

19. Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 132, circa la proroga del termine di validità delle liste dei giurati. (1286)

20. Disposizioni per la protezione obbligatoria di pellicole cinematografiche di produzione nazionale. (1409)

21. Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 237, contenente norme per il conferimento dell'ufficio di direttore artistico dell'Istituto nazionale del dramma antico. (1368)

22. Conversione in legge del Regio decreto 17 febbraio 1927, n. 276, contenente disposizioni per la nomina della direttrice dell'Asilo infantile « Aurelio Padovani » in Napoli. (1382)

23. Provvedimenti per la città di Zara. (1417)

24. *Seguito della discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. (1174)

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI

Roma, 1927 — Tip. della Camera dei Deputati.

