

## XXXII.

## TORNATA DI VENERDÌ 29 NOVEMBRE 1929

ANNO VIII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

## INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	1326	Conversione in legge del Regio decreto-	
<b>Risposte scritte ad interrogazioni</b> ( <i>An-</i>		legge 30 giugno 1929, n. 1237, che ha	
<i>nunzio</i> ) . . . . .	1327	prorogato al 31 agosto il termine per	
<b>Giuramento</b> . . . . .	1327	la presentazione, in esenzione da pena-	
<b>Convocazione degli Uffici</b> . . . . .	1327	lità, delle dichiarazioni dei redditi sog-	1347
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discus-</i>		Conversione in legge del Regio decreto-	
<i>sione</i> ):		legge 26 luglio 1929, n. 1471, concer-	
Conversione in legge del Regio decreto-		nente la costruzione di una nuova	
legge 2 dicembre 1928, n. 3179, con-		strada tra la Romagna e la Toscana	
tenente norme per la tutela delle strade		da Santa Sofia a Stia . . . . .	1347
e per la circolazione . . . . .	1327	Conversione in legge del Regio decreto-	
BRUNI . . . . .	1327	legge 26 luglio 1929, n. 1554, recante	
STEINER . . . . .	1333	proroga del termine per la revisione	
MOTTA . . . . .	1338	delle utenze di acqua in alcuni comuni	
CIARDI . . . . .	1342	del Lazio . . . . .	1347
BERTACCHI, <i>relatore</i> . . . . .	1343	Conversione in legge del Regio decreto-	
BIANCHI MICHELE, <i>ministro</i> . . . . .	1345	legge 2 agosto 1929, n. 1479, concer-	
SCHIAVI . . . . .	1345	nente modificazioni delle disposizioni	
<b>Elezione di un Segretario della Camera</b>	1327-	riguardanti le concessioni ferroviarie	
	1336	di viaggio per gli onorevoli senatori	
<b>Conto consuntivo delle spese della Ca-</b>		e deputati al Parlamento . . . . .	1347
<b>mera dei Deputati</b> ( <i>Presentazione</i> ):		Conversione in legge del Regio decreto-	
BIANCHI FAUSTO, <i>questore</i> . . . . .	1350	legge 2 aprile 1929, n. 1664, con cui	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):		è stata concessa una proroga del ter-	
Conversione in legge del Regio decreto-		mine di esecuzione del piano regolatore	
legge 27 maggio 1929, n. 991, che au-		di ampliamento della città di Sanremo	1348
torizza il Governo del Re a cedere in		Conversione in legge del Regio decreto-	
dono alla Svizzera alcuni manoscritti		legge 3 ottobre 1929, n. 1882, riguar-	
di Alberto Haller posseduti dalle Bi-		dante la estensione delle disposizioni	
blioteche Nazionale di Milano e Uni-		dell'articolo 2 della legge 27 maggio	
versitaria di Pavia . . . . .	1346	1929, n. 810, alle opere occorrenti per	
Conversione in legge del Regio decreto-		la sistemazione della Rappresentanza	
legge 17 giugno 1929, n. 1091, concer-		Diplomatica del Regno d'Italia presso	
nente l'ammissione di merci al bene-		la Santa Sede . . . . .	1348
ficio della importazione temporanea .	1346	Conversione in legge del Regio decreto-	
		legge 26 luglio 1929, n. 1404, appor-	
		tante una modifica al testo unico delle	
		leggi sul matrimonio degli ufficiali del	
		Regio esercito, della Regia marina,	
		della Regia aeronautica e della Regia	
		guardia di finanza, e sulla costituzione	
		della relativa dote, approvato con	
		Regio decreto 9 febbraio 1928 . . . .	1349

	Pag.		Pag.
Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici . . . . .	1349	Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1554, recante proroga del termine per la revisione delle utenze di acqua in alcuni comuni del Lazio . . . . .	1351
Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova sede delle case danneggiate dalla frana nel comune di Predappio Nuova . . . . .	1349	Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 1479, concernente modificazioni delle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio per gli onorevoli senatori e deputati al Parlamento . . . . .	1351
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>		Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1929, n. 1664, con cui è stata concessa una proroga del termine di esecuzione del piano regolatore di ampliamento della città di Sanremo. . . . .	1351
DE BONO: Aumento del contributo dello Stato a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze . . . . .	1336	Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1882, riguardante la estensione delle disposizioni dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1929, n. 810, alle opere occorrenti per la sistemazione della Rappresentanza Diplomatica del Regno d'Italia presso La Santa Sede . . . . .	1351
GIULIANO: Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari. . . . .	1336	Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1404, apportante una modifica al testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371 . . . . .	1351
— Insegnamento religioso negli Istituti medi di istruzione classica, scientifica, magistrale, tecnica ed artistica . . . . .	1336	Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici . . . . .	1351
— Approvazione della Convenzione stipulata tra lo Stato, la provincia, il comune ed altri enti locali di Bologna per l'assetto edilizio della Regia Università, della Regia Scuola d'ingegneria, della Regia Scuola superiore di chimica industriale e del Policlinico universitario di « Sant'Orsola » di Bologna. . . . .	1336	Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova sede delle case danneggiate dalla frana nel comune di Predappio Nuova . . . . .	1352
— Contributo annuo governativo a favore della Reale Accademia dei Lincei. . . . .	1336		
<b>Disegni di legge (Votazione segreta):</b>			
Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione . . . . .	1350		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 991, che autorizza il Governo del Re a cedere in dono alla Svizzera alcuni manoscritti di Alberto Haller posseduti dalle Biblioteche Nazionale di Milano e Universitaria di Pavia . . . . .	1351		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1091, concernente l'ammissione di merci al beneficio della importazione temporanea . . . . .	1351		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 giugno 1929, n. 1237, che ha prorogato al 31 agosto 1929 il termine per la presentazione, in esenzione da penalità, delle dichiarazioni dei redditi soggetti ad imposte dirette . . . . .	1351		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1471, concernente la costruzione di una nuova strada tra la Romagna e la Toscana da Santa Sofia a Stia . . . . .	1351		

### La seduta comincia alle ore 16.

GORINI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata di ieri.

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Felicioni, di giorni 2; Lualdi, di 10; Verga, di 2; Giunti Pietro, di 4; Cro, di 8; Buronzo, di 1; per motivi di salute, l'onorevole Leo-

nardi, di giorni 2; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Tanzini, di giorni 1; Zanicchi, di 1; Nicolato, di 8; Rotigliano, di 2; Leale, di 1; Negrini, di 2; Bilucaglia, di 2.

(Sono concessi).

### Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per la giustizia e gli affari di culto, per le finanze e per l'interno, hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati: Giuriati Domenico, Ranieri, Garibaldi, Guglielmotti, Gangitano, Ferri e Alfieri.

Saranno inserite, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta d'oggi (1).

### Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Fabbrici Giovanni, che ancora non ha prestato giuramento, lo invito a giurare.

Leggo la formula: « Giuro di essere fedele al Re, di osservare lealmente lo Statuto e le altre leggi dello Stato, e di esercitare le mie funzioni al solo scopo del bene inseparabile del Re e della Patria ».

FABBRICI. Giuro.

### Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Annuncio che gli Uffici sono convocati alle ore 10 di mercoledì 4 dicembre, col seguente ordine del giorno:

*Esame dei seguenti disegni di legge:*

Modifiche alla legge 9 dicembre 1928, n. 2693, sull'ordinamento e le attribuzioni del Gran Consiglio del Fascismo, e norme per l'ordinamento del Partito Nazionale Fascista. (325)

Riforma del Consiglio nazionale delle corporazioni. (342).

### Votazione per l'elezione di un Segretario della Camera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: *Votazione per l'elezione di un Segretario della Camera.*

Prima di procedere alla votazione segreta, sorteggerò i nomi dei deputati che dovranno formare la Commissione di scrutinio (*Fa il sorteggio*).

La Commissione di scrutinio per l'elezione di un Segretario della Camera è composta degli onorevoli: Ducrot, Tredici, Savini, Canelli, De Cinque, Vascellari, Bolzon, Maresca, Catalani, Bombrini ed Adinolfi.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione, ed invito gli onorevoli commissari a riunirsi immediatamente nell'Ufficio I per procedere allo scrutinio.

### Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.

Proseguendo nella discussione generale, spetta di parlare all'onorevole camerata Bruni. Ne ha facoltà.

BRUNI. Onorevoli camerati, chi legga la relazione della nostra Commissione può forse provare, a prima vista, una certa impressione di contraddizione poichè, dopo aver fatto una disamina attenta delle disposizioni dei vari titoli ed articoli del disegno di legge in questione, e dopo avere per un gran numero di essi additate le modificazioni che sembrano consigliabili in base alla esperienza di circa un anno di applicazione, ed a considerazioni di indole generale, essa non ci propone, come si potrebbe aspettarsi, di passare alla discussione degli articoli del decreto-legge e di introdurre i relativi emendamenti, ma anzi ci raccomanda di approvare l'unico articolo del disegno di legge governativo, e cioè di convertire in legge l'intero testo inalterato.

Ma questa contraddizione non è che apparente, perchè la Commissione ci propone poi di aggiungervi un secondo articolo, che autorizza, ed evidentemente invita, il Governo a emendare e a concretare le norme del presente decreto-legge, tenendo conto dei voti delle Commissioni parlamentari,

(1) V. allegato II.

delle nostre discussioni e udita una Commissione mista di senatori e di deputati.

Questa procedura è, nel caso speciale, non solo accettabile, ma anzi raccomandabile, e da preferirsi alla discussione dettagliata, articolo per articolo, che ci porterebbe troppo in lungo; e ciò anzitutto per un carattere peculiare del presente decreto-legge, che già la Commissione non ha mancato di rilevare e che io non vorrei dire che sia un difetto, perchè esso ha tratto al modo col quale questo codice della strada ha preso origine.

Il fatto è che il testo attuale per una buona parte, piuttosto che una vera e propria legge, è in fondo un regolamento. Infatti esso, accanto a disposizioni di carattere generale, contiene numerose norme e prescrizioni di natura così minuta e precisa da non convenirsi in generale a un testo di legge. Non può, evidentemente, spettare ad una legge di stabilire se un cerchione di ferro debba avere una larghezza di 45 piuttosto che di 50 centimetri; o se le trombe degli autoveicoli debbano essere a pera o a congegno meccanico.

È quindi da accettarsi la raccomandazione che fa la commissione al Governo che, quando esso proceda alla revisione che gli è affidata, sfrondi abbondantemente la legge propriamente detta, riducendola alla determinazione delle massime e direttive generali e fondamentali, rimandando le prescrizioni speciali ad un regolamento di esecuzione accuratamente studiato ed esattamente formulato, in modo che la legge possa avere un carattere di permanenza e le modificazioni singole, che l'esperienza quotidiana e gli inevitabili progressi della tecnica dimostreranno immancabilmente necessari, possano essere introdotte dal potere esecutivo, sentiti i suoi organi tecnici, senza dovere ogni volta ricorrere al Parlamento.

Il nostro camerata Bertacchi, relatore, ha compiuto un lavoro molto diligente ed apprezzabile e le sue proposte e conclusioni meritano quasi senza eccezione di essere raccomandate all'attenzione del Governo per l'introduzione del nuovo testo di legge. Seguirlo passo per passo sarebbe una inutile ripetizione. Chiedo però licenza di parlarvi di alcuni punti speciali esponendovi alcune osservazioni di carattere tecnico e vi chiedo scusa se così facendo corro il rischio che il mio discorso vi appaia slegato.

E poichè la nostra discussione non si rivolge solo all'immediata formulazione di articoli di legge, ma ha piuttosto un carattere di raccomandazione al Governo e di collabo-

razione con esso nella preparazione dei provvedimenti definitivi, mi permetterò di esporvi alcune considerazioni, non strettamente attinenti all'attuale codice della strada ma riguardanti in genere lo studio dei problemi della viabilità.

Già il camerata Roncoroni vi ha accennato al cambiamento sopravvenuto nella fisionomia della strada negli ultimi decenni. È un cambiamento al quale quelli di noi che sono meno giovani, diciamo pure anche vecchi, hanno assistito di persona. Negli ultimi decenni dell'800 la strada era venuta sempre più spopolandosi di tutto quello che era il movimento e il carreggio di lungo percorso ed era rimasta affidata esclusivamente al traffico locale, ciò che certamente giovava al suo stato di conservazione e richiedeva cure minori. E la strada era stata successivamente invasa dalle rotaie dei trams a vapore ed era sempre più venuta restringendosi col contrarsi di questo traffico generale. Ha cominciato la bicicletta a riportare un po' di vita sulla strada ordinaria; e questa è diventata a mano a mano più vivace ed in seguito in alcuni casi tumultuosa col sorgere e lo svilupparsi dell'automobilismo. Questo fenomeno ha avuto aspetti tipici anche più appariscenti in altri paesi i quali avevano avuto in passato uno sviluppo minore del nostro nelle strade carrozzabili. È così che gli Stati Uniti, che avevano alla fine dell'800 si può dire esclusivamente una enorme rete ferroviaria e per il resto non avevano una rete stradale degna di questo nome, l'hanno creata negli ultimi decenni seguendo lo straordinario sviluppo dell'automobilismo con un ritmo accelerato e con un impianto che a noi oggi sembra grandioso quantitativamente e qualitativamente.

Questo cambiamento della fisionomia della strada si è tradotto in modo visibile perfino nel diverso tipo dei guasti alle strade, che avevano prima l'aspetto familiare delle ormaie, delle carreggiate, alle quali oggi è succeduto il mare delle buche circolari.

Il trasporto in automobile ha subito una evoluzione che tutti conoscono. Esso ha cominciato come sport, si è gradatamente trasformato in turismo, prima di lusso e poi accessibile ad un pubblico più vasto; finalmente è diventato — e in alcuni paesi come in Italia sta ancora diventando — un mezzo di trasporto comune sempre più relativamente economico ed accessibile a borse più modeste.

In questa diffusione dell'automobilismo il nostro paese è, in parte per condizioni eco-

nomiche, molto in arretrato rispetto non solo all'America ma alla maggior parte dei paesi europei. Non è il caso che facciamo confronti con i 24 milioni di automobili degli Stati Uniti; anche se noi confrontiamo non solo l'Inghilterra, ma anche la Francia e la Germania ed anche paesi che siamo avvezzi a considerare meno progrediti di noi, come la Spagna, constatiamo che l'Italia si trova in condizione di grande inferiorità rispetto al numero delle automobili sia riferito alla popolazione, che alla superficie del paese e al chilometraggio delle strade.

Le cause di questa inferiorità sono molteplici ed è da domandarsi se sarà possibile, e se anche sia augurabile, che l'automobilismo assuma da noi tutto lo sviluppo che ha in altri paesi e specie oltre Oceano.

In buona parte certamente l'automobilismo accessibile a ceti più vasti, e non solo del trasporto delle persone, ma pel trasporto delle derrate, va acquistando un'importanza sempre maggiore e merita di essere caldamente incoraggiata.

Il camerata Romano Ruggero vi ha parlato ieri con simpatico calore della viabilità minore. Anche su questa viabilità minore l'automobile da trasporto assume e deve assumere un'importanza sempre più grande per lo sviluppo dell'economia rurale. È sostanziale che le derrate agricole, spesso deperibili, possano essere trasportate rapidamente ai centri di consumo e alle stazioni ferroviarie.

Quanto all'automobilismo urbano, esso per quanto in rapido aumento non raggiunge da noi lo sviluppo che ha avuto in altri paesi; esso creerebbe per le nostre città dei problemi municipali formidabili, come quello del parcheggio delle automobili che angustia le amministrazioni comunali dei paesi d'oltre oceano e che sarebbe, per le nostre vecchie città, pressochè insolubile.

Pei carri da trasporto si va sviluppando, specialmente all'estero, un'evoluzione che merita di essere seguita con molta attenzione specialmente per le realizzazioni che esso assume in paesi come la Germania, la Francia e più di tutti l'Inghilterra, dove si tende verso un carreggio pesante, e pesantissimo, che arriva a dimensioni che a noi sembrerebbero paradossali. Sono in servizio autocarri che portano 35 tonnellate, su 6 assi e 10 ruote. Nell'ultima esposizione di Londra si vedevano dei mostri a 4 assi e 14 ruote, capaci di portare sulle loro poderose piattforme fino a 100 tonnellate.

Naturalmente, i problemi che l'introduzione di simili macchine pone alla costruzione

ed alla manutenzione stradale sono formidabili. Tuttavia questo indirizzo deve essere sorvegliato e seguito attentamente per non isolarsi dal progresso tecnico mondiale, tanto più che esso è accompagnato, in quei Paesi, da altre innovazioni tecniche molto interessanti.

Così, per esempio in Francia, è andato sviluppandosi moltissimo il carreggio pesante, con gasogeni a carbone. Questo problema è stato additato anni sono al Governo da una Commissione nominata dal ministro dell'economia nazionale per lo studio dei combustibili. È problema che, specialmente per l'Italia meridionale e per la Sardegna, potrebbe avere una discreta utilità per l'uso del nostro carbone di legna e potrebbe anche aver valore di qualche, se pure non grandissima, riserva per i casi di guerra.

Non dimentichiamo infatti che il problema del carreggio pesante è specialmente interessante dal punto di vista della difesa nazionale, perchè numerosi mezzi di offesa e difesa hanno bisogno pel loro trasporto di carri molto pesanti, per giungere laddove non potrebbero arrivare colle ferrovie e che è necessario essere preparati perchè questi mezzi non si possono improvvisare.

Già nella discussione del bilancio delle comunicazioni nello scorso giugno il camerata Romano Ruggero accennò alla concorrenza che questi trasporti stradali con automobili cominciano a fare alle ferrovie; ed il ministro delle comunicazioni, come era da aspettarsi dichiarò che le ferrovie non avevano preoccupazioni da questo punto di vista, e lo ha dimostrato con la creazione di un Ente nel quale le ferrovie sono associate alle imprese di trasporti stradali.

Nè avrebbe potuto essere diversamente, perchè le nostre ferrovie non sono più affidate a società private, ma appartengono e sono gestite dallo Stato, che non può non avere di mira che l'interesse generale.

Del resto anche le Compagnie ferroviarie private estere, in prima linea le inglesi, si vanno sempre più interessando degli autotrasporti su strada e non solo per le merci ma anche per le persone.

Dal punto di vista della estensione della rete stradale un esame delle statistiche ci mostra che l'Italia è abbastanza bene dotata di strade rispetto alla sua superficie. Da questo lato siamo alquanto superiori alla Germania; inferiori invece di circa la metà rispetto alla Francia ed all'Inghilterra, il che non deve meravigliare, se teniamo conto della natura montuosa di così gran parte del suolo italiano.

Il problema principale di oggi, almeno per quel che riguarda le strade di grande comunicazione, non è tanto quello di fare strade nuove, quanto di migliorare le strade esistenti e metterle al livello della tecnica moderna. Per arrivare a questo e a predisporre i mezzi adatti era necessario prima di tutto di avere una idea esatta della intensità e della natura della circolazione sulle strade italiane. Fino a pochi anni or sono non si aveva di ciò nessuna idea precisa. Spetta al nostro attuale Presidente di averci tratto da questo stato di ignoranza stradale, perchè nel 1925 egli, come Ministro dei Lavori pubblici, per primo istituì una statistica del carreggio, la quale è stata ripetuta l'anno scorso, con grande diligenza, da circa 1500 posti di osservazione distribuiti su 120 strade ed è da poco uscito un poderoso volume, estremamente istruttivo, in cui si possono trovare tutti i dati relativi.

Il quadro che ne esce è in fondo quello che potevamo qualitativamente aspettarci; cioè il traffico nelle nostre strade è essenzialmente un traffico misto. Il traffico animale ha ancora importanza grandissima: trasporta circa il 50 per cento del tonnellaggio merci, e ne trasporta ancora il 30 per cento anche nelle regioni industrialmente più sviluppate come la Lombardia. La percentuale si accresce ancora, se dal tonnellaggio trasportato passiamo al numero delle vetture circolanti. Il rapporto dal traffico animale al traffico totale va gradatamente crescendo, quando dalle regioni industriali del Nord ci avviciniamo a quelle del Mezzogiorno.

Questo fatto crea per i tecnici stradali dei problemi molto difficili, perchè le condizioni che una strada deve presentare per resistere bene al traffico automobilistico sono diverse da quelle che dovrebbe avere per resistere al traffico animale. Infatti il traffico animale si svolge prevalentemente con veicoli su cerchioni di ferro, che sono caratterizzati da piccole velocità ma da un carico intenso per unità di superficie ciò che ha per conseguente caratteristica una macinazione della superficie stradale, mentre invece il traffico automobile veloce, su gomme, ha per caratteristica di spazzare la strada dai detriti che sono stati formati, dando luogo a quella formazione caratteristica del guasto, che è appunto la buca circolare. Per conseguenza, il materiale che costituisce la massicciata dovrebbe essere diverso da uno all'altro tipo di strada, e siccome non è possibile superare questa difficoltà, i tecnici stradali italiani si trovano in condizioni difficili ri-

spetto a quelli dei paesi nei quali il problema è più uniforme, specialmente degli Stati nordici e più ancora rispetto a quelli degli Stati Uniti, nei quali il traffico è ormai si può dire interamente automobilistico.

Così per esempio è necessario usare in Italia calcestruzzo a una percentuale molto più alta di cemento, che non sia per quei paesi. Questo aspetto del nostro problema stradale è stato discusso largamente nell'ultimo congresso stradale di Palermo, e bisogna che sia tenuto ben presente poichè non possiamo eliminarlo, non potendosi contare su una rapida scomparsa del traffico animale, nè essendo praticamente possibile dividere il traffico animale da quello automobilistico.

Ne deriva fra l'altro che il tipo di sistemazione della sede stradale deve essere diverso secondo la distribuzione del carreggio, per esempio dal nord al sud.

Il problema richiede per conseguenza studi attenti e pazienti ricerche delle quali parlerò subito dopo.

Il carico che questa sistemazione stradale porta al bilancio dello Stato è naturalmente formidabile. In tutti i paesi lo Stato e gli Enti pubblici spendono per le strade più di quello che essi introitano per la circolazione delle automobili.

Questo è vero perfino negli Stati Uniti, nonostante i loro 24 milioni di macchine, perchè, di fronte circa a 15 miliardi di lire di introiti, vi è una spesa di oltre 21 miliardi per le strade, ossia, gli Enti pubblici americani spendono circa il 140 per cento di quello che essi possono introitare dai proprietari di automobili. Questa percentuale sale in Inghilterra al 200 per cento con cifre assolute naturalmente molto minori (circa un ottavo) che nella Repubblica nord americana.

In Italia, dai dati che ho potuto raccogliere, sembra che la spesa sia circa del 170 per cento sull'introito che lo Stato percepisce, almeno sotto forma di tasse automobilistiche. Si deve però considerare che in realtà, gli automobilisti, oltre le tasse propriamente dette, ne pagano un'altra, la quale va nascosta sotto il prezzo del carburante e cioè: i diritti sulla benzina. Da un calcolo approssimativo che si può fare sul numero delle macchine, numero dei chilometri percorsi da un automobile all'anno, e consumo relativo, si può concludere che gli automobilisti italiani paghino circa 150 milioni di lire sotto forma di diritti sulla benzina, cifra la quale va ad aggiungersi agli introiti delle tasse di circolazione ed utenza stradale propriamente dette; anche così il totale rimane

in complesso certamente ancora inferiore alle spese che lo Stato e gli enti pubblici sostengono.

È per conseguenza necessario che questo nostro patrimonio stradale che si va gradatamente e penosamente costituendo, venga severamente conservato e tutelato. Da qui la raccomandazione che fa la Commissione, alla quale non si può che associarsi, di ridurre cioè, nei diversi casi, le velocità massime ammesse: 15 chilometri sembrano troppi per veicoli su cerchioni di ferro, ed è giusto ridurli a 10 più che sufficienti in pratica e anche per i camion pesanti si propone di ridurre da 60 a 40 i chilometri orari, il che è accettabile.

Sarebbe anzi preferibile introdurre una classe speciale per gli autocarri pesantissimi ai quali si potrebbe assegnare, per esempio, una velocità massima di 25 chilometri.

Se ora passiamo a questioni particolari, devo dichiarare che leggendo il progetto mi sono fatta una domanda che ad alcuni di voi potrà parere ingenua, ma a cui non ho trovato una risposta completamente soddisfacente, e cioè: se la legge attuale sia applicabile anche alle autostrade. L'articolo 22 al secondo comma dice: « Per la circolazione sulle autostrade possono essere emanate speciali norme con Regio decreto su proposta dei ministri per i lavori pubblici e per le comunicazioni ».

Sembra quindi che questo debba concludere che, ove e per quanto queste speciali norme non siano emanate, valga la legge generale. (*Cenni d'assenso del Capo del Governo*).

Nota l'approvazione del Capo del Governo che potrà valere come interpretazione autentica. Forse non sarebbe male se questo venisse affermato più esplicitamente nel nuovo testo. Si può infatti sostenere che in alcuni casi, per esempio per quel che riguarda il danneggiamento delle strade, intercorra tra l'ente proprietario e l'utente un contratto bilaterale che si costituisce al momento della vendita e dell'acquisto del permesso di circolazione; ma è ovvio che lo Stato e gli enti pubblici che hanno contribuito alla costruzione sono interessati fortemente al buon mantenimento delle autostrade. D'altro lato è anche evidente che, per esempio, le norme sulla sicurezza, sulle licenze di circolazione, sulle responsabilità in caso di investimento non potrebbero essere altre che quelle indicate dalla legge generale.

Un altro punto sul quale la Commissione raccomanda una modificazione è il n. 11

dell'articolo 1 relativo alle cosiddette linee di fabbrica, giacchè la Commissione propone che in alcuni casi queste linee di fabbrica, ossia il divieto di fabbricare a una certa distanza dalla strada, possono essere portate a un limite maggiore dei tre metri normali preveduti dal progetto governativo, quando questo appaia necessario per la possibilità di uno sviluppo dei centri urbani in un futuro più o meno prossimo. Questo è perfettamente da approvare, credo anzi che si possa in qualche caso andare più in là, perchè noi facendo queste leggi dobbiamo, io penso, essere animati non soltanto dal proposito di corrispondere alle esigenze di oggi, ma anche di aver presenti i possibili sviluppi di un futuro anche non strettamente prossimo.

Ora vi sono in Italia delle strade importantissime le quali, anche ben sistemate, sono già troppo strette oggi. Basta citare, per esempio, la eccellente strada Milano-Piacenza, la quale è già oggi in complesso una strada stretta e probabilmente fra qualche decina di anni, forse anche prima, dovrebbe essere allargata, ciò che evidentemente non sarà facile. Per le strade nuove è facilissimo di provvedere. Basta infatti tenere l'espropriazione larga, anche facendo la sede stradale attuale più stretta.

Una questione che ha fatto molto parlare di sé, quella anzi che ha dato luogo alle discussioni più vivaci, per quanto non abbia in fondo, una relazione immediata col disegno di legge, perchè non c'è in esso una disposizione che la riguarda, è quella che si riferisce alla mano di guida dell'automobile.

È noto che l'abitudine italiana, e in buona parte europea, è stata finora quella della guida a destra. È noto viceversa che l'abitudine americana è quasi totalmente per la guida a sinistra; che una specie di plebiscito indetto dall'Automobile Club ha dato una stragrande maggioranza per la guida a destra, ma che viceversa l'industria automobilistica italiana desidera fissare la guida a sinistra, perchè sente il bisogno di produrre macchine le quali possano essere esportate e non trovarsi in condizioni di inferiorità rispetto all'industria straniera, dovendo fabbricare appositamente per l'esportazione.

La questione, anche senza volerne esagerare l'importanza, è certamente complessa e ognuno dei molti coi quali ho parlato in proposito la risolve, credo, più secondo le sue abitudini e secondo i suoi gusti personali che non proprio secondo dei veri e propri ragionamenti tecnici; da qui i pareri più disparati e inconciliabili.

Che la guida a sinistra sia compatibile con una intensa circolazione automobilistica lo dimostra in modo non dubbio l'esempio degli Stati Uniti. La guida a sinistra, è, io credo, forse più vantaggiosa per la circolazione urbana e, in genere, per la circolazione stradale molto intensa specie su strade larghe. Si può dubitare che essa sia vantaggiosa per le strade di montagna, di larghezza spesso deficiente e a svolte strette. L'idea di percorrere, per esempio, una strada come quella dello Stelvio su un grande autobus che abbia la guida a sinistra e il cui guidatore non possa vedere il ciglio della strada, non può non destare qualche preoccupazione.

D'altro lato la questione industriale potrebbe avere un altro aspetto. Si tratta di un'arma a doppio taglio, perchè se è vero che le nostre automobili con guida a sinistra si esportano più facilmente, è ovvio anche che l'aver la guida a sinistra rende più facile all'industria straniera, e dicendo straniera intendo americana, di importare automobili già fatte, mentre l'obbligo della guida a destra imporrebbe di fabbricare appositamente le automobili per l'importazione.

Ad ogni modo è giusta la conclusione della Commissione che in questo punto non sia necessario legiferare immediatamente e che sia meglio lasciare all'esperienza indicare che cosa convenga fare per il futuro.

Ora due parole sulle biciclette. È un modesto argomento, ma simpatico, perchè sono state le biciclette che hanno per la prima volta dato in Italia un interesse reale e largamente diffuso ad una forma di sport.

Così raccomando che sia accettata la proposta della Commissione per la soppressione del divieto del cosiddetto manubrio da corsa, divieto che d'altra parte non è stato applicato, perchè ciò sarebbe stato estremamente difficile e vessatorio. Il manubrio da corsa è utile in montagna e una buona parte del nostro ciclismo è ciclismo di montagna.

E vorrei trattare un'altra questione sulla quale in passato il Touring aveva fatto propaganda, ma che poi è stata lasciata cadere negli ultimi tempi, cioè la possibilità di fare in alcune strade una speciale pista o sentiero per le biciclette. È una cosa che su certe strade larghe come l'Emilia sarebbe estremamente facile e pochissimo costosa, e così anche in molte altre strade specie di pianura. In molti Paesi esteri, per esempio in Olanda, queste piste esistono regolarmente, e facilitano molto la circolazione ciclistica. È dunque cosa utile da incoraggiare, mentre d'altro lato le biciclette sulla sede stradale comune sono

spesso fonte di confusione e di incidenti pericolosi.

L'Italia ha due milioni di biciclette, ma ne potrebbe avere molte di più, forse quattro o cinque volte tanto. In un Paese dove per ragioni economiche e per la stessa nostra struttura sociale è poco probabile la larghissima diffusione dell'automobilismo che si verifica in America, la bicicletta potrebbe essere un modesto ma utile sostituto che si deve incoraggiare.

Finalmente consentitemi e perdonatemi se da professore io mi occupo un momento di due argomenti che non hanno immediata relazione col progetto di legge che si discute, ma che hanno molto da fare con la tecnica e col problema stradale in genere. Questi sono: le scuole speciali e i laboratori di ricerca. I programmi delle nostre scuole di ingegneria sono già talmente carichi che la possibilità di introdurre nel corso ordinario dei corsi di insegnamento specializzati per le questioni stradali è esclusa. Bisogna dunque ricorrere a dei corsi di specializzazione dopo la laurea.

Questo è stato fatto dal Politecnico di Milano che ha da due anni una scuola specializzata, della quale posso permettermi di dir bene perchè io non ci ho avuto nessuna parte nè merito; una scuola formata per iniziativa privata, aperta ai laureati di tutte le scuole d'Italia, che funziona regolarmente e trova fra i giovani ingegneri una frequenza sufficiente.

Credo si possa raccomandarla alla benevolenza del Governo e dell'Azienda autonoma della strada, non per sussidi finanziari, perchè confidiamo che bastino pel suo funzionamento i mezzi forniti dai privati; ma il Governo e l'Azienda della strada dovrebbero dimostrarle il loro favore, tenendo conto dei diplomi che essa rilascia come titolo di preferenza nell'assunzione del loro personale tecnico.

Ma accanto alla funzione didattica vi è la funzione di ricerca e di studio sperimentale.

La tecnica moderna procede bensì secondo grandi linee, ma i suoi progressi hanno bisogno di esperienze minute, pazienti, di tutti i giorni, le quali non possono essere fatte dai pratici che hanno la cura dell'esercizio quotidiano.

È quindi opportuno, anche qui, introdurre il criterio che si sta sviluppando nelle grandi industrie, le quali vanno affidando sempre più i problemi qualitativi della produzione e del progresso della tecnica ad organi diversi da quelli che curano l'esercizio

corrente dell'industria stessa. I tecnici che esercitano e costruiscono le strade, come quegli ingegneri che esercitano una industria qualsiasi, hanno una esperienza che è preziosa e che è utile consultare, a cui bisogna stare vicino, ma non possono fare essi stessi le ricerche perchè manca loro il tempo, perchè mancano loro i mezzi che solo laboratori ben attrezzati possono fornire.

A Milano funziona da alcuni anni, dietro iniziativa del Touring Club, al quale più tardi si è associato il R.A.C.I., un'Istituto sperimentale della strada, che è situato vicino, materialmente e spiritualmente, al nostro Politecnico, ma ne è affatto indipendente.

Questo Istituto, anche con i mezzi limitati che ha avuto finora a sua disposizione, ha reso servizi notevoli e può renderne di più vasti.

Naturalmente non si può fare tutto in laboratorio: bisogna, ad un certo punto, portare le esperienze sulla strada e occorre quindi la collaborazione, l'alleanza con l'Azienda autonoma della strada, collaborazione che sono lieto di constatare che esiste già.

L'Azienda della strada guarda già con simpatia questo laboratorio, gli manda richieste di problemi e ne fruisce, e maggiormente ne fruirà in seguito quando l'Istituto avrà la possibilità di estendere le grandi esperienze pratiche che ha già iniziato.

Così, per esempio, è in corso attualmente la prima grande esperienza stradale, che si sia fatta in Italia, sulla strada pavese, vicino a Binasco, dove per circa un chilometro di strada vi sono 180 campi sperimentali diversi, nei quali si sperimentano 120 tipi di impasti differenti tra loro, esperimento che certamente porterà ad insegnamenti molto utili.

Io sono certo che a questi organi di studio contribuiranno, con efficacia, al lavoro grande e grave con cui il Governo, gli Enti Statali e pubblici, stanno portando stabilmente le strade italiane ad uno stato degno delle loro origini.

Poichè in nessun campo della nostra attività nazionale l'azione del Governo Fascista si riattacca più direttamente alle tradizioni di Roma, come quando essa rinnova con la tecnica più progredita dell'oggi, le vecchie strade che portano da allora i nomi consolari e da cui si irradiò l'Impero. (*Vivi applausi — Molte congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Steiner.

**STEINER.** Onorevoli camerati, la vostra Commissione, dopo la relazione chiara, analitica ed organica del camerata onorevole Bertacchi, conclude proponendovi l'appro-

vazione di un disegno di legge che autorizzi il Governo, all'articolo 2, ad emanare norme di coordinamento, emendamento e completamento del decreto per la tutela della strada e per la circolazione. In questo articolo 2 vi è il voto che il Governo ascolti fra l'altro la discussione, della Camera.

Ho chiesto di partecipare a questa discussione perchè ritengo che un esame, per quanto sommario, dal punto di vista giuridico, possa interessare, ma soprattutto perchè vorrei essere di esempio a quanti tra voi di me più sanno, a quanti possono portare il prezioso contributo del proprio sapere e della propria esperienza.

Discussione breve, fascista quasi come vuole il Duce, secondo il monito da lui ieri dato: circa la schietta sincerità e la obiettività ne garantisco; in quanto all'intelligenza non so: ho sempre fatto quello che posso; quanto posso dare tutto vi dono.

Mi associo pienamente a tutte le osservazioni, di lode e di critica, che la Commissione ha espresse nella relazione; mi associo in modo particolare a quanto già vi ha illustrato lo onorevole camerata Bruni.

È vero che è necessario snellire, sveltire questa legge, la quale ha in se molti dettagli che troverebbero più conveniente posto in un regolamento.

Il progresso della scienza e l'insegnamento della esperienza portano inevitabilmente a delle trasformazioni: queste possono trovar campo e più agile applicazione in un regolamento piuttosto che in una legge.

Ad esempio, l'articolo 72 si perde a descrivere il bordo superiore della targa di riconoscimento dell'automobile che deve essere rivoltato all'esterno a forma di mezzo cilindro, e dice che questo mezzo cilindro può essere anche staccato purchè faccia parte integrale della targa: dettaglio utile ma che può trovare posto migliore in un regolamento.

Sia ancora snellita in altre parti che all'occhio di un profano, hanno l'aspetto di un rebus.

Ricordo a modo di esempio l'articolo 70 della legge il quale stabilisce che chi circola con veicoli senza avere con se i necessari documenti è punito a termini dell'articolo 20 n. 2 lettera e) del Regio decreto 30 dicembre 1923 n. 3283. Sono andato a vedere l'articolo 20, al n. 2 lettera e): porta l'ammenda fissa di lire 40.

Mi pare sarebbe stato più semplice dire: è punito con lire 40 di ammenda (*Si ride*).

**MUSSOLINI, Capo del Governo, Primo Ministro.** Giustissimo!

STEINER. Ancora, a mò d'esempio (perchè non pretendo di esaurire l'argomento, per quel che riguarda l'esame della legge da un punto di vista giuridico o quasi giuridico) all'articolo 41 si fa riferimento all'articolo 483 del Codice penale.

L'articolo 41 riguarda la illuminazione dei veicoli e pone l'obbligo dei fanali determinandone come e dove debbono essere posti, come e quando debbono essere accesi e conclude: il contravventore, quando non ricorra l'applicazione dell'articolo 483 del Codice penale, è punito con l'ammenda da 25 a lire 100.

Orbene l'articolo 483 ricorre sempre; esso dice: Chiunque fa sorgere, anche per negligenza o imperizia, in qualsiasi modo, il pericolo di danni alle persone, è punito ecc. La contravvenzione è la norma che vuole prevenire l'avverarsi di un pericolo. La legge ad esempio vuole che la bicicletta abbia il campanello non per darci un diletto acustico ma per prevenire i pericoli, cui può dar luogo un ciclista che scorrazzi per le strade senza il campanello.

L'articolo 483 ricorre quasi sempre nelle contravvenzioni contemplate dal decreto sulla circolazione; ricorre poi sempre nella ipotesi contemplata dall'articolo 41 ed è perciò inutile farvi riferimento.

Nella relazione della Commissione si richiama la necessità di mettere un articolo, che punisca l'inosservanza di tutte quelle norme e divieti, che nel decreto in discussione sono rimasti senza sanzione. Vi sono norme e divieti che non hanno sanzione penale: questo porta — e si comprende facilmente — un duplice ordine di inconvenienti: o l'impunità del contravventore, oppure — peggio o meglio che sia, non so — sanzioni sproporzionate che per analogia vengono ai suoi danni applicate.

Ad esempio, non v'è sanzione per chi non porti la targa anteriore che è prescritta per gli autoveicoli: qualche pretore ha condannato con la stessa penalità con la quale avrebbe condannato chi avesse circolato senza la targa posteriore, certamente con una sproporzione di pena, che non è secondo giustizia.

Passando all'esame di criteri specifici, ma importanti mi associo *toto corde* al criterio che la Commissione suggerisce circa la lecita velocità. Su questo punto per la sincerità con la quale ho promesso di parlarvi, dico subito che io sono un povero pedone e quindi non posso essere sospettato di troppa tenerezza per le pericolose velocità.

L'articolo 35 prescrive che la velocità deve essere regolata in modo che sia evitato

ogni pericolo. Questo concetto — come ben dice la relazione — porta automaticamente in colpa il conducente quando avviene un incidente, in qualsiasi ipotesi.

Tizio abborda a forte velocità una curva, frena: un difetto di registrazione nei freni gli porta il bloccamento delle ruote anteriori. L'automobile si sbanda e, portata dalla forza centrifuga verso l'esterno della strada, investe una persona, l'uccide. Certamente il povero Tizio viene condannato e non ostante il fatto anormale del bloccamento dei freni si dirà nella sentenza che se fosse andato più adagio l'incidente avrebbe potuto essere evitato. È certo che se non avesse nemmeno circolato, l'incidente sarebbe stato meglio ancora evitato! (*Si ride*).

Seguendo un criterio giuridicamente più esatto, la Commissione propone ed io pure propongo il concetto che la velocità debba essere tale da non costituire in se stessa e per se stessa pericolo.

Un altro punto importante dove certamente, la parola della legge ha tradito la volontà e il pensiero del legislatore, è quello contemplato dall'articolo 122 riguardante la responsabilità del proprietario dell'autoveicolo per i danni cagionati a terzi dal proprio autoveicolo. L'articolo 122 vuole che il proprietario per essere immune da responsabilità, dia la prova che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà. La prova negativa è quasi sempre difficile, talvolta impossibile. La Corte di cassazione applicando dei criteri di equità che sono al di sopra della giustizia e talvolta della stessa legge, ha già percorso i tempi. Nel caso, noto per la notorietà ed il nome del protagonista, l'onorevole camerata Ferretti, e in un caso ancor più recente e significativo, ha dettato il principio che il proprietario non ha responsabilità quando l'investimento sia avvenuto a mezzo del suo autoveicolo e questo si trovi fuori della sfera della sua volontà e del suo dominio.

Il caso del camerata Ferretti riguardava il deposito puro e semplice in un garage. Dissi che la Corte Suprema ha risolto un caso che è ancora più caratteristico. La sentenza è della III Sezione, in data 19 gennaio 1929. Si trattava di un certo signore, che aveva consegnata la propria automobile in un'officina per riparazioni. Riparata l'automobile, questa vien fatta uscire per un giro di collaudo; durante il giro è investita e ferita una persona. Si chiama in giudizio il proprietario dell'automobile come responsabile in solido con il conducente, per i danni provocati al-

l'investito. La Corte di cassazione disse che nessuna responsabilità vi era, a carico del proprietario e ciò per un principio umano e per un principio di legge.

L'articolo 1846 del Codice civile, porta fra i doveri del depositario quello di non servirsi della cosa depositata senza il permesso del depositante, ritenendo il proprietario dell'autoveicolo responsabile, vi sarebbero due responsabili oltre il conducente: il proprietario dell'automobile ed il depositario con responsabilità che traggono diversa origine e che non possono coesistere.

Giustamente, a mio avviso, la Commissione propone che alla prova che la circolazione sia avvenuta contro la volontà del proprietario sia sostituita e richiesta la prova (che è sempre più facile e sempre possibile), che la circolazione sia avvenuta fuori della sfera della sua volontà.

Vi è un altro punto, all'articolo 33, assai delicato, del quale la Commissione non si è occupata, non certamente perchè sia ad essa sfuggito, ma perchè non ha voluto dilungarsi nell'esame del decreto.

L'articolo 33 pone una grave, mi affretto a dire giustissima sanzione per colui che, avendo investito una persona, l'abbia abbandonata senza soccorso.

Dico giustissima la gravità della sanzione, e non credo sia il caso di illustrare la malvagità della persona, dell'automobilista che lascia a terra, quasi fosse un cane, la persona investita, senza portarle le cure che sono necessarie, rimanendo così sordo ad un elementare principio di umanità e di pietà.

Ma il punto sul quale voglio richiamare l'attenzione vostra è quello della dizione della legge: « Il conducente che, in caso di investimento di persona, siasi dato alla fuga ovvero abbia abbandonato senza soccorso la persona investita, è punito ecc. ». L'« ovvero » disgiuntivo non va, perchè può esservi il caso dell'automobilista che siasi dato alla fuga dopo aver prestato i mezzi pel soccorso della persona investita.

Certamente questi non merita la stessa punizione di chi fugga abbandonando la persona investita.

Potrebbe, come taluni sostengono, essere avviato all'inconveniente con un « e » congiuntivo, ponendo la necessità della coesistenza delle due circostanze: la fuga e l'abbandono. Ma anche in questo caso, e cioè se si richiede la coesistenza delle due circostanze, si possono commettere delle ingiustizie nella applicazione della legge. Vi potrebbe essere il caso di chi non fugge, ma fermandosi (caso

mostruoso) non presti alcuna cura alla persona investita: questi non potrebbe essere punito e ciò sarebbe ancor più mostruoso.

Io ritengo che la legge non si presterebbe più ad alcun dubbio, ad alcuna questione, ad alcuna discussione se si togliesse l'ipotesi della fuga, cioè il modo od uno dei modi con i quali viene perpetrato l'abbandono della vittima. L'articolo suonerebbe così: « Il conducente che in caso di investimento di persona, abbia comunque abbandonato la persona investita è punito ecc ».

Sia fuggito o non sia fuggito, non ci interessa: l'importante è di fissare il concetto che la legge vuole punire chi abbia abbandonato senza soccorso la persona investita.

Senza fermarmi in molti particolari e venendo rapidamente alla conclusione, esprimo il voto che con l'articolo 100 riguardante le contravvenzioni commesse dagli stranieri nel nostro paese, sia possibile dare alla procedura una snellezza particolare per evitare l'inconveniente o che lo straniero contravventore sia obbligato a fermarsi in Italia ad attendere il processo, o a ritornarvi, ovvero, come è più frequente, ripari al suo paese e quindi renda vana ogni procedura penale nei suoi riguardi.

Ed esprimo altresì il voto che le concessioni di cui all'articolo 6, concessioni che l'ente autonomo della strada fa per condurre le acque dei privati nei fossi delle strade statali, per attraversamento ed occupazione delle strade medesime o di tratti di esse correnti nell'interno degli abitati, con corsi di acque, ferrovie, tranvie, fili, cavi telefonici ed elettrici, ecc., che queste concessioni abbiano una diversa misura di canone e di condizioni a seconda che siano fatte a privati o ad enti pubblici. Quando l'interesse del singolo si trova di fronte all'interesse generale è più che giusto che quello sia a questo subordinato. Ma quando vi è in campo contro un interesse pubblico un altro pubblico interesse come quello di un comune o di un qualsiasi ente pubblico, crederei opportuno che il canone fosse diverso, e diverse fossero le condizioni delle concessioni. Sono già pendenti numerose questioni e liti di comuni i quali non vogliono, perchè non possono, pagare dei canoni dipendenti da attraversamenti o concessioni dell'Ente autonomo della strada.

Per dimostrare infine ed ancora come la Commissione abbia giustamente riconosciuta la necessità di qualche emendamento nel decreto di cui parliamo mi permetto di concludere ricordando l'articolo 32 che è tipico in materia da emendare. Questo articolo

contempla il caso di chi non si ferma ad invito degli agenti: il contravventore è punito con l'ammenda da lire 25 a 200, fino a lire 500 se si tratta di conducente di autoveicolo. Quando il conducente restio a fermarsi si sia altresì rifiutato di esibire la patente di circolazione e gli altri certificati di cui deve essere munito, la legge vuole sia anche disposto il ritiro dei certificati in parola per un tempo corrispondente alla pena inflitta ed in ogni caso non inferiore ad un mese. Poiché la pena comminata è l'ammenda io mi chiedo e chiedo quale sia il tempo corrispondente per esempio a 50 lire di ammenda. Non si dica, argomentando che ad ogni dieci lire di ammenda corrisponde un giorno di arresto: è un errore.

Gli articoli 19 e 24 del Codice di procedura penale contemplano unicamente il caso della conversione nell'ipotesi del condannato ad ammenda o multa che sia insolubile e che non paghi. In questa ipotesi ed in questa sola il Codice di rito penale stabilisce che nella conversione della pena pecuniaria in quella restrittiva della libertà personale il ragguaglio deve essere di dieci lire per ogni giorno di arresto o di detenzione. Ma, poichè per l'articolo 4 delle norme generali sulla interpretazione delle leggi, è vietato in materia penale fare interpretazioni analogiche, in quanto le leggi penali non possono estendersi oltre i casi in esse contemplati, così il ragguaglio nell'articolo 32 non è possibile.

Ma se anche si potesse fare questo ragguaglio fra l'ammenda e l'arresto, si verrebbe a questo assurdo: il pubblico cocchiere, ad esempio, che viene fermato dalla guardia e richiesto del patentino del quale, per regolamento comunale deve essere provvisto, si rifiuta di esibirlo, può venir punito fino al massimo di 200 lire di ammenda, quindi a venti giorni di ritiro del patentino. Ma la legge pone, per il ritiro, il minimo di un mese e quindi avremmo l'assurdo di un massimo di venti giorni con un minimo di trenta!

Onorevoli camerati, ho finito; come ho iniziato il mio dire concludo: non ho inteso con le mie saltuarie osservazioni esaurire il campo della discussione giuridica sopra il decreto per la tutela delle strade e sulla circolazione, ho inteso unicamente, con qualche chiaro esempio darvi la dimostrazione della necessità che, il disegno di legge proposto dalla Commissione, abbia il vostro suffragio perchè unicamente con un lavoro di completamento, coordinamento ed emendamento, potremo, accanto alle perfette leggi fasciste,

porre altresì un nuovo Codice stradale veramente perfetto. (*Vivi applausi - Congratulazioni*).

### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro delle colonie. Ne ha facoltà.

DE BONO, *ministro delle colonie*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: « Aumento del contributo dello Stato a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze ». (391)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle colonie della presentazione di questo disegno di legge, il quale sarà inviato alla Giunta generale del Bilancio.

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. Ho l'onore di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Ammissione ai concorsi per i posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari; (392)

Insegnamento religioso negli Istituti medi di istruzione classica, scientifica, magistrale, tecnica ed artistica; (393)

Approvazione della Convenzione stipulata tra lo Stato, la provincia, il comune ed altri Enti locali di Bologna per l'assetto edilizio della Regia Università, della Regia scuola d'ingegneria, della Regia scuola superiore di chimica industriale e del Policlinico universitario di « Sant'Orsola » di Bologna; (394)

Contributo annuo governativo a favore della Reale Accademia dei Lincei. (395)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dell'educazione nazionale della presentazione di questi disegni di legge. I primi due saranno inviati agli Uffici; gli altri alla Giunta generale del Bilancio.

### Risultato della votazione segreta per la elezione di un Segretario della Camera.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto per l'elezione di un Segretario della Camera:

Presenti e votanti, 326.

Ebbe voti: Verdi, 314.

Schede bianche, 9. Voti nulli e dispersi, 3.

Proclamo eletto a segretario della Camera l'onorevole camerata Verdi. (*Vivi applausi*).

Invito l'onorevole Verdi a prendere posto al banco della Presidenza.

(*L'onorevole Verdi sale al banco della Presidenza. — Applausi*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Acerbo — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Alfieri — Amicucci — Angelini — Arnoni — Arpinati — Ascenzi.

Baccich — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Baragiola — Barbaro — Barbieri — Barengi — Barisonzo — Barni — Bartolini — Bartolomei — Basile — Begnotti — Belluzzo — Biagi — Bianchi Fausto — Bianchi Michele — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonardi — Bono — Borgo — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Brunelli — Bruni — Buttafochi.

Caccese — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Cao — Capialdi — Capoferri — Capri-Cruciani — Cardella — Cartoni — Carusi — Casalini — Cascella — Castellino — Ceci — Ceserani — Chiarelli — Chiarini — Chiurco — Ciano — Ciardi — Cingolani — Clavenzani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Cristini — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Carli — De Cinque — De Cristofaro — De Francisci — Del Bufalo — Del Croix — De Marsanich — De Marsico — De Martino — De Nobili — Dentice di Frasso — De' Stefani — Diaz — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Domeneghini — Donegani — Donzetti — Ducrot — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Farinacci — Felicella — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Forti — Foschini — Fossa — Franco — Fregonara — Frignani — Fusco.

Gabasio — Gaddi-Pepoli — Gaetani — Gargitano — Garelli — Gargioli — Garibaldi — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gibertini — Giordani — Giuliano — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Giuriati Domenico — Gnocchi — Gorini — Gorio — Grandi — Gray

— Guglielmotti — Guidi Dario — Guidi-Buffarini.

Igliori — Imberti — Irianni.

Jannelli — Jung.

Landi — Lanfranconi — Lantini — Leale — Leicht — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lucchini — Lunelli — Lupi — Lusignoli.

Macarini Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Magrini — Maltini — Malusardi — Mandragora — Manganelli — Mantovani — Maracchi — Maraviglia — Marchi — Marcucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Marquet — Martelli — Mazza de' Piccioli — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Misciatelli — Molinari — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Motta Giacinto — Mottola Raffaele — Mulè — Muscatello — Mussolini — Muzzarini.

Natoli.

Oggianu — Olivetti — Olmo — Oppo — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pescione — Pesenti Antonio — Peverelli — Pezzoli — Pierantoni — Pierazzi — Pisenti Pietro — Polverelli — Porro — Postiglione — Pottino — Preti — Protti — Pupini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Ranieri — Raschi — Razza — Redaelli — Re David — Redenti — Riccardi Raffaele — Ricchioni — Ricci — Ricciardi Roberto — Ridolfi — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rosboch — Rossoni.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Santini — Sardi — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scorza — Scotti — Serena Adelchi — Serono Cesare — Serpieri — Sertoli — Severini — Solmi — Sorgenti — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner — Storace Cinzio — Suvich.

Tallarico — Tarabini — Tassinari — Teruzzi — Tosi — Trapani-Lombardo — Trigona — Tullio — Turati.

Ungaro.

Vacchelli — Varzi — Vascellari — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Ventrella — Verdi — Vergani — Viale — Vianino — Viglino — Vinci.

Zingali — Zugni Tauro.

*Sono in congedo:*

Berta — Buronzo.  
Catalani.  
Felicioni.  
Lualdi.  
Monastra.  
Restivo.  
Tròilo — Tumedei.  
Verga.

*Sono ammalati:*

Ardissone.  
Bennati — Bianchini — Bisi.  
Cacciari.  
De La Penne.  
Ferri Francesco.  
Josa.  
Leonardi.  
Manaresi — Mazzucotelli.  
Orano.  
Pirrone.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Ascione.  
Biancardi — Bilucaglia.  
Caldieri — Cariolato — Ciarlantini.  
Mazzini — Miori.  
Negrini — Nicolato.  
Rossi — Rotigliano.  
Sirca.  
Tanzini — Tredici.  
Valery.  
Zanicchi.

**Si riprende la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, numero 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.**

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione del disegno di legge per la conversione in legge del decreto-legge contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione, ha facoltà di parlare l'onorevole Motta.

MOTTA. Onorevoli camerati. Mi propongo d'intrattenermi brevemente per analizzare i rapporti che le necessità della coesistenza vanno ogni giorno creando fra le strade pubbliche da una parte e i servizi industriali dall'altra, o se più vi piace, le industrie a servizio pubblico, voglio dire: tranvie e ferrovie secondarie, telefoni e telegrafi (a proposito, l'articolo 6 della legge in discus-

sione non parla di telegrafi ma soltanto di telefoni: si vede che fra l'Amministrazione dei telegrafi e l'estensore del progetto erano già corsi accordi precedenti) tubazioni di gas ed acque potabili, linee di energia elettrica, ecc.

L'analisi di questi rapporti si può fare semplicemente se si giunge a trovarne una classificazione razionale. Ebbene, tutti i casi possibili si possono a mio parere raggruppare in due categorie: rapporti trasversali e rapporti longitudinali. Spavento degli ascoltatori per la singolarità del linguaggio. Procurerò di chiarire. Dirò dunque con diversa prosa che: o si tratta di un attraversamento della strada con uno dei servizi industriali che ho più sopra elencati, oppure si tratta di servizi industriali da impiantare sulla strada nel senso della sua lunghezza.

A loro volta gli attraversamenti possono essere distinti in due classi, a seconda che esigano l'esecuzione materiale di opere sulla sede stradale, come ad esempio sarebbe necessario per l'incrocio con una tubazione di acqua o di gas o con un incavo elettrico telefonico o con una ferrovia o tramvia; oppure possono eseguirsi come fanno gli uccelli cioè attraverso l'aria, nel qual caso la sede stradale non c'entra nè punto nè poco, come accadrebbe per gli attraversamenti aerei di linee metalliche qualsiasi.

Fatta questa distinzione le deduzioni sono facili e logiche.

Gli attraversamenti sono una necessità assoluta della coesistenza di tutti i servizi pubblici o destinati al pubblico. Chi si trova sulla destra della strada ed è richiesto di servizi alla sinistra deve avere il diritto di attraversare la strada. Si tratta dunque di un diritto che oserei dire naturale, che deve potersi esercitare indipendentemente dal beneplacito dell'ente proprietario della strada.

Ben lungi dunque dal riconoscere a questo ente il diritto di concessione, ossia il diritto di consentire o negare l'attraversamento occorrente all'impianto industriale, è più giusto e più logico parlare di servitù legale a carico della strada. Quale diritto rimarrà dunque a quest'ultima? Il diritto di dare quelle ragionevoli prescrizioni esecutive che assicurino la coesistenza dei due servizi senza danno di alcuno. Ma anche questo diritto per le necessità della convivenza civile deve essere limitato. Deve cioè poter interloquire e decidere una autorità estranea e superiore ai due enti interessati quando fra di loro sorga divergenza sul maggiore o minor grado di ragionevolezza delle prescrizioni imposte dalla

strada soggetta alla servitù di attraversamento.

Ma diverso e ben altro è il discorso quando il servizio industriale chieda di potersi impiantare sulla strada nel senso della sua lunghezza. Qui effettivamente bisogna tener conto della gravosità della convivenza, più che coesistenza, che viene a determinarsi fra i due servizi. Qui diventa logico e ragionevole riconoscere al proprietario della strada il diritto di consentire o meno a tale convivenza, cioè il diritto di concessione nel vero significato della parola. È manifesto infatti che la strada costa danaro per l'impianto e costa danaro per l'esercizio, e pertanto l'usufruire della strada deve importare la necessità di mettere sul tappeto, vagliare e decidere le ragioni ed i motivi per i quali la convivenza viene richiesta. Può darsi che ci siano delle ragioni di necessità, ma, nella maggioranza dei casi, si tratterà soltanto di ragioni di opportunità o di ragioni di convenienza tecnico-economica; in ogni caso è legittimo che l'ente proprietario della strada abbia la potestà di consentire o di negare l'occupazione della medesima; e consentendo, debba stabilire eque condizioni a corrispettivo della prestazione.

Difatti gli impianti a servizio pubblico in questi casi hanno un poco, rispetto alla strada che essi dovrebbero occupare nel senso della lunghezza, la figura del viaggiatore rispetto agli albergatori, con questa differenza tuttavia, che in generale l'albergatore è desideroso del cliente e quindi lo tratta con cortesia, anzi il tono della cortesia e il lusso dell'accoglienza sono in ragione diretta dell'alleggerimento al quale è destinata la borsa del viaggiatore; mentre gli impianti industriali sono in realtà per la strada ospiti incomodi, quando non siano addirittura sgraditi.

Che l'analisi fatta così brevemente sia perfettamente ortodossa e si inquadri completamente nel piano della legislazione italiana, lo dimostra il fatto che prima della comparsa del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, le legislazioni speciali concernenti le linee elettriche, le linee telefoniche, le tramvie, ecc., avevano ed hanno tuttora stabilito non soltanto la servitù a carico dei fondi da attraversare con gli impianti, ma anche la servitù a carico di tutti i beni demaniali dello Stato e di tutte le strade, di qualsiasi natura, a qualsiasi ente appartenessero, non escluse le vie d'acqua, i canali, i torrenti, i fiumi, ecc.; anzi la legislazione e la giurisprudenza erano ormai pacificamente giunte

al punto di limitare il diritto degli enti pubblici minori come ho sopra detto, cioè da contenerlo nei limiti di quelle ragionevoli prescrizioni esecutive che assicurassero la coesistenza dei servizi senza nocimento di alcuno.

Divergenze non mancarono mai e quasi tutte culminarono in pretese esagerate da parte degli enti pubblici, sia sotto forma di canoni, sia sotto forma di cauzioni, sia sotto forma di imposizioni tecniche, inutilmente costose. Per ovviare a questi inconvenienti il Ministero dei lavori pubblici, consule S. E. Giuriati, ora nostro illustre beneamato Presidente, dopo maturo, profondo esame, ha emanato nel giugno del 1928 una circolare che riassume i precedenti e precisa i concetti direttivi, i quali meritano il più sincero ed incondizionato plauso. Se me lo consentite, onorevoli colleghi, darò lettura di alcune delle massime enunciate in quella circolare.

La circolare dice fra l'altro: « Determinando la legge e i successivi decreti-legge quali siano le autorità competenti ad autorizzare le linee elettriche e i conseguenti coattivi attraversamenti, *non sono i comuni e le provincie* (vi prego di rilevare che tutto questo è scritto in corsivo) *chiamati ad approvare o meno le linee da impiantarsi, nè a fare concessioni con facoltà di consentire o no che le concessioni o gli attraversamenti abbiano luogo, nè possono revocare il consenso una volta dato*; ma hanno diritto di intervento per le modalità dell'esecuzione, ecc.

Più avanti, a proposito dell'altezza dei canoni che i proprietari delle strade imponevano in materia di attraversamenti, la circolare enuncia questo principio:

« Avendo la legge riconosciuto che risponde a pubbliche esigenze l'attraversamento dei beni di demanio pubblico con linee elettriche, non può nel medesimo ritrovarsi una particolare fonte di entrate per le provincie ed i comuni. I canoni devono essere mantenuti in limiti tali da togliere alla imposizione dei medesimi il carattere di una speculazione per detti enti; nè debbono questi, a mezzo dell'imposizione di canoni frustrare la norma fondamentale della legge per cui la autorizzazione agli impianti delle linee è riservata, a seconda dei casi, al ministro o al prefetto, ed è sottratta interamente alle altre autorità governative ed agli enti locali ».

Più avanti, a proposito delle cauzioni che alcuni enti minori autarchici pretendevano in misura esagerata, la circolare dice:

« In quanto al versamento di speciale cauzione non deve in massima ritenersi

necessario, non essendo questa esplicitamente prescritta, dato che le ditte che costruiscono linee elettriche versano già una cauzione per la generale osservanza degli obblighi inerenti e conseguenti alla concessione ».

Più avanti ancora, a proposito del carattere generale dell'industria per la trasmissione e la distribuzione della energia dice: « Giova tener presente che la trasmissione e la distribuzione della energia elettrica ha assunto, per le necessità della vita civile industriale ed agricola del paese, il carattere di un pubblico servizio ».

Questo periodo desidero dedicare in modo particolare al camerata Steiner che, poco fa, chiedeva fosse fatta differenza di trattamento quando l'attraversamento sia richiesto da un ente privato e quando sia richiesto da un ente pubblico.

Dichiaro che nella mia piccola intelligenza questo divario non vedo. È vero che l'ente privato esercisce per il desiderio (e non è detto che abbia la garanzia di riuscirvi) di guadagnare qualche soldarello per gli azionisti (*Si ride — Commenti*) ma un obbligo del tutto analogo hanno anche le aziende pubbliche, perchè esse devono per necessità o investire danaro preso a prestito da terzi o dalle Casse dello Stato, e questo danaro costa di interesse poco meno di quanto costa ai privati; oppure investire danaro fornito dai contribuenti e non è giusto spogliare costoro a favore degli utenti il servizio. Ma la circolare afferma sullo stesso argomento che *ogni esorbitante aumento di spese* (e questa è una osservazione che assorbe tutte le altre) *che venga ad aggravare sensibilmente il costo di produzione della energia* (e qui potete mettere i servizi telefonici, telegrafici, le tranvie e così di seguito) *si ripercuote e ricade sui consumatori, ostacolando quella politica di riduzione di prezzi che la gran massa dei consumatori invoca e a cui il Governo vivamente si interessa.*

Già; purtroppo è vero che la legge di rivalsa economica viene troppo spesso dimenticata. Quasi tutti cedono al desiderio di fare il vantaggio immediato degli enti che rappresentano. Di qui la consuetudine di imporre oneri e canoni a rigore ingiustificati, i quali, dopo un giro ed un tempo più o meno lungo si ripercuotono su tutta la catena degli interessati fino al consumatore che ne è l'ultimo anello, cosicchè il vantaggio iniziale dell'ente tassatore viene poi scontato con la maggiore onerosità dei servizi di cui esso stesso abbisogna.

La circolare dice ancora: « Ove per l'impianto di linee elettriche occorra attraversare per via aerea beni di demanio pubblico possono le provincie ed i comuni chiedere il pagamento di canoni, la cui misura è da contenere nei limiti indicati nella circolare, e sarà d'ordinario minima ove si tratti di semplici attraversamenti aerei. *Non possono peraltro subordinare il loro consenso all'accettazione del canone da essi richiesto, perchè ciò ostacolerebbe l'attuazione del decreto di autorizzazione della linea* ».

E non mi dilungo ulteriormente; perchè la circolare è stata pubblicata il 21 giugno 1928 nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero dei lavori pubblici.

Non mi resta ora che confrontare coi principî ricordati il contenuto e le disposizioni del decreto che siete chiamati a convertire in legge. Esso dice nel suo articolo 6: la concessione (qui è stampato « la concessione » ma evidentemente vi è un errore, in quantochè devesi leggere « le concessioni ») le concessioni per condurre le acque dei privati nei fossi delle strade statali, per *attraversare* ed occupare le strade medesime, o tratti di esse scorrenti nell'interno degli abitati, con corsi di acqua, ferrovie, tranvie, fili, cavi telefonici ed elettrici, ecc. ecc. sono di competenza del ministro, presidente della Azienda autonoma stradale della strada.

Soggiunge al primo capo questo articolo, che nessuna concessione che implichi facoltà per i terzi di occupare anche provvisoriamente in tutto od in parte una strada statale o le sue pertinenze, può essere data dalle Amministrazioni dello Stato interessate senza che sia intervenuto il preventivo consenso del ministro presidente dell'Azienda autonoma statale della strada, il quale potrà darlo sotto l'osservanza delle condizioni prevedute nel successivo articolo 8.

E nell'ultimo capo l'articolo 6 dice: « le suddette concessioni quando non riguardino strade statali sono di competenza degli enti ai quali le strade appartengono ».

Dunque, con questo decreto-legge si è sovvertito anzi invertito completamente il principio informatore delle leggi precedenti, almeno per ciò che riguarda le tranvie e le ferrovie secondarie, le linee elettriche e le linee telefoniche, perchè l'autorità che autorizza la costruzione di questi impianti industriali si troverebbe ora del tutto spodestata, e non potrebbe più dare autorizzazioni di sorta (poichè tutte necessariamente implicano attraversamenti di strade) senza il previo consenso non pure del presidente della

Azienda autonoma statale della strada, ma addirittura di tutti gli enti proprietari delle strade tutte che devono venire attraversate!

Una simile disposizione, dunque, — a non tener conto delle conseguenze dell'articolo 8 di cui parlerò fra poco — sovverte senza scopo situazioni e soluzioni giuridiche imposte dai fatti durante un quarantennio e più di applicazione; e crea tali enormi difficoltà alla rapida esecuzione degli impianti, che da sole basterebbero a sconsigliarne l'accoglimento.

Immaginatevi, onorevoli colleghi, la costruzione di una linea lunga per esempio, come accade spesso oggidì, 200 chilometri: voi potete ben prevedere il numero enorme delle strade che bisogna attraversare; per ciascun ente proprietario di strade una domanda di concessione da presentare: basterà trovare fra questi enti uno solo che si impunti a non dare la concessione, e la linea non si eseguirà più. Ecco quanto accadrebbe se dovessimo seguire alla lettera quanto dispone la nuova legge; la quale in questo risultato, certamente preterintenzionale, disconoscerebbe inoltre anche quella sollecitudine di procedura che fu introdotta nella pratica appunto per permettere la più rapida costruzione delle linee elettriche, strumenti di progresso indubbiamente degni, per la loro efficacia, anche di questa facilitazione.

Ma l'articolo 8 aggrava ancora, se possibile, questa condizione di cose; esso dispone infatti che nello stabilire la misura dei canoni si avrà riguardo al valore economico della concessione o della licenza, ed al vantaggio che il concessionario ne ricava.

Questa regola distrugge in pieno le disposizioni della circolare del 1928; stimola ed eccita una tendenza a lucrare da parte degli enti proprietari delle strade, che non è consigliabile, a mio parere, neanche nel caso in cui si tratti veramente di occupare la strada nel senso della lunghezza, ma che nel caso degli attraversamenti diventa inspiegabile dato che ogni attraversamento, lungi dal rappresentare un vantaggio, costituisce sempre un onere indesiderabile anche per il servizio industriale che lo determina.

Ma non basta ancora, perchè secondo l'articolo 8, l'autorità competente ha facoltà di introdurre nell'atto di concessione norme per la revisione del canone; può determinare la durata della concessione con criterio *discrezionale* senza superare tuttavia il massimo di anni ventinove; può infine revocarla in qualunque momento *a suo proprio giudizio insindacabile*.

Sono chiare qui altre contraddizioni gravi; gli impianti telefonici sono concessi per un numero di anni maggiore di ventinove: gli impianti elettrici sono concessi per sessanta anni; invece un comune od una provincia proprietari di una strada attraversata potrebbero non solo sovrapporsi alle leggi dello Stato, ma impedirne l'applicazione. Siamo dunque in presenza di contrasti e contraddizioni certamente non voluti, e che appunto per ciò devono essere sollecitamente risolti.

Quale è il modo? Semplice.

Se fossimo chiamati a discutere articolo per articolo, io mi permetterei di proporvi una formulazione concreta dell'articolo 6, che eviterebbe perfino di toccare l'articolo 8; pur mettendo a posto tutte le contraddizioni accennate. Basterebbe eliminare dal testo l'accento agli attraversamenti, e specificare che le concessioni sono effettivamente di competenza del ministro presidente dell'azienda, e quindi, per estensione, dell'ente proprietario della strada, soltanto se e quando si tratti di impiantare un servizio industriale sulla strada nel senso della lunghezza, perchè in questo caso solamente, come credo sarete persuasi, può essere necessario o logico, od equo a seconda dei casi, mettere al primo piano gli interessi e le necessità e gli scopi della strada, rispetto agli interessi, necessità e scopi del servizio che ne vorrebbe usufruire.

Ma la Commissione (certamente — io mi immagino — d'accordo col Governo) invece della discussione dei singoli articoli, ha ricorso ad un sistema diverso. Noi siamo invitati infatti ad approvare la legge, approvando però simultaneamente un articolo aggiuntivo, che dà al Governo l'autorizzazione (come ha detto benissimo l'onorevole Bruni l'autorizzazione sottintende un invito) a coordinare, emendare e completare le norme del decreto-legge, tenuto conto dei voti delle Commissioni parlamentari e delle discussioni seguite alla Camera e al Senato. Il sistema proposto della Commissione si presta a numerose considerazioni, ma sopra tutto per ragioni di praticità mi pare accettabilissimo. Ed io ho preso la parola appunto perchè spero si terrà conto di quanto ho osservato su una questione, che può essere piccina o grande, a seconda che si interpreti come tutela di interessi, ciò che sarebbe meschino da parte mia e che perciò non mi sentirei di assumere in questo caso; o invece come uno sforzo per mantenere quel coordinamento legislativo, quella semplificazione, quell'unità di indirizzo insomma, che ha dato fra altro ottima prova di sé durante parecchi decenni.

A questo punto io avrei finito. Ma la proposta della Commissione mi fornisce l'opportunità di esprimere un altro voto, che oserei raccomandare a S. E. il Capo del Governo e che comunque raccomando al Governo, essendo il Capo ora assente. È fuori dubbio che la complessità ogni giorno crescente della vita moderna, la mole delle materie da trattare, le difficoltà numerose di questo trattamento, giustificano ogni giorno più il sistema di ridurre le discussioni in Parlamento allo stretto necessario, demandando quindi agli organi governativi la formulazione di quelle leggi che io mi permetterei di dire organiche, in quanto hanno lo scopo di organizzare, disciplinare e regolamentare l'attività economica dei singoli e della intera Nazione. Per questa considerazione mi associo *toto corde* alla proposta della Commissione di invitare il Governo a procedere alla revisione, anzi all'emendamento della legge; ma io mi permetterei di formulare anche un altro voto, ed è questo: che soprattutto dopo la creazione del sistema corporativo, questo grandioso geniale tentativo di risolvere in modo permanente l'antico conflitto fra i datori e i prestatori di lavoro, gli organi governativi si avvalgano in misura più larga della collaborazione delle organizzazioni corporative specializzate nelle singole materie da regolamentare.

Vi sono nelle confederazioni e nelle relative associazioni, comprese nel grande quadro della organizzazione corporativa, gli strumenti e gli uomini che possono, se tempestivamente richiesti, dare agli organi governativi una collaborazione leale, aperta e disinteressata che non potrà a meno di tornare utile. Il voto che esprimo è che questa collaborazione, timidamente iniziata in casi singoli, diventi ampia ogni giorno più, assurga cioè ad una regola di tutti i giorni, che attui anche in questo campo il principio della collaborazione fra le classi, che il Fascismo ha il vanto di avere sostituito in Italia al funesto metodo della lotta.

E l'esempio al quale, esprimendo questo voto, mi inspiro, (*si parva licet componere magnis*) è quello dato da Sua Eccellenza Rocco nella compilazione dei codici. Voi sapete meglio di me che questa opera faticosa e di grande mole, è stata affidata simultaneamente all'opera di organi governativi e di commissioni costituite, scegliendo nel paese gli enti e gli uomini che più specialmente erano in grado di dare garanzia di obiettività e di sapere nella risoluzione del gravoso problema.

Spero, per concludere, che altrettanto si faccia per tutte le leggi organiche, e con questo voto, ho finito davvero. (*Vivi applausi - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Ciardi. Ne ha facoltà.

CIARDI. Onorevoli camerati. Lo Stato fascista, che persegue direttive precise di armonizzazione di tutte le attività e di tutti gli interessi, non poteva ritardare ad affrontare il problema della disciplina e della tutela della strada e della circolazione.

La legge sulla quale la Camera Fascista è oggi chiamata ad esprimere il proprio pensiero, integra altre realizzazioni che rappresentano segni profondi della volontà del Fascismo di dare alla delicata materia un assetto quale si conviene per una Nazione tesa con ogni suo sforzo al proprio progresso economico.

Istituita l'Azienda autonoma della strada con la funzione di provvedere alla creazione ed alla migliore manutenzione di un vasto sistema di reti stradali; creata una apposita Milizia con il compito di controllare che tutti i cittadini intendano il preciso dovere del rispetto per il patrimonio stradale ed abbiano sempre presente che il traffico si svolge secondo direttive di disciplina e di regolarità, occorrevano norme che, con maggiore precisione di quelle fino a ieri in vigore, regolamentassero la importante materia.

Il decreto, del quale si chiede oggi la conversione in legge, non può dirsi certo che rappresentasse una soluzione integrale e definitiva.

Giustamente il relatore propone che venga demandata al Governo, con il concorso di una speciale commissione parlamentare, una definitiva regolamentazione della materia stradale.

Io mi limiterò a fare brevi dichiarazioni portando in quest'aula la voce di coloro che per essere addetti ai traffici terrestri, vivono la maggior parte della loro esistenza lungo le arterie nazionali e sono in modo speciale interessati al problema in discussione.

E dichiaro innanzi tutto che le Associazioni sindacali dei trasporti terrestri, comprendendo l'utilità che da un disciplinamento della materia sarebbe derivata ai loro rappresentati, hanno visto le disposizioni del Decreto 2 dicembre 1928 con la maggiore soddisfazione, per quanto, come era naturale, nel primo periodo, l'applicazione delle norme di legge sia avvenuta in qualche caso, con rigidità forse eccessiva.

Non voglio certo riferirmi alle severe sanzioni che hanno colpito e con maggiore severità dovranno colpire chi, delle strade d'Italia, senza nessun rispetto per l'altrui esistenza e per la normalità del traffico, credesse poter fare la pista per i propri virtuosismi.

È avvenuto pur troppo che qualche volta si sia giunti alla revoca di patenti di abilitazione per la conduzione di autoveicoli, che nel caso di lavoratori rappresentano l'unico mezzo di esistenza, dopo giudizi troppo somari o assolutamente in difetto di un qualsiasi giudizio.

A mio parere è specialmente su questo punto della legge, relativo al ritiro delle patenti che lo studio della Commissione parlamentare dovrebbe soffermarsi, non mancando di tener presente, che mentre coloro che sono addetti alle operazioni di trasporto posseggono normalmente una pratica professionale che rappresenta, insieme al possesso delle speciali patenti, una garanzia sicura per la capacità di esercizio, molto spesso la causa di sinistri contro persone o cose va ricercata nella poca perizia degli altri conducenti che eguali capacità e pratica non hanno.

Un altro punto molto importante del problema che, a mio parere, non è stato sufficientemente toccato nelle norme del decreto 2 dicembre 1928, è quello che riguarda le garanzie di idoneità che dovrebbero richiedersi anche per i conducenti a trazione animale di notevole importanza.

Infatti, mentre all'articolo 31 di detto decreto è stabilito che ogni veicolo debba essere guidato da un conducente idoneo per età e per condizioni fisiche e mentali, non risulta esistere alcuna altra disposizione che stabilisca a chi spetti procedere alla constatazione preventiva di tale idoneità.

Non basta stabilire all'articolo 42 la responsabilità del proprietario del veicolo a trazione animale per gli eventuali sinistri derivanti da imperizia del conducente cui venne affidato il veicolo, bisogna invece prevenire ogni ragione di sinistro, imponendo che anche ai conducenti di barrocci e di veicoli a trazione animale in genere sia richiesto il possesso di una speciale patente da rilasciarsi dalle Autorità comunali, dopo i dovuti accertamenti del possesso dei requisiti voluti dall'articolo 31 anzidetto. (*Commenti*)

Anche recentemente sono apparsi su alcuni giornali rilievi di una certa gravità dai quali risulterebbe che una percentuale non indifferente di sinistri sarebbe dovuta alla imperizia di coloro che conducono veicoli a trazione

animale e che rappresentano lungo le arterie nazionali un intralcio al regolare andamento del traffico.

Ritengo che molto opportunamente il Relatore abbia proposto la inclusione di una nuova voce nell'elencazione delle misure dei cerchioni per i veicoli a trazione animale.

A questo proposito reputerei conveniente che le norme attualmente contenute all'articolo 43 del decreto 3179 per la parte che si riferisce alle deroghe concesse ai possessori di carri agricoli trainati da quadrupedi, fossero maggiormente precise là ove si riferiscono all'uso di tali carri.

Avviene attualmente che i possessori di carri agricoli circolino lungo le strade rotabili ed impieghino i loro mezzi non ad uso esclusivo delle colonie ed aziende agricole, ma anche per effettuare operazioni di trasporto per conto di terzi.

Ciò rappresenta un danno indubbio per la buona manutenzione stradale, in considerazione della quale la legge ha appunto voluto che le deroghe alle norme per la dimensione dei cerchioni venissero consentite solo per coloro che si servono di carri agricoli nell'interno delle proprie colonie ed aziende agricole.

Mi associo infine a tutte le osservazioni contenute nell'ampia e diligente relazione della Commissione parlamentare ed auspico che gli ulteriori sviluppi legislativi assicurino all'importante materia della tutela e manutenzione delle strade e della circolazione una regolamentazione rispondente alle esigenze del traffico, per il sempre maggiore progresso economico della Nazione. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

BERTACCHI, *relatore*. L'ampiezza del dibattito che si è svolto sull'argomento e il contributo efficace e concreto che vi hanno recato i camerati intervenuti nella discussione, mi dispensano dal parlare lungamente. Mi limiterò a dar conto, con la massima brevità, delle più significative innovazioni che la Commissione parlamentare a mio mezzo propone allo studio ed all'adozione del Governo.

In tema di tutela delle strade ed aree pubbliche, la Commissione ha proposto che sia tolto il sistema della facoltà riservata agli enti proprietari delle strade di dare le

concessioni e di revocarle a loro giudizio insindacabile.

Era concetto acquisito precedentemente, e pare a noi che vi si debba ritornare, quello invece che l'occupazione del suolo stradale possa autorizzarsi per un criterio di interesse collettivo, direi quasi di pubblica utilità, per cui si debba adottare il concetto della servitù passiva da imporsi agli enti proprietari delle strade.

Unico ente moderatore di tutta la pubblica attività, che può farsi giudice e vindice di questo interesse collettivo, deve esser lo Stato, il quale solo può efficacemente intervenire a dirimere i conflitti che molte volte, in pratica, si verificherebbero fra i singoli enti proprietari delle pubbliche strade.

In materia di circolazione di autoveicoli tre sono le innovazioni più importanti che la Commissione ha proposto. Innanzi tutto che non si proceda più all'inutile collaudo individuale degli autoveicoli, dal momento che tutta la produzione attuale è imperniata sul principio della costruzione in serie; per cui basterà il collaudo del tipo per avere la garanzia che tutte le vetture che escono da una data fabbrica rispondano alle caratteristiche di un determinato tipo.

Sul rilascio delle licenze di circolazione, connesso al problema della immatricolazione degli autoveicoli, è indispensabile una unificazione e semplificazione, abolendo il sistema attuale per cui le prefetture, delle quali si concepiva la competenza nei tempi in cui l'automobile era un oggetto raro e di lusso, ancora oggi devono fare un controllo, che è puramente formale, di quello che già prima con concetti tecnici è stato eseguito dai circoli ferroviari di ispezione.

La matricola degli autoveicoli deve essere tenuta da un ente solo; e poichè si è istituito il pubblico registro automobilistico presso il Reale automobile club d'Italia, deve essere tutto demandato a questo ente che ha figura giuridica ben definita, risponde alle finalità complesse della legge, e dispone degli organi e delle attribuzioni per espletare utilmente questo compito.

Per le patenti di abilitazione dei conducenti di autoveicoli il sistema attuale non sembra il più organico e razionale. Avendo istituito tre gradi di patenti di abilitazione, il primo per i dilettanti in servizio privato, il secondo per i professionisti in servizio privato, e il terzo per i professionisti in servizio pubblico, si è riservato alle prefetture il rilascio delle patenti dei primi due gradi ed

ai Circoli ferroviari di ispezione il rilascio delle patenti di terzo grado.

Viceversa si è detto che il prefetto deve e può intervenire nella revoca delle patenti anche di terzo grado, che non egli ma il Circolo ferroviario di ispezione ha concesso. Gli onorevoli camerati intendono come debba adottarsi invece un'organizzazione sistematica, da me proposta nella formula che sia sempre il Circolo ferroviario di ispezione, per delega di poteri del prefetto, a concedere la patente di abilitazione.

Con questo sarà ottenuta unità e razionalità di sistema: e da un lato la Prefettura potrà segnalare ai Circoli ferroviari di ispezione delegati per la concessione delle patenti i casi in cui la patente per ragione politica non deve essere rilasciata; dall'altro, la stessa Prefettura, per tramite dei Circoli ferroviari, ordinerà la revoca, quando vi si debba addiventire.

Vengo ad un ultimo punto che giustamente ha suscitato molto interesse fra gli studiosi del progresso automobilistico e della circolazione, ed in generale fra i giuristi, ed anche ha avuto eco in questa Camera attraverso la parola del camerata Steiner. Voglio riferirmi alla questione molto grave e dibattuta della responsabilità dei conducenti e proprietari dei veicoli.

Anteriormente alla legge del 1912, la materia era regolata unicamente sulla base dei principi generali di diritto: articoli 1151 e seguenti del Codice civile.

La legge del 1912 ha giustamente introdotto per i veicoli a trazione meccanica il concetto dell'inversione dell'onere della prova; la legge del 1923, all'articolo 79, ha formulato questo concetto con una dizione che si è prestata a diverse interpretazioni, talune delle quali assolutamente aberranti. Diceva infatti quell'articolo che la responsabilità del conducente e del proprietario del veicolo si presume, salva ad essi, la prova di avere avuto ogni cura nell'evitare che l'evento dannoso si verificasse.

Sotto l'impero di questa norma di legge si è giunti a quei casi tipici ricordati dalla mia relazione e dall'onorevole Steiner; si è giunti persino — lo segnalo più che altro per esilarare la Camera — al punto di dire, e fu la Corte d'Appello di Roma, non l'ultima quindi fra quelle del Regno, che in questo argomento ci si deve ispirare ad un giusto rigore per la tutela della pubblica incolumità, minacciata dall'introduzione dell'automobile. Il che, ad un arguto commentatore ha fatto ricordare come, anche ai tempi di Luigi Fi-

lippo, i deputati alla Camera francese si preoccupassero di quel pericolo per la pubblica incolumità, che era in allora rappresentato dall'introduzione delle ferrovie in Francia. In ogni tempo la novità è raffigurata come un pericolo per la pubblica incolumità. (*Si ride*). In questa materia occorre una norma, la più semplice possibile, che si presti meno di qualsiasi altra agli equivoci, e che riaffermi il concetto fondamentale in materia, e cioè, che, tanto la responsabilità del conducente, come quella del proprietario del veicolo, si devono presumere fino a prova contraria.

Questo deve bastare; è inutile e pericoloso fare casistiche, è anche superfluo parlare dell'uso del veicolo contro il consenso o senza il consenso del proprietario. La norma deve essere semplicissima ed è quella dell'inversione dell'onere della prova. Non vi si aggiunga nulla, perchè si corre il rischio di complicarla e di renderla suscettibile di malintesi e di equivoci, che nel campo della giurisprudenza, dell'applicazione pratica del diritto, possono portare a conseguenze estremamente dannose.

Onorevoli camerati, lo finito!

La necessità che si è sentita in questi ultimi anni di modificare ripetutamente le norme legislative che regolano la materia della sistemazione stradale e della disciplina della circolazione, e l'interesse che su di essa va prendendo il pubblico, dimostrano che questo è un campo in continuo divenire; dimostrano soprattutto che la nostra Nazione ha nelle sue arterie un ritmo ognor più rapido ed intenso di traffico, indice della sua cresciuta potenza ed espansione economica.

Bisogna che il Codice della strada, che sarà emanato in un prossimo domani, non mortifichi ma moderi, non intralci ma ordini, non costringa in rigide strettoie, ma consenta una sana elasticità.

Esprimiamo l'augurio, onorevoli camerati, che esso possa favorire la volontà di vita e di crescita che, sotto l'egida del Fascismo, ogni giorno, va affermando il popolo italiano. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

BIANCHI MICHELE, *ministro dei lavori pubblici*. (*Applausi*). Brevissime dichiarazioni. La pregevole relazione dell'onorevole camerata Bertacchi, la molto interessante discussione svoltasi in quest'Aula e che sarà ripresa nell'altro ramo del Parlamento, i voti formulati dagli enti e dalle Associazioni che si interessano del problema stradale, gli eventuali

suggerimenti che vorrà dare la Commissione interparlamentare che sarà nominata, saranno debitamente tenuti presenti nella redazione definitiva del Codice della strada, redazione che viene delegata al Governo del Re. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

#### ART. 1.

È convertito in legge il Regio decreto 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.

Su questo articolo 1, in relazione all'articolo 48 del decreto di legge, è stato presentato un emendamento firmato dagli onorevoli Schiavi, Calvetti, Fornaciari, Calore, Ranieri, Tullio, Razza, Gaddi-Pepoli, Fregonara, Angelini. Ne do lettura:

« All'articolo 48 del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, che dice: Tutti i veicoli a trazione animale debbono essere muniti di freno mantenuto sempre in condizioni di normale efficienza e disposto in modo da poter essere in qualsiasi occasione facilmente e rapidamente manovrato.

*aggiungere:*

« È fatta eccezione per i veicoli che percorrono normalmente strade assolutamente pianeggianti ».

L'onorevole Schiavi ha facoltà di svolgere questo emendamento.

SCHIAVI. L'argomento è di poca entità e non so se meriti l'attenzione della Camera; ma la preoccupazione che ha spinto me e gli altri colleghi a presentare l'emendamento è di togliere uno stato di malcontento che esiste nelle nostre campagne della pianura. La necessità del freno, mentre è riconosciuta per la montagna e per la collina, non è riconosciuta assolutamente per la pianura e facilmente i nostri contadini, che hanno dei mezzi quasi primitivi di trasporto, non sanno il perchè debbano essere soggetti a delle contravvenzioni quando non sanno che cosa sia il freno.

Io ho visto il primo comma dell'articolo 48 che dice: « Sono esclusi da tale obbligo i carri agricoli destinati esclusivamente al trasporto dei prodotti del suolo e di materiali per uso delle colonie od aziende agricole alle quali appartengono, quando circolano su strade pianeggianti ».

Io vorrei che questo concetto fosse esteso a tutti quanti i veicoli, perchè se usiamo

la carrozza, sappiamo che se si ferma il cavallo si ferma anch'essa; se usiamo il calesse sappiamo che un bravo guidatore che frena immediatamente il cavallo, ferma anche il calesse. Prego quindi che venga accettato questo emendamento per togliere una possibilità di contravvenzione, che crea un malcontento fra i nostri agricoltori e specialmente fra i contadini.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, ella accetta questo emendamento?

BIANCHI MICHELE, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto come raccomandazione.

SCHIAVI. Mi dichiaro soddisfatto, e non insisto nell'emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 1, del quale do nuovamente lettura:

ART. 1.

È convertito in legge il Regio decreto 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.

(È approvato).

ART. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare, emendare e completare le norme del presente decreto-legge, tenuto conto dei voti delle Commissioni parlamentari e delle discussioni seguite alla Camera ed al Senato, e udita una Commissione di cinque senatori e cinque deputati, da nominarsi dai presidenti delle rispettive assemblee.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 991, che autorizza il Governo del Re a cedere in dono alla Svizzera alcuni manoscritti di Alberto Haller posseduti dalle Biblioteche Nazionale di Milano e Universitaria di Pavia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 991, che autorizza il Governo del Re a cedere in dono alla Svizzera alcuni

dei manoscritti di Alberto Haller posseduti dalle Biblioteche Nazionale di Milano e Universitaria di Pavia.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge*. (V. Stampato n. 251-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 27 maggio 1929-VII, n. 991, che autorizza il Governo del Re a cedere in dono alla Svizzera alcuni dei manoscritti di Alberto Haller posseduti dalle Biblioteche Nazionale di Milano e Universitaria di Pavia, da specificarsi in apposito elenco che farà parte integrante dell'atto di donazione ».

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 17 giugno 1929, n. 1091, concernente l'ammissione di merci al beneficio della importazione temporanea.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1091, concernente l'ammissione di merci al beneficio della importazione temporanea.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge*. (V. Stampato n. 254-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 giugno 1929, n. 1091, concernente l'ammissione di merci al beneficio della temporanea importazione ».

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 30 giugno 1929, n. 1237, che ha prorogato al 31 agosto il termine per la presentazione, in esenzione da penalità, delle dichiarazioni dei redditi soggetti ad imposte dirette.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 giugno 1929, n. 1237, che ha prorogato al 31 agosto 1929 il termine per la presentazione, in esenzione da penalità, delle dichiarazioni dei redditi soggetti ad imposte dirette.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 255-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 30 giugno 1929, n. 1237, che ha prorogato al 31 agosto 1929 il termine per la presentazione, in esenzione da penalità, delle dichiarazioni dei redditi soggetti ad imposte dirette ».

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 26 luglio 1929, n. 1471, concernente la costruzione di una nuova strada tra la Romagna e la Toscana da Santa Sofia a Stia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1471, concernente la costruzione di una nuova strada tra la Romagna e la Toscana da Santa Sofia a Stia.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 273-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 26 luglio 1929, n. 1471, concernente la costruzione di una nuova strada tra la Romagna e la Toscana da S. Sofia a Stia ».

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 26 luglio 1929, n. 1554, recante proroga del termine per la revisione delle utenze di acqua in alcuni comuni del Lazio.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1554, recante proroga del termine per la revisione delle utenze d'acqua in alcuni comuni del Lazio.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 277-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 26 luglio 1929, n. 1554, recante proroga del termine per la revisione delle utenze di acqua in alcuni comuni del Lazio ».

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 2 agosto 1929, n. 1479, concernente modificazione delle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio per gli onorevoli Senatori e Deputati al Parlamento.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 ago

sto 1929, n. 1479, concernente modificazione delle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio per gli onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 282-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 dò lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 1479, concernente modificazione delle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio per gli onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento ».

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 2 aprile 1929, n. 1664, con cui è stata concessa una proroga del termine di esecuzione del piano regolatore e di ampliamento della città di San Remo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 1664, con cui è stata concessa una proroga del termine per l'attuazione del piano regolatore e di ampliamento della città di San Remo.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 283-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 2 agosto 1929, n. 1664, con il quale il termine

fissato con il Regio decreto 14 agosto 1904 per l'attuazione del piano regolatore e di ampliamento della città di San Remo è stato prorogato di cinque anni dal 5 settembre 1929 ».

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 ottobre 1929, n. 1882, riguardante la estensione delle disposizioni dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1929, n. 810, alle opere occorrenti per la sistemazione della rappresentanza diplomatica del Regno d'Italia presso la Santa Sede.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1882, riguardante l'estensione delle disposizioni dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1929, n. 810, alle opere occorrenti per la sistemazione della rappresentanza diplomatica del Regno d'Italia presso la Santa Sede.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge. (V. Stampato n. 297-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 ottobre 1929, n. 1882, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 256 del 4 novembre successivo, concernente la estensione delle disposizioni dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1929, n. 810, alle opere occorrenti per la sistemazione della Rappresentanza diplomatica del Regno d'Italia presso la Santa Sede ».

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 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 257-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 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

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 26 luglio 1929, n. 1404, apportante una modifica al testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1404, apportante una modifica al testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia

marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 261-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 26 luglio 1929, n. 1404, apportante una modifica al testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371 ».

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 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova sede delle case danneggiate dalla frana nel comune di Predappio Nuova.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova sede delle case danneggiate dalla frana nel comune di Predappio Nuova.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario, legge.* (V. Stampato n. 268-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 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova

sede delle case danneggiate dalla frana nel comune di Predappio Nuova ».

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

### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Procediamo ora alla votazione segreta sui disegni di legge testè approvati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione (65);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 991, che autorizza il Governo del Re a cedere in dono alla Svizzera alcuni manoscritti di Alberto Haller posseduti dalle Biblioteche Nazionale di Milano e Universitaria di Pavia (251);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1091, concernente l'ammissione di merci al beneficio della importazione temporanea (254);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 giugno 1929, n. 1237, che ha prorogato al 31 agosto 1929 il termine per la presentazione, in esenzione da penalità, delle dichiarazioni dei redditi soggetti ad imposte dirette (255);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1471, concernente la costruzione di una nuova strada tra la Romagna e la Toscana da Santa Sofia a Stia (273);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1554, recante proroga del termine per la revisione delle utenze di acqua in alcuni comuni del Lazio (277);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 1479, concernente modificazioni delle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio per gli onorevoli senatori e deputati (282);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1929, n. 1664, con cui è stata concessa una proroga del termine di esecuzione del piano regolatore di ampliamento della città di San Remo (283);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1882, riguardante l'estensione delle disposizioni dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1929, n. 810, alle opere occorrenti per la sistemazione della Rappresentanza Diplomatica del Regno d'Italia presso la Santa Sede (297).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1404, apportante una modifica al testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371 (261);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno 1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (257);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova sede delle case danneggiate dalla frana del comune di Predappio Nuova (268).

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la votazione, ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

### Presentazione del conto consuntivo della Camera.

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole camerata Bianchi Fausto a recarsi alla tribuna per presentare il conto consuntivo delle spese interne della Camera per l'esercizio 1928-29.

**BIANCHI FAUSTO, questore.** Mi onoro di presentare alla Camera il conto consuntivo delle spese interne della Camera per l'esercizio 1928-29.

**PRESIDENTE.** Sarà stampato e distribuito.

### Risultato della votazione segreta.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione (65):

Presenti e votanti . . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	268
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 991, che autorizza il Governo del Re a cedere in dono alla Svizzera alcuni manoscritti di Alberto Haller posseduti dalle Biblioteche Nazionale di Milano e Universitaria di Pavia (251):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	269
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1091, concernente l'ammissione di merci al beneficio della importazione temporanea (254):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	268
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 giugno 1929, n. 1237, che ha prorogato al 31 agosto 1929 il termine per la presentazione, in esenzione da penalità, delle dichiarazioni dei redditi soggetti ad imposte dirette (255):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	266
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1471, concernente la costruzione di una nuova strada tra la Romagna e la Toscana da Santa Sofia a Stia (273)

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	268
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1554, recante proroga del termine per la revisione delle utenze di acqua in alcuni comuni del Lazio (277):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	266
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto legge 2 agosto 1929, n. 1479, concernente modificazioni delle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio per gli onorevoli senatori e deputati (282):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	268
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 aprile 1929, n. 1664, con cui è stata concessa una proroga del termine di esecuzione del piano regolatore di ampliamento della città di San Remo (283):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	267
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1882, riguardante l'estensione delle disposizioni dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1929, n. 810, alle opere occorrenti per la sistemazione della Rappresentanza diplomatica del Regno d'Italia presso la Santa Sede (297):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	267
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1404, apportante una modifica al testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371 (261):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	268
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1251, recante disposizioni per il mantenimento fino al 30 giugno

1930 dell'attuale composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (257):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	269
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1255, recante provvedimenti per agevolare la ricostruzione in nuova sede delle case danneggiate dalla frana nel comune di Predappio Nuova (268):

Presenti e votanti. . . . .	270
Maggioranza . . . . .	136
Voti favorevoli . . . . .	267
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Alfieri — Amicucci — Arcangeli — Arpinati — Ascenzi — Asquini.

Baccarini — Baccich — Bagnasco — Baitrocchi — Barattolo — Barbaro — Barbieri — Barenghi — Barisonzo — Bartolini — Bartolomei — Basile — Belluzzo — Bertacchi — Biagi — Bianchi Fausto — Bianchi Michele — Bianchini — Bibolini — Bigliardi — Bodrero — Bolzon — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borgo — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Bruni — Buttafochi.

Calore — Calvetti — Calza Bini — Caneli — Capialbi — Capoferri — Capri-Cruciani — Cardella — Carusi — Cascella — Castellino — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Crollanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Carli — De Francisci — Del Croix — De Marsico — De Nobili — Diaz — Di Eelsito — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Donnegani — Donzelli — Ducrot — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Farinacci — Felicella — Fera — Ferracini — Ferretti Lando — Fier Giulio — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Forti — Foschini — Fossa — Fregonara — Frignani — Fusco.

Gabasio — Gaddi-Pepoli — Gaetani — Gangitano — Gargioli — Genovesi — Gere-

micca — Gervasio — Gianturco — Giarratana — Gibertini — Giordani — Giuliano — Giunta Francesco — Giuriati Domenico — Gnocchi — Gorini — Gorio — Grandi — Guglielmotti — Guidi Dario — Guidi-Bufferini.

Imberti — Irianni.

Jannelli.

Landi — Lanfranconi — Lantini — Leoni — Limencelli — Locurcio — Lojacono — Lucchini — Lunelli — Lusignoli.

Macarini Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Malusardi — Mandragora — Mantovani — Marchi — Marcucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Marquet — Martelli — Mazza de' Piccioli — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Misciattelli — Molinari — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Motta Giacinto — Mottola Raffaele — Mulè — Muscatello — Mussolini — Muzzarini.

Oggianu — Olmo — Oppo — Orlandi — Orsolini-Cencelli.

Pace — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Pezzoli — Pierantoni — Pisenti Pietro — Poverelli — Porro — Postiglione — Pottino — Preti — Puppini — Putzolu.

Raffaelli — Razza — Redaelli — Riccardi Raffaele — Ricchioni — Ricci — Ridolfi — Righetti — Riolo — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rosboch — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Santini — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scotti — Serena Adelchi — Serono Cesare — Sertoli — Severini — Solmi — Sorigenti — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner — Storace Cinzio — Suvich.

Tallarico — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Trigona — Tullio — Turati.

Varzi — Vascellari — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Verdi — Vergani — Vezzani — Viale — Vianno — Viglino — Vinci.

Zingali — Zugni Tauro.

Sono in congedo:

Berta — Buronzò.

Catalani — Crò.

Felicioni.

Giunti Pietro.  
Lualdi.  
Monastra.  
Restivo.  
Tròilo — Tumedei.  
Verga.

*Sono ammalati:*

Ardissona.  
Bennati — Bisi.  
Cacciari.  
De La Penne.  
Ferri Francesco.  
Josa.  
Leonardi.  
Manaresi — Mazzucotelli.  
Orano — Pirrone.  
Zanicchi.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Ascione.  
Biancardi — Bilucaglia — Brunelli.  
Caldieri — Cariolato — Ciarlantini.  
Leale.  
Mazzini — Miori.  
Negrini — Nicolato.  
Rossi.  
Sirca.  
Tanzini — Tredici.  
Valery.

**Sui lavori parlamentari.**

PRESIDENTE. Domani, alle 16, la Camera si riunirà in Comitato segreto, col seguente ordine del giorno:

Conto consuntivo delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1928-29 (Doc. VIII).

La prossima seduta pubblica avrà luogo mercoledì 4 dicembre, alle 16.

**La seduta termina alle 19.5.**

**Ordine del giorno per la seduta di domani  
alle ore 16.**

**COMITATO SEGRETO**

Conto consuntivo delle spese interne della Camera dei Deputati dell'esercizio finanziario 1928-29 (Doc. VIII).

**Ordine del giorno**

**per la seduta di mercoledì 4 dicembre  
alle ore 16.**

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1929, n. 1201, riflettente la modifica dell'articolo 10 della legge organica per la Tripolitania e la Cirenaica. (278)

2. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1420, per la disciplina del diritto conferito all'assicurato dal secondo comma dell'articolo 433 del Codice di commercio, nel caso di fusione di società assicuratrici. (284)

3. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1067, concernente il conferimento al Commissario straordinario per la provincia di Roma di poteri straordinari per il riordinamento degli uffici e dei servizi e per la dispensa del personale. (252)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1929, n. 1078, recante proroga del termine assegnato al comune di Trento per il riordinamento degli uffici e dei servizi e per la dispensa del personale. (253)

Conversione in legge del Regio decreto 19 luglio 1929, n. 1382, recante proroga del termine assegnato al comune di Potenza per il riordinamento degli uffici e dei servizi e la dispensa del personale. (258)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1422, recante il conferimento al Podestà di Genova di poteri straordinari per il riordinamento dei servizi municipali del gas e del personale dipendente. (265)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1423, recante il conferimento di poteri straordinari all'Amministrazione provinciale di Genova per il riordinamento degli uffici e servizi e la dispensa del personale. (266)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1424, recante proroga del termine assegnato al comune di Bologna per il riordinamento degli uffici e servizi e la dispensa del personale. (267)

4. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 1438, concernente l'autorizzazione dell'uso anticipato dei nuovi registri di stato civile per le trascrizioni dei matrimoni religiosi. (271)

5. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1403, apportante una modifica alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito. (260)

6. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1436, concernente l'assegnazione di una pensione alla madre del professore Finn Malgreem. (272)

7. — Convalidazione del Regio decreto 27 giugno 1929, n. 1202, concernente la seconda prelevazione dal fondo di riserva per le spese imprevedute, iscritte nello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del Fondo per il culto, per l'esercizio finanziario 1928-29. (269)

8. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 luglio 1929, n. 1357, contenente disposizioni relative al personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie e degli aiutanti di cancelleria. (270)

9. — Conversione in legge dei Regi decreti-legge 26 luglio 1929, n. 1430, recante modificazioni all'ordinamento e all'organico dell'Arma dei carabinieri Reali e 26 luglio 1929, numero 1413, recante modificazioni alle disposizioni riguardanti lo stato dei sottufficiali dell'Arma dei carabinieri Reali. (263)

10. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 agosto 1929, n. 1583, recante temporanee maggiori restrizioni alla iscrizione

nelle matricole della gente di mare di 1ª categoria. (275)

11. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1405, recante proroga dei poteri straordinari concessi al Presidente generale dell'Associazione italiana della Croce Rossa per il riordinamento degli uffici e dei servizi e per la dispensa del personale. (259)

12. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1929, n. 1756, riguardante la istituzione della sede di pretura nel comune di Pompei e soppressione della sede di pretura nell'ex comune di Boscotrecase. (299)

13. — Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1927-28. (30)

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI