

## XCI.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 1930

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIURIATI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **BUTTAFOCHI**

## INDICE

	<i>Pag.</i>
<b>Sul processo verbale</b> . . . . .	3496
SEVERINI . . . . .	3496
<b>Congedi</b> . . . . .	3496
<b>Interrogazione (Svolgimento);</b>	
Denuncia di appartamenti sfitti . . . . .	3497
ARPINATI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	3497
PAOLONI . . . . .	3497
<b>Petizioni (Esame)</b> . . . . .	3498
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>	
Costituzione delle Commissioni d'inchiesta presso i Tribunali militari marittimi . . . . .	3498
Liquidazione delle indennità d'infortunio del personale delle ferrovie dello Stato e risoluzione delle relative controversie . . . . .	3499
Norme relative al matrimonio dei funzionari appartenenti alla carriera diplomatico-consolare . . . . .	3502
Corso legale e prescrizione delle monete di nichelio puro, a contorno liscio, da centesimicinquantina . . . . .	3502
Trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti, collocati in tale posizione direttamente dal servizio permanente effettivo . . . . .	3502
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia . . . . .	3505
Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione dell'autostrada Torino-Milano . . . . .	3505

	<i>Pag.</i>
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per la applicazione del contributo per la manutenzione delle fognature da parte del Governatorato di Roma . . . . .	3505
<b>Disegni di legge (Discussione):</b>	
Costituzione del comune di « Mussolinia di Sardegna » . . . . .	3499
TREDICI . . . . .	3499
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1256, che approva una convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la Società transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi . . . . .	3506
RICCARDI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	3506
FIER, <i>relatore</i> . . . . .	3507
Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modificazioni al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea . . . . .	3507
FIER . . . . .	3507
LEALE . . . . .	3508
Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana . . . . .	3509
GIARDINA . . . . .	3510
<b>Disegni di legge (Rinvio della discussione):</b>	
Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio esercito . . . . .	3502
PRESIDENTE . . . . .	3502

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1930, n. 682, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località sismiche . . . . .	3505	Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana . . . . .	3513
CROLLALANZA, <i>ministro</i> . . . . .	3505	<b>Interrogazioni (Rinvio e annunzio)</b> . . . . .	3514
<b>Relazione (Presentazione);</b>			
VASSALLO ERNESTO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1416, che autorizza spese per opere pubbliche straordinarie . . . . .	3511	<b>La seduta comincia alle 16.</b>	
<b>Disegni di legge (Votazione segreta):</b>		GORINI, <i>segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.	
Costituzione delle Commissioni d'inchiesta presso i Tribunali militari marittimi . . . . .	3512	<b>Sul processo verbale.</b>	
Liquidazione delle indennità d'infortunio del personale delle ferrovie dello Stato e risoluzione delle relative controversie	3512	PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sul processo verbale l'onorevole camerata Severini. Ne ha facoltà.	
Costituzione del comune di « Mussolinia di Sardegna » . . . . .	3512	SEVERINI. Onorevoli camerati, ieri, mentre si discuteva l'interrogazione riguardante l'Istituto Vittorio Emanuele III, il camerata Barbaro volle fare un confronto tra quanto i passati Governi avevano compiuto in occasione del terremoto di Messina e quanto ha fatto il Governo fascista in occasione del disastro del Vulture. Ed aggiunse il camerata Barbaro le sue espressioni di meraviglia, perchè nessuno, fino a quel momento, cioè fino a ieri, si era reso interprete di quanto il Governo stesso aveva compiuto.	
Norme relative al matrimonio dei funzionari appartenenti alla carriera diplomatico-consolare . . . . .	3512	Mi limito a dire che il camerata Barbaro è, per lo meno, inesatto nelle sue affermazioni. Infatti, noi, nella prima seduta della ripresa dei nostri lavori, in occasione di una leggina che riguardava la Croce Rossa Italiana, credemmo di compiere un preciso dovere recando le espressioni di gratitudine di tutte le popolazioni colpite, sia al Sovrano che al Governo, all'Esercito, al Partito e a tutte le Organizzazioni e Corpi, e a chiunque ha avuto per noi una manifestazione di dolore o una manifestazione di solidarietà. ( <i>Benissimo!</i> ).	
Corso legale e prescrizione delle monete di nichelio puro, a contorno liscio, da centesimi cinquanta . . . . .	3512	Questo avevo il dovere di dichiarare.	
Trattamento di ausiliaria per gli ufficiali di gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal servizio permanente effettivo . . . . .	3512	PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia . . . . .	3512	<i>(È approvato).</i>	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione dell'autostrada Torino-Milano . . . . .	3512	<b>Congedi.</b>	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per la applicazione del contributo per la manutenzione delle fognature da parte del Governatorato di Roma . . . . .	3512	PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli camerati: Magrini, di giorni 3; Fossa, di 3; Savini, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli camerati: Manganelli, di giorni 4; Buronzo di 2; Bilucaglia, di 3; De Carli, di 5; Iglori	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1576, che approva una convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la Società Transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi . . . . .	3512		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modifiche al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea . . . . .	3513		

di 2; per ufficio pubblico, gli onorevoli camerati: Marquet, di giorni 2; Bonaccini, di 3; Porro Savoldi, di 3; Vinci, di 2; Ceci, di 4; Giuriati Domenico, di 8.

(Sono concessi).

### Interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca una interrogazione dell'onorevole camerata Paoloni, al ministro dell'interno, « per conoscere se intende prendere in esame l'opportunità di un provvedimento, che all'obbligo della denuncia di appartamenti da affittare, conferisca efficacia maggiore, con sanzioni, e con periodicità di ripetizione della denuncia per gli appartamenti che rimangono sfitti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il camerata Paoloni ricorderà certamente la dichiarazione fatta da Sua Eccellenza il Capo del Governo il 27 ottobre, che ogni residuo di bardatura di guerra deve considerarsi definitivamente soppresso.

Ora l'obbligo della denuncia degli appartamenti vuoti fu imposto durante il regime vincolistico in alcune provincie, con ordinanze emesse dai prefetti a norma degli articoli 3 della legge comunale e provinciale, e 2 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

Cessata, col 30 giugno 1930, ogni disposizione restrittiva della libera contrattazione degli alloggi, e ormai avvenuto il trapasso nel modo più tranquillo e regolare, devono ritenersi decadute tutte le norme che rientravano nel quadro generale del regime vincolistico, e, pertanto, anche l'obbligo della denuncia degli appartamenti sfitti.

Non sembra opportuno consacrare in una speciale norma, ciò che costituisce una facoltà discrezionale spettante al prefetto in virtù delle leggi fondamentali, della quale egli, come si è valso in passato in vista di determinate contingenze, può sempre valersi quando tali contingenze si ripetano; e sembra, nel caso, tanto meno opportuno, in quanto tale norma rappresenterebbe pur sempre per il proprietario una limitazione della libera disponibilità dei suoi beni.

D'altra parte, il regolamento per la formazione e la tenuta dei registri di popolazione nei comuni del Regno fa l'obbligo ai capi di famiglia di notificare al comune i trasferimenti da uno ad altro appartamento dello stesso comune.

Tale prescrizione, posta in relazione con l'altra che impone la denuncia delle nuove costruzioni, può praticamente essere utile anche per il controllo e per la pubblicità degli appartamenti sfitti. Pertanto, niente impedisce, anzi è augurabile, che, con un avveduto ordinamento amministrativo, quei fini di interesse generale, che hanno ispirato l'interrogazione del camerata Paoloni, possano essere, di fatto, raggiunti, con l'ausilio delle disposizioni già in vigore. In questo senso il Ministero dell'interno non ha difficoltà a diramare istruzioni.

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

PAOLONI. Sta di fatto che l'obbligo delle denunce in alcune provincie vige e vige tuttora, ed è eseguito in modo inefficace. La denuncia viene regolarmente fatta allorché a mezzo di sensali, gli appartamenti piccoli e medi sono stati già accaparrati; il che significa inutilità assoluta di questo obbligo, ed in ciò sono d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato. Rimangono sfitti gli appartamenti cosiddetti grandi, da 4 camere ed accessori in più, nei quali c'è abbondanza di avvisi dovunque, perchè i prezzi sono mantenuti proibitivi; e questi contribuiscono a mantenere esagerati i prezzi dei piccoli e medi appartamenti.

Certamente, abbiamo tutti voluto, e vogliamo, l'abolizione del regime vincolistico, come di ogni altra bardatura di guerra; ma è certo che non vogliamo nemmeno il vincolismo a rovescio.

Ora si è determinata questa situazione: mentre l'abolizione del vincolismo deve essere regime di libera concorrenza dei prezzi, invece, ad onta dell'abbondanza di vani sfitti, il livello dei prezzi si mantiene assolutamente rigido da un anno, in forza di non sappiamo quale vincolo.

Questo è evidentemente fuori di ogni legge economica. Siamo di fronte ad un cartello dei prezzi? Di fronte a una specie di serrata contro cui ci troviamo indifesi?

DONZELLI. Non ci sono appartamenti sfitti da quattro e da tre camere!

PAOLONI. Ce ne sono grandi; basta cercarli. Ma sono precisamente i prezzi alti degli appartamenti grandi che contribuiscono a tenere alti i prezzi degli appartamenti piccoli. Perchè è evidente che se i prezzi dei grandi, dopo 10 o 12 mesi di affitto, diminuissero, dovrebbero diminuire anche gli altri...

GEREMICCA. Se no, si passa tutti ai grandi.

PAOLONI. Ripeto: siamo di fronte ad un vincolismo di classe; non sappiamo se, o no, esiste clandestina intesa tra i proprietari; certo è che il livello si mantiene troppo alto da troppo tempo, e inesplicabilmente in rapporto a qualunque naturale legge economica.

Per questo io ho chiesto che là dove vige il sistema delle denunce, questo sia applicato con maggiore efficacia.

In ogni modo ho tenuto a tornare oggi sul problema, perchè il livello delle pigioni è sproporzionato alle capacità economiche delle popolazioni; e ringrazio l'onorevole sottosegretario e sono soddisfatto della risposta che dimostra il vivo interesse del Governo per questo problema. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È così esaurita questa interrogazione.

### Petizioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Elenco di petizioni (Documento IX, n. 4).

La prima è quella n. 7436, con la quale la signora Giovanna Pidinedda da Oristano vincitrice della Tombola nazionale a favore dell'erigendo Ospedale di Gallipoli, privata del corrispondente premio per il ritardato arrivo al Comitato esecutivo della Tombola del bollettario della cartella acquistata, invoca un provvedimento equitativo che le consenta almeno di rientrare in possesso della somma senza frutto spesa per ottenere in giudizio il riconoscimento del diritto alla riscossione della vincita, perduta senza colpa dell'istante.

La Commissione permanente conclude proponendo l'invio di questa petizione al Ministero dell'interno. Pongo a partito tale proposta.

(*È approvata*).

La seconda petizione è quella n. 7437 con la quale il tenente colonnello macchinista nella Riserva Navale Nicolò Senarega da Spezia chiede la revisione del trattamento di pensione per poter beneficiare del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2835.

La Commissione permanente conclude proponendo l'invio di questa petizione al Ministero della marina. Pongo a partito tale proposta.

(*È approvata*).

La terza petizione è quella n. 7438 con la quale il signor Mino Alfonso, ex vice brigadiere di pubblica sicurezza esonerato per inidoneità chiede che il Ministero dell'interno

gli comunichi la decisione sulla petizione da lui presentata nel 1928, inviata al detto Ministero con deliberazione della Camera in data 30 novembre 1928.

La Commissione permanente conclude proponendo l'invio di questa petizione al Ministero dell'interno. Pongo a partito tale proposta.

(*È approvata*).

### Approvazione del disegno di legge: Costituzione delle Commissioni di inchiesta presso i Tribunali militari marittimi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Costituzione delle Commissioni d'inchiesta presso i Tribunali militari marittimi.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 610-A).

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

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

#### ART. 1.

La Commissione d'inchiesta presso ogni Tribunale militare marittimo è composta di un presidente avente il grado di capitano di vascello o colonnello oppure di capitano di fregata o tenente colonnello, di un giudice istruttore appartenente al ruolo della magistratura militare e di un ufficiale superiore della Regia marina.

Due altri ufficiali di marina col grado di tenente di vascello o di capitano sono nominati membri supplenti.

Le sentenze e le ordinanze sono estese dal giudice istruttore.

(*È approvato*).

#### ART. 2.

Nei giudizi a carico di ufficiali di grado superiore a tenente di vascello o capitano, l'ufficiale che non abbia grado superiore all'imputato viene surrogato con altro ufficiale avente tale requisito, ma di anzianità inferiore al presidente, scelto per sorteggio fra tutti gli ufficiali di marina appartenenti al dipartimento marittimo ove ha sede il Tribunale.

Qualora anche il presidente debba essere sorteggiato, ne assume le funzioni il più elevato in grado o il più anziano fra gli estratti.

L'estrazione a sorte è fatta dal comandante in capo del dipartimento alla presenza del pubblico ministero.

(E' approvato).

ART. 3.

L'ufficio dei giudici della Commissione d'inchiesta sorteggiati a norma dell'articolo precedente è limitato ai processi per i quali ha avuto luogo la designazione.

(E' approvato).

ART. 4.

Sono abrogate tutte le disposizioni in contrasto con la presente legge, la quale entrerà in vigore un mese dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(E' approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Liquidazione delle indennità d'infortunio del personale delle ferrovie dello Stato e risoluzione delle relative controversie.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Liquidazione delle indennità di infortunio del personale delle ferrovie dello Stato e risoluzione delle relative controversie.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 638-A).

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

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

ART. 1.

Sono estese agli agenti dipendenti dalle ferrovie dello Stato, anche se avventizi, considerati operai ai termini dell'articolo 2 della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni sul lavoro e dell'articolo 9 del Regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, le disposizioni di cui agli articoli 25, primo

comma, 30 e 31 del regolamento contenente norme e condizioni di trattamento del personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi nelle malattie e negli infortuni, approvato con Regio decreto-legge 14 gennaio 1926, n. 99, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898.

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge è applicabile anche agli infortuni sul lavoro occorsi ad agenti di ruolo ed avventizi delle Ferrovie dello Stato antecedentemente alla data della sua andata in vigore ed alle relative controversie, fatta eccezione di quelle per le quali alla data stessa sia intervenuta decisione interlocutoria o definitiva, ancorchè suscettibile d'impugnativa, la cui trattazione sarà proseguita avanti agli organi attualmente competenti.

(È approvato).

ART. 3.

La presente legge andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Costituzione del comune di « Mussolinia di Sardegna ».**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Costituzione del comune di « Mussolinia di Sardegna ».

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 641-A).

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

Ha chiesto di parlare l'onorevole camerata Tredici. Ne ha facoltà.

TREDICI. Onorevoli camerati, allorché nel 1928, quale Segretario federale di Cagliari, accompagnato dal Prefetto della mia provincia e dall'amministratore delegato della Società delle bonifiche sarde, ebbi l'onore di domandare al Capo del Governo che il villaggio sorto in una desertica plaga del Campidano oristanese assumesse il suo nome, avevo piena coscienza che il fenomeno emigratorio di alcune famiglie polesane avvenuto in un primo tempo sarebbe stato l'inizio

della soluzione dell'assorbente problema sardo, inteso, come lo è stato, dal Governo fascista nel quadro dei problemi nazionali, quello cioè demografico.

L'opera sin allora compiuta dalla tenace e lungimirante volontà di uomini d'azione, aveva piegato la materia ingrata per formare da uno sterpeto sabbioso, acquitrinoso, eminentemente malarico, un sito che destava stupore ed ammirazione in quanti avevano l'occasione di visitarlo. Già numerosi fabbricati, ampi dissodamenti, larghe colture, si erano impadroniti della terra e davano la esatta sensazione di quello che nel volgere di pochissimo tempo sarebbe diventato.

E il Capo dette la sua adesione e il conforto del suo alto e personale interessamento.

Il 28 ottobre del 1928, in una superba giornata autunnale, tra lo sventolio dei gagliardetti e le canzoni della nostra rivoluzione, veniva sanzionato ufficialmente l'evento da Sua Eccellenza Ciano, delegato del Capo del Governo. Quel giorno rimarrà incancellabilmente impresso nella mente delle numerose migliaia di fascisti ivi convenuti dai comuni viciniori a testimoniare la propria fede entusiasta e la grande riconoscenza al degno rappresentante del Capo del Governo.

I sardi intuivano che l'avvenimento non era la comune inaugurazione di un'opera, sia pure molto importante, ma qualche cosa di ben più vasta portata, e intendevano che esso varcava i confini del mare, e non per il solo fatto dell'affratellamento di due regioni così lontane nello spazio ma tanto vicine nello spirito, quanto perchè a Mussolinia si sanzionava un fondamentale aspetto della vita demografica italiana per la sua lineare soluzione! Chè ben intendevano che l'isola avrebbe da quel giorno iniziato il suo ripopolamento e perciò stesso sarebbe diventata una vera gemma pel completamento della sua alta missione mediterranea.

Perchè, onorevoli camerati, se è vero che in Sardegna la necessità di lavori pubblici sia stata profondamente sentita per una sete di giustizia che fosse riparatrice dei troppi e lunghi torti sofferti e per ottenere quel minimo indispensabile alla vita civile, non è men vero che il perno su cui poggiano le sue fortune è quello del ripopolamento.

Al primo, dal Governo Fascista con la passione che l'illustre nostro Presidente Giuriati porta in tutte le sue attività, è stato in gran parte provveduto e l'opera non ha soste.

Al secondo si è dato inizio con visione larga e precisa e con la cautela che siffatto argomento comporta.

Non è male ripetere che la Sardegna, con una superficie pari a quella della Sicilia, ha, in confronto, una popolazione cinque volte inferiore.

Per quanto la morale e la natalità siano molto elevate, si ha tuttavia in Sardegna una mortalità infantile impressionante, e le cause sono varie e complesse, e su di esse dominano i due terribili flagelli: la malaria e la tubercolosi.

Fattori tutti in diretta connessione del problema demografico sardo, anzi di esso addirittura dominanti.

È assiomatico perciò che i Sardi, da soli, non possono popolare tutta la loro terra, o quanto meno dovrebbero attendere il corso di qualche secolo, perpetuando in tal modo uno stato di vita a progresso lentissimo.

Questo, limitando l'osservazione alla sola Sardegna. Ma l'Isola è una delle parti che armonicamente vuol contribuire alla potenza di tutta l'Italia; e se ancora non possiede tutti i mezzi per poterlo fare, ha però tutte le vistose ricchezze del suo suolo e del suo sottosuolo, del suo mare, ed il patrimonio inesauribile del suo infinito patriottismo.

Ed allora il problema non è più sardo, ma si allarga e diventa eminentemente nazionale! Basti pensare per un solo momento come la pianura del Campidano di Cagliari, allorché sia trasformata ed irrigata per un comprensorio di circa 120 mila ettari, potrà accogliere non meno di mezzo milione di altri lavoratori, per intenderne la pratica importanza. Ma altre e numerose terre della Isola potrebbero gradatamente seguire l'esempio; e non vi appaia esagerato se io considero che complessivamente almeno un milione e mezzo di nostri fratelli di altre regioni già sature potrebbero agevolmente trovare colà ragione di una più sicura esistenza; con immensi vantaggi di ordine materiale e morale che superano qualunque ristretta visione per assurgerne ad una ben più vasta e completa!

L'esperimento tentato nella pianura di Terralba è ormai, onorevoli camerati, un fatto compiuto ed il disegno di legge che siamo chiamati ad approvare ne è la sostanziale conferma.

Quella plaga, che appena qualche anno addietro era meta al nostalgico canto di qualche solitario pastore, oggi non è più riconoscibile!

Ben 2553 persone vi hanno stabile dimora: la pianura interamente bonificata e dissodata con i suoi 537 chilometri di canali d'irrigazione e con le sue circa 200 case coloniche,

dicono quanto il lavoro e la volontà siano capaci di fare!

Perchè possiate avere anche panoramicamente un quadro di quanto in quest'anno agrario si compie, vi dirò che 1220 ettari sono stati seminati a grano, 300 ad avena ed orzo, 1800 a prati artificiali ed erbaggi, oltre un migliaio a riposo pascolivo, 540 a vigneto, 240 a coltivazioni forestali, e 10 a frutteto e vivai!

Sono cifre che fanno pensare a quanto potrà ottenersi in terreni meno ingrati di quelli su quali è sorto Mussolinia, dato il clima mite di quella regione; e si confermano le previsioni che io mi sono permesso di fare sui risultati di una ben intesa immigrazione interna.

Si, onorevoli camerati, perchè come vi ho detto, Mussolinia non è un punto di arrivo ma è invece un punto di partenza e non per la Sardegna soltanto.

L'opera dovrà adunque continuare sia pure per gradi perchè i capitali occorrenti a vincere le avversità materiali debbono essere cospicui, ed anche perchè è necessario che l'ambiente morale e psicologico venga particolarmente curato.

Tristi e dolorosi esempi di immigrazione tentati altra volta nell'Isola ammoniscono seriamente sotto questo riflesso; e per svolgere un'azione del genere non basta essere degli ottimi uomini di affari o dei magnifici bonificatori, occorre anche — e forse soprattutto — essere dei sociologi!

È necessario che l'animo mite ed ospitale del sardo sia messo in grado di accogliere fraternamente e con spontaneità di sentimento i coloni che vengono e che naturalmente rivoluzionano un poco quelle che sono abitudini di vita familiare e lavorativa: bisogna che nasca l'affiatamento e che si facilitino le unioni tra elementi locali ed immigranti. Qualche premio dotale in proposito distribuito — ogni anno — potrebbe essere, io penso, molto opportuno e saggio.

Occorre, soprattutto, che un grande senso di equilibrio e di serena giustizia regni nell'ambiente, e che la fiducia reciproca e non la diffidenza siano gli elementi morali determinanti un vero e sincero amalgama. E ciò dico, onorevoli camerati, non perchè sia stato trascurato questo punto essenziale e delicato, ma perchè è basilare e per la buona riuscita di tutto il più vasto movimento che dovrà gradualmente verificarsi!

Vorrei ancora dilungarmi sull'argomento e dirvi tutto il bene che deriverà all'Isola ed all'Italia tutta da questa azione; ma è tutto ciò talmente intuitivo che io non abuserò oltre della vostra cortese attenzione.

Rileverò soltanto che l'onorevole Razza nella sua precisa, chiara e perfetta relazione consiglia una modificazione all'articolo 2 del disegno di legge nel senso di lasciar al Ministero dell'Interno quei poteri discrezionali atti a consentirgli la ripartizione del patrimonio tra i vari comuni e la sistemazione dei rapporti finanziari.

Condivido pienamente il pensiero che il Camerata onorevole Razza con tanta lucidità e precisione di argomenti ha illustrato nella sua relazione, e faccio viva raccomandazione perchè esso venga accolto.

Onorevoli Camerati.

Mussolinia di Sardegna vuol essere un auspicio ed un punto di partenza vi ho detto; ma esso è per noi sardi, in particolare, un qualche cosa di più profondo e di più alto!

È l'affermazione storica di un evento importantissimo che resta nei secoli a testimoniare una delle grandi attività del Regime; è l'impegno morale che il nome del Capo a noi affidato sarà sardamente custodito!

Ne assumiano, di fronte a tutto il Paese impegno d'onore! (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

Chiedo se il Governo accetta che la discussione degli articoli si svolga sul testo della Commissione.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo accetta.

PRESIDENTE. Sta bene. Procediamo allora alla discussione degli articoli.

#### ART. 1.

È costituito il comune di « Mussolinia di Sardegna » con le parti di territorio dei comuni di Terralba e Oristano, delimitate in conformità della pianta planimetrica annessa alla presente legge.

Pongo a partito l'art. 1, con l'annessa pianta planimetrica (1).

(*È approvato*).

#### ART. 2.

Con Regio decreto, su proposta del Ministro dell'interno, sarà provveduto con poteri discretivi al reparto del patrimonio e alla sistemazione dei rapporti finanziari fra il nuovo comune e quelli di Terralba e Oristano.

(*È approvato*).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

(1) V. in fine.

**Approvazione del disegno di legge: Norme relative al matrimonio dei funzionari appartenenti alla carriera diplomatico-consolare.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme relative al matrimonio dei funzionari appartenenti alla carriera diplomatico-consolare.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 643-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:

« Il ministro per gli affari esteri non darà corso nei riguardi dei funzionari appartenenti al ruolo diplomatico-consolare alle pratiche stabilite dall'articolo 3 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 2006, per la concessione del Regio assentimento, qualora il matrimonio sia progettato con persona non in possesso della cittadinanza italiana ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Corso legale e prescrizione delle monete di nichelio puro, a contorno liscio, da centesimi cinquanta.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Corso legale e prescrizione delle monete di nichelio puro, a contorno liscio, da centesimi cinquanta.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato, n. 665-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:

« In modificazione di quanto è stabilito dal Regio decreto-legge 8 aprile 1929, n. 627 convertito nella legge 26 luglio 1929, n. 1440, le monete di nichelio puro da centesimi cin-

quanta, a contorno liscio, continuano ad avere corso legale fino al 31 dicembre 1931.

« Le monete anzidette saranno prescritte al 30 giugno 1932 ».

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

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio Esercito.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio esercito. (674)

Comunico alla Camera che l'onorevole ministro della guerra, per un impegno imprevisto, non può oggi assistere alla seduta; ed essendo impedito anche l'onorevole sottosegretario di Stato, ha chiesto che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata a domani.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Rimane così stabilito*).

**Approvazione del disegno di legge: Trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal servizio permanente effettivo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

Trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal servizio permanente effettivo.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 740-A).

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

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

**ART. 1.**

Agli ufficiali dei gradi di capitano di vascello e di ammiragli e dei gradi corrispondenti, collocati in posizione ausiliaria ai ter-



mini della legge 11 marzo 1926, n. 397, direttamente dal servizio permanente effettivo, è fatto il trattamento di ausiliaria stabilito dalla presente legge:

a) quando il collocamento in tale posizione derivi dall'aver raggiunto il limite di età e gli ufficiali siano stati giudicati idonei (capitani di vascello, contrammiragli e gradi corrispondenti) o siano stati designati (altri ufficiali ammiragli e generali) al grado superiore;

b) quando il collocamento in tale posizione derivi dall'aver raggiunto il limite di età e gli ufficiali abbiano compiuto 40 anni di servizio utile per la pensione, ancorchè non siano stati giudicati idonei (capitani di vascello, contrammiragli e gradi corrispondenti) o non siano stati designati (altri ufficiali ammiragli e generali) per l'avanzamento al grado superiore e semprechè non si trovino nelle condizioni di cui all'articolo 38 della legge 11 marzo 1926, n. 397.

(È approvato).

#### ART. 2.

Il collocamento in ausiliaria col trattamento previsto dalla presente legge può essere concesso anche su domanda degli interessati (capitano di vascello o ammiragli e gradi corrispondenti) in servizio permanente effettivo che contino almeno 40 anni di servizio utile per la pensione e non siano stati ancora giudicati o designati pel grado superiore.

La domanda può essere presentata entro i due anni prima che l'ufficiale raggiunga il limite di età, oppure quando l'ufficiale sia compreso nella prima metà del ruolo.

(È approvato).

#### ART. 3.

Per il collocamento in ausiliaria in base ai precedenti articoli, gli ufficiali debbono anche essere giudicati idonei a prestare nell'ausiliaria i servizi previsti dall'articolo 46 della legge 11 marzo 1926, n. 397, dalle stesse autorità cui spetta formulare i giudizi o le designazioni d'avanzamento.

(È approvato).

#### ART. 4.

I capitani di vascello iscritti nel ruolo del S. P. E. che lasciano il servizio con tale grado e che abbiano tenuto durante la guerra 1915-1918 per un periodo ininterrotto di almeno sei mesi e lodevolmente, il comando

di incrociatori, di esploratori, flottiglie, o squadriglie di siluranti, sommergibili o M. A. S. od il comando di cacciatorpediniere, attivamente operanti in mare aperto, e gli ammiragli designati d'armata collocati in ausiliaria in applicazione dei precedenti articoli 1 e 2, possono essere tratti in tale posizione due anni in più dei limiti fissati per i pari grado che non siano nelle stesse condizioni.

(È approvato).

#### ART. 5.

Agli effetti dell'applicazione del trattamento fatto dalla presente legge, all'ufficiale che avesse conseguito avanzamenti per merito di guerra od a scelta vengono attribuiti gli stessi anni di servizio effettivo che ha l'ufficiale che lo segue nel ruolo e che ha proseguito nella carriera a turno normale.

(È approvato).

#### ART. 6.

Agli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, di ammiragli e gradi corrispondenti attualmente in ausiliaria quali provenienti direttamente dal S. P. E., esclusi quelli collocativi in base al Regio decreto-legge 15 ottobre 1926, n. 1939, è fatto il trattamento previsto dalla presente legge, sempre quando si trovino nelle condizioni stabilite dall'articolo 1 della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 7.

A modificazione del secondo comma dell'articolo 62 del Regio decreto n. 2007, in data 7 novembre 1929, gli ammiragli di divisione collocati in soprannumero rimangono fuori dei quadri organici senza poter ulteriormente aspirare all'avanzamento fino al raggiungimento del limite di età stabilito per il loro grado, non oltre però un periodo massimo di 3 anni, allo scadere dei quali cessano dal servizio permanente mediante collocamento in ausiliaria col trattamento previsto dalla presente legge od a riposo, a seconda della loro idoneità.

(È approvato).

#### ART. 8.

Agli ufficiali collocati in ausiliaria in applicazione della presente legge e provenienti direttamente dal servizio permanente effet-

tivo spetta, oltre agli assegni normali di pensione, un'indennità annua:

per i capitani di vascello e gradi corrispondenti di . . . . .	L.	9,000
per i capitani di vascello che hanno per un periodo ininterrotto di almeno sei mesi e lo devolvemente avuto i comandi di cui all'articolo 4 . . . . .	»	12,000
per i contrammiragli e gradi corrispondenti . . . . .	»	12,000
per gli ammiragli di divisione e gradi corrispondenti. . .	»	14,000
per gli ammiragli di squadra e gradi corrispondenti. . . .	»	16,000
per gli ammiragli di armata e designati d'armata . . . . .	»	18,000

Durante il tempo in cui gli ufficiali dell'ausiliaria sono chiamati a prestare uno dei servizi indicati all'articolo 3 della presente legge perdono la indennità di cui al presente articolo per percepire gli assegni stabiliti dalle disposizioni vigenti per gli ufficiali richiamati in servizio ed appartenenti a tale posizione.

(È approvato).

#### ART. 9.

Le eventuali promozioni nell'ausiliaria non danno diritto ad alcuno aumento della indennità di ausiliaria concessa a mente del disposto della presente legge, restando immutata quella relativa al grado col quale l'ufficiale venne collocato nella posizione suddetta.

(È approvato).

#### ART. 10.

Il collocamento nell'ausiliaria col trattamento previsto dalla presente legge ha luogo per decreto Reale, su proposta del ministro della marina. Per gli ufficiali ammiragli e generali sarà sentito il Consiglio dei ministri.

(È approvato).

#### ART. 11.

Nulla è variato per quanto riflette il collocamento in ausiliaria, la durata della permanenza in tale posizione e il trattamento economico degli ufficiali del grado di capitano di fregata e corrispondenti ed inferiori, anche se provenienti direttamente dal servizio permanente effettivo. Così pure nulla è variato per quanto riflette il collocamento, il trattamento e la durata dell'ausiliaria degli ufficiali, anche se provenienti dal servizio per-

manente effettivo, che sono collocati in tale posizione con un numero di anni di servizio utile per la pensione inferiore ai 40, e che non siano nelle condizioni di cui alla lettera a) dell'articolo 1º della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 12.

Gli ammiragli di divisione in soprannumero alla data di entrata in vigore della presente legge potranno essere trattenuti in tale posizione per un periodo massimo di 5 anni, semprechè non siano in precedenza colpiti dai limiti di età.

Al termine di tale periodo o al raggiungimento del limite di età saranno collocati in ausiliaria col trattamento previsto dalla presente legge, o a riposo a seconda della loro idoneità.

(È approvato).

#### ART. 13.

Del trattamento previsto dalla presente legge possono fruire soltanto gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello e ammiragli e dei gradi corrispondenti che oltre a rispondere ai requisiti di cui ai precedenti articoli abbiano diritto al computo di almeno due campagne della guerra 1915-1918.

(È approvato).

#### ART. 14.

È data facoltà al ministro della marina, per la prima applicazione della presente legge, di emanare, di concerto col ministro delle finanze, particolari norme esecutive nell'attesa della pubblicazione del regolamento.

(È approvato).

#### ART. 15.

La presente legge entrerà in vigore dal primo del mese successivo alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Gli ufficiali che trovansi nelle condizioni previste dall'articolo 2 potranno fruire delle disposizioni della presente legge qualora le loro domande di collocamento in ausiliaria siano state presentate dopo il 1º dicembre 1930.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929 n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 462-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 23 dicembre 1929, n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione stipulata con la Società anonima delle autostrade di Venezia e Padova per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia ».

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 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della autostrada Torino-Milano.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione dell'autostrada Torino-Milano.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 560-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 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione con la Società anonima Autostrada Torino-Milano per la concessione dell'autostrada Torino-Milano ».

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

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1930, n. 682, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località sismiche.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1930, n. 682, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località sismiche. (618)

Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo che la discussione di questo disegno di legge sia rinviato a giorno da destinarsi della prossima settimana.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha chiesto il rinvio della discussione di questo disegno di legge a giorno da destinarsi della prossima settimana. Non essendovi osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per la applicazione del contributo per la manutenzione delle fognature da parte del Governatorato di Roma.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per l'applicazione del contributo per la manutenzione

delle fognature da parte del Governatorato di Roma.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 657-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.

Domando al Governo se accetta che la discussione avvenga sul testo della Commissione.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo accetta.

PRESIDENTE. Sta bene. Procediamo allora alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura nel testo della Commissione.

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per l'applicazione del contributo per la manutenzione delle fognature da parte del Governatorato di Roma, con la seguente modificazione:

*All'articolo 5 è sostituito il seguente:*

« Sono esenti dal contributo di fognatura gli stabili appartenenti a S. M. il Re, ai membri della Famiglia Reale, quelli di pertinenza della Santa Sede esenti da tributi in virtù degli articoli 51 e 16 del Trattato approvato con la legge 27 maggio 1929, n. 810, quelli appartenenti allo Stato, alla provincia, ai comuni, alle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, agli enti pubblici per le Case Popolari, e quelli destinati al Culto ».

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

### **Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1256, che approva una convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la Società transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1256, che approva una convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la Società Transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 710-A).

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

Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'aeronautica.

Ne ha facoltà.

RICCARDI, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. L'onorevole Fier, stilando la relazione che accompagna il disegno di legge riguardante la conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, è caduto in alcune inesattezze che mi è necessario chiarire, e, naturalmente, per non cadere anche io in altre inesattezze, leggerò.

L'onorevole relatore osserva che l'aver in un unico atto provveduto alla nuova linea aerea Venezia-Brindisi ed alla modifica di alcuni articoli della precedente conversione relativa alla linea Roma-Venezia-Vienna porta necessariamente a qualche incertezza di interpretazione. Questa incertezza non può verificarsi, in quanto l'articolo 6 della convenzione aggiuntiva in esame dice espressamente: « Che salvo le varianti ed aggiunte che risultano dai precedenti articoli, restano ferme in ogni altra parte le disposizioni contenute nella convenzione 20 novembre 1927 per l'impianto e l'esercizio della linea aerea Roma-Venezia-Vienna, disposizioni che si intendono ripetute nella presente e quindi a questa integralmente applicabili ». È chiaro, quindi, che l'una convenzione completa l'altra, e dove non si apportano modificazioni, restano in vigore le clausole della precedente convenzione.

L'onorevole relatore osserva ancora che vi è qualche dubbio se la sovvenzione di 9.30 e di 13.30 (sempre per chilometro volato) si riferisca anche alla linea Roma-Venezia-Vienna, oltre che alla linea Venezia-Brindisi.

Nessun dubbio che la sovvenzione di 9.30 per apparecchio mono-motore e di 13.30 per apparecchio trimotore sia riferibile unicamente alla nuova linea Venezia-Brindisi, in quanto l'articolo 5 della precedente convenzione che tratta delle sovvenzioni per la Roma-Venezia-Vienna è rimasto immutato. Inoltre l'onorevole relatore osserva che la economia conseguita dall'amministrazione con la sovvenzione della Venezia-Brindisi rispetto a quella della Venezia-Vienna sarebbe di soli 4 centesimi per chilometro volato.

In merito si deve far considerare che per effetto della vecchia convenzione è necessario tener presenti due periodi ben distinti fra loro. Il primo è compreso fra la data 1º settembre 1927 ed il 31 agosto 1930 e per

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

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

FIER, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

Se ne dia lettura.

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

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

FIER. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

Paese una coscienza aeronautica tale che sarebbe stato un sogno pensarla solo qualche anno addietro.

I giovani italiani, che hanno nel sangue la febbre degli Ulissidi e sentono sempre ed alta la maestà della tradizione latina, sono accorsi ed accorrono, così numerosi, ad arricchire i campi di aviazione; sicchè quasi sempre occorre essere assai rigorosi nella scelta per adeguare il numero dei reclutamenti a quello delle esigenze dei servizi.

Ne è derivato che la formazione dei piloti occorrenti, e quindi la costituzione di quel nucleo di riserva di cui prima ho fatto cenno, è avvenuto con un ritmo assai accelerato; sicchè la permanenza presso i reparti di questi giovani piloti per il non breve periodo di 29 mesi, previsto dal Regio decreto-legge 6 settembre 1928, avrebbe potuto costituire e potrebbe costituire ancora un intralcio per il regolare svolgimento dei servizi, in relazione alla disponibilità del materiale di volo ed inoltre una inutile spesa.

Opportunamente e con savio criterio, pertanto, il Ministero dell'aeronautica ha studiato il provvedimento ora sottoposto al nostro esame, in base al quale il reclutamento del personale per i corsi di pilotaggio e di osservazione aerea, viene limitato ai giovani di età compresa fra i 17 ed i 20 anni, se aspiranti alla nomina a sergente e tra i 17 ed i 26 anni se aspiranti alla nomina a sottotenente di complemento, i quali, oltre i richiesti requisiti fisici, siano provvisti almeno del passaggio all'ultimo corso di una scuola media di grado superiore per gli ufficiali o di almeno un anno di corso di una scuola media di grado inferiore per i sottufficiali.

La durata complessiva della permanenza in servizio viene poi limitata ad un periodo di 21 mesi, accorciando in tal modo il periodo di permanenza presso i reparti, ma permettendo nel contempo una più intensa istruzione, data la maggiore possibilità di sfruttare più intensamente il materiale di volo.

Il provvedimento quindi non solo rappresenta una notevole economia per il bilancio, in corrispondenza degli otto mesi di servizio richiesto in meno al personale, ma rappresenta altresì il miglioramento fisico e culturale del personale stesso, il quale con l'età più giovane e con l'aumentato titolo di studio anche più pronto a rispondere ad ogni eventuale richiamo e potrà meglio servire il paese in ogni eventuale occorrenza.

E così, onorevoli camerati, si perfezionano non soltanto le macchine ma anche gli uomini che ne costituiscono l'anima.

Come il progresso tecnico permette di raggiungere realizzazioni sempre più grandi, così la maggiore selezione e la maggiore preparazione del personale permette di dare a quelle realizzazioni un significato sempre più vasto.

L'Italia, seguendo l'esempio di Roma e la tradizione delle sue Repubbliche marinare, segna nel cielo le vie che i suoi primi figli tracciarono sul mare.

E gli Italiani tutti debbono, in questo momento specialmente, rivolgere il loro fervido cuore e guardare con riconoscenza all'aeronautica, mentre sta iniziandosi il volo che sotto la guida di Italo Balbo, pilota e ministro, segnerà indubbiamente una nuova conquista romana ed italiana. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Leale.

LEALE. Onorevoli camerati, la Camera ha sempre dimostrato un grande interessamento per tutti i problemi relativi all'aviazione. Ritengo perciò non inopportuno prendere brevemente la parola sul progetto di legge portato in discussione e che, a mio avviso, presenta un notevole interesse.

Il provvedimento che viene a modificare alcune disposizioni del decreto legge 6 settembre 1928, stabilisce di ridurre la ferma degli ufficiali di complemento e dei sottufficiali provenienti dai corsi di pilotaggio.

La ferma di 29 mesi, quale finora, era in effetto molto lunga, anche se aveva lo scopo di portare i piloti e gli osservatori ad un alto grado di perfezione tecnica. Però, con l'affermarsi della coscienza aeronautica, ogni anno aumenta, con progressione geometrica, il numero dei giovani aspiranti a frequentare i corsi suddetti.

La ristrettezza del bilancio non offriva che una sola possibilità per aumentare il numero dei piloti: quello di abbreviare la ferma, congedando in anticipo i piloti sufficientemente addestrati, per accogliere ed addestrare nuovi giovani.

Si raggiunge così lo scopo di aumentare notevolmente il numero dei piloti ed osservatori della riserva, senza aumentare la spesa, anzi realizzando forse una qualche economia.

La notevole riduzione della durata del servizio da 29 mesi a mesi 21 non può recare preoccupazione, nè pregiudizio all'istruzione tecnica e militare del personale, poichè rimangono immutati i termini delle fasi più importanti dell'istruzione, cioè i 3 mesi del corso preparatorio, e gli otto mesi per il conseguimento del primo brevetto. È invece ridotto da 19 mesi a mesi 10 il periodo per il completamento dell'istruzione professionale.

Ora, io credo fermamente, e credo che i camerati aviatori siano d'accordo, che 10 mesi d'istruzione per il passaggio dal primo al secondo brevetto siano sufficienti per addestrare magnificamente un osservatore od un pilota per qualsiasi specialità dell'aviazione.

Non bisogna inoltre dimenticare che all'aviazione affluisce un personale sceltissimo, al quale si richiedono, oltre un certo titolo di studio, doti fisiche non comuni. Questo personale passa attraverso un severissimo vaglio e giunge al conseguimento del primo brevetto dopo un lungo tirocinio ed una meticolosa selezione: dunque in condizioni di potere in soli 10 mesi ricevere un addestramento tecnico e militare perfetto.

Con l'abbandono dell'Arma, un così prezioso materiale umano non verrà perduto, perchè, con le disposizioni ora vigenti per i piloti e osservatori in congedo, funzionano speciali corsi annuali di allenamento, congegnati in forma tanto pratica che tutti possono parteciparvi senza abbandonare le proprie occupazioni.

La durata della nuova ferma per i sott'ufficiali e gli ufficiali di complemento sarà ora di 18 mesi come per tutte le altre armi, e non verrà richiesto che un maggior periodo di tre mesi per il corso preparatorio.

È indubbio che un tale vantaggio servirà ad invogliare i giovani a frequentare tali corsi speciali.

Ancora l'esperienza della guerra passata, ma soprattutto lo sviluppo dell'aviazione, e dei suoi mezzi bellici che progrediscono con ritmo impressionante, ci dicono che la guerra aerea dell'avvenire avrà certo i suoi sublimi individualismi, come li avrà la fanteria, come li avrà qualunque altra arma, ma che sarà soprattutto una guerra di masse, e che alla ricerca della qualità non deve dunque andare disgiunta la ricerca della quantità.

La presente legge, che anticipa di ben otto mesi il congedamento del personale in questione, ci permetterà di aumentare le già cospicue riserve di piloti ed osservatori senza aumentare le spese.

Agli onorevoli camerati non sfuggirà tutta l'importanza del conseguimento di un tale risultato col quale verranno completati altresì i quadri civili del personale aeronautico, poichè l'aviazione non è soltanto un mezzo di guerra, ma è anche un formidabile elemento di espansione, di pacifica conquista, di progresso.

Tale provvedimento merita dunque tutta la vostra considerazione e il vostro plauso.

Camerati, avrete osservato come la legge in discussione ammetta ai corsi di pilotaggio giovani dai 17 ai 20 anni e che solo in alcuni casi conceda una proroga fino al ventiseiesimo anno di età.

Ho la certezza che ben maggiore sarà, fra gli aspiranti, il numero di coloro che più si avvicineranno ai 17 che ai 26 anni. Non vi sarà dunque soluzione di continuità, nell'educazione fisica, spirituale, militare dei nostri giovani.

Balilla, avanguardista, aviatore. Ecco la magnifica progressione senza lacune che formerà la gioventù italiana secondo il verbo del nostro Capo.

La divina giovinezza d'Italia è in marcia. L'avanguardista abbandonerà temporaneamente la camicia nera per indossare l'azzurra divisa del freddo e sereno coraggio. E l'arma nuovissima, destinata forse a decidere le sorti della guerra di domani, con una continua elaborazione di rinnovamento, conserverà sempre la sua superba giovinezza, così come l'ha voluta il suo giovane ministro, per la sicurezza e la fortuna d'Italia. (*Applausi*).

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modifiche al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea ».

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

### **Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 724-A).

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

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

GIARDINA. Il disegno di legge in esame costituisce una deroga all'ordinamento normale della Croce Rossa, in quanto la autorizza a mantenere nei propri ranghi tutto il personale che abbia contratto arruolamento nell'Associazione prima del 4 novembre 1918, anche se di età inferiore ai 45 anni.

Io non avrei che ad associarmi alle parole di piena adesione dell'autorevole relatore professor Salvi.

Tuttavia, io penso che questo disegno di legge, per il suo significato e per l'alta finalità cui mira, non debba passare inosservato come gli altri provvedimenti di ordinaria amministrazione, ma che sia doveroso considerarlo non solo e non tanto in rapporto alle benemerienze della Croce Rossa, quanto, e più specialmente in rapporto alla sicura utilità che possono trarne i servizi sanitari in tempo di guerra.

All'inizio della guerra, di fronte al crescente sviluppo dei servizi sanitari militari, la Croce Rossa parve quasi una istituzione superata; ma ben presto le formazioni sanitarie della Croce Rossa, con la loro specializzazione, dando attività ed amorevoli premure nei servizi di assistenza, di profilassi e di cura ed in quelli di sgombero si guadagnarono la fiducia dei Capi e la riconoscenza dei nostri valorosi soldati.

Il benemerito e compianto presidente della Croce Rossa, senatore Della Somaglia — al quale è doveroso rivolgere, in questa occasione, un deferente pensiero di omaggio e di ricordo — volle, ciò non ostante, che la Croce Rossa non prestasse la sua opera soltanto nelle retrovie, ma chiese ed ottenne dal Comando Supremo, che — si portasse anche nelle linee avanzate della zona delle operazioni militari.

E così, e ben presto, ospedaletti da campo, stazioni di bonifica, stazioni di disinfezione, lazzaretti avanzati, autoambulanze chirurgiche furono ancora affidati alla Croce Rossa che vi si dedicò con ogni amore in nobile gara con la nostra benemerita Sanità militare.

Chi ha vissuto la vita di guerra, come la grande maggioranza di noi, tra le ansie, le preoccupazioni, i dolori e le gioie, nelle ore tristi e in quelle liete delle vicende mili-

tari, non può non ricordare, con sentimento di profonda riconoscenza, le benemerienze della Croce Rossa per l'alto contributo, animato di amore e di fede, che, attraverso i suoi complessi servizi sanitari, essa ha portato alla grande vittoria. Finita la guerra la Croce Rossa non smobilitò, ma riprese le sue attività di pace, e poi per merito del suo presidente, il senatore Cremonesi, le ha sviluppate sempre più nel vastissimo campo della medicina sociale.

Il camerata Severini vi ha ricordato, giorni addietro, quanto la Croce Rossa ha fatto nei paesi devastati dal terremoto del Vulture.

Io la ho seguita, per ragioni d'ufficio, in molte altre calamità, ed ho sempre constatato che ha raccolto dappertutto sentimenti di plauso e di riconoscenza, perchè il suo pronto intervento è riuscito a portare alle popolazioni colpite il sollievo di una azione organica con ampia dotazione di personale e di materiale specializzato.

Con la recente, utilissima istituzione dei posti di prima assistenza che andrà, man mano, estendendosi a tutti i capiluogo di provincia, la Croce Rossa va costituendo altrettanti centri di permanente mobilitazione per le sue attività sanitarie, di assistenza e di trasporto, che, così facendo, trovano alimento ed esperienza nella costante funzione a vantaggio delle popolazioni locali per poi passare automaticamente, meglio preparate, al servizio di guerra.

La difesa sanitaria contro aerei e antigas, nella quale vanno preparandosi tali posti, secondo il comandamento del Duce, andrà affermando sempre più e meglio il coordinamento della doppia funzione, civile e militare, a più efficace presidio della salute del Paese.

Ma anche le altre svariate e complesse attività sanitarie che la Croce Rossa spiega nel campo della medicina sociale, collaborando utilmente con gli altri organi statali e parastatali per salvaguardare la salute fisica della stirpe, rientrano nel quadro della mobilitazione sanitaria ai fini della sua nobile missione di guerra.

La lotta contro la tubercolosi e contro la malaria, per esempio, alla quale partecipa la Croce Rossa, così largamente ed efficacemente, può ben dirsi una palestra di addestramento per lo sviluppo assai maggiore che questi servizi sogliono assumere in tempo di guerra.

Il personale della Croce Rossa vi trova, difatti, continue occasioni di insegnamento e



di esperienza, specializzandosi sempre meglio, così da potere costituire, in caso di guerra, i necessari centri per le prime, più adeguate formazioni sanitarie.

All'infuori delle prestazioni di carattere straordinario, pure tanto proficue, che la Croce Rossa ha dato e può dare sempre più efficacemente nelle pubbliche calamità, anche le altre sue molteplici e benefiche opere di pace, devono, perciò, essere comprese nel suo normale ordinamento e nelle sue alte finalità di guerra.

Il provvedimento in esame non rappresenta adunque un privilegio di fronte agli obblighi generali di chiamata alle armi, ma mira ad utilizzare meglio le attività della Croce Rossa a servizio del Paese. Merita perciò il pieno consenso della Camera.

Ed io, associandomi *toto corde* alla relazione del camerata onorevole professor Salvi, ne traggo l'occasione graditissima per pregarvi di dare al voto di approvazione il significato di incoraggiamento e di riconoscenza alla grande e benemerita istituzione, nella quale, come diceva il nostro amato presidente, pulsa il cuore della Patria per la legge di amore che la governa e perchè aduna tutti i migliori sentimenti a vantaggio del Paese. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. 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 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana ».

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

### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole camerata Vassallo Ernesto a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

VASSALLO ERNESTO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto legge 24 ottobre 1930, n. 1416, che autorizza spese per opere pubbliche straordinarie. (695)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge già approvati per alzata e seduta:

Costituzione delle Commissioni d'inchiesta presso i Tribunali militari marittimi. (*Urgenza*). (619)

Liquidazione delle indennità d'infortunio del personale delle Ferrovie dello Stato e risoluzione delle relative controversie. (638)

Costituzione del comune di « Mussolinia di Sardegna ». (641)

Norme relative al matrimonio dei funzionari appartenenti alla carriera diplomatico-consolare. (643).

Corso legale e prescrizione delle monete di nichelio puro, a contorno liscio, da centesimi cinquanta. (665)

Trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal servizio permanente effettivo. (740)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia. (462).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione dell'autostrada Torino-Milano. (560)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per la applicazione del contributo per la manutenzione delle fognature da parte del Governatorato di Roma. (657)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1256, che approva una convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la Società Transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi. (710)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modificazioni al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea. (719)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana. (724)

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

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

Costituzione delle Commissioni d'inchiesta presso i tribunali militari marittimi. (Urgenza): (610)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	275
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Liquidazione delle indennità d'infortunio del personale delle ferrovie dello Stato e risoluzione delle relative controversie: (638)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	275
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Costituzione del comune di « Mussolinia di Sardegna »: (641)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	274
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Norme relative al matrimonio dei funzionari appartenenti alla carriera diplomatico-consolare: (643)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	275
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Corso legale e prescrizione delle monete di nichelio puro, a contorno liscio, da centesimi cinquanta: (665)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	275
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammi-

ragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal servizio permanente effettivo: (740)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	274
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2331, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia: (462)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	274
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1930, n. 264, col quale è stata approvata la convenzione per la concessione dell'autostrada Torino-Milano: (560)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	274
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1356, recante norme per l'applicazione del contributo per la manutenzione delle fognature da parte del Governatorato di Roma: (657).

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	274
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1256, che approva una convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la Società Transadriatica per l'esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Brindisi: (710)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza . . . . .	138
Voti favorevoli . . . .	274
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 DICEMBRE 1930

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1930, n. 1457, che apporta modifiche al Regio decreto-legge 6 settembre 1928, n. 2624, concernente i corsi speciali di pilotaggio e di osservazione aerea: (719)

Presenti e votanti. . . . 275

Maggioranza . . . . . 138

Voti favorevoli . . . . 274

Voti contrari . . . . . 1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1930, n. 1090, concernente deroga all'articolo 5 del Regio decreto-legge 12 febbraio 1930, n. 84, sull'ordinamento della Croce Rossa Italiana: (724)

Presenti e votanti. . . . 275

Maggioranza . . . . . 138

Voti favorevoli . . . . 275

Voti contrari . . . . . —

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alezzini — Alfieri — Amicucci — Angelini — Antonelli — Arcangeli — Ardissonne — Arnoni — Arpinati — Asquini.

Baccarini — Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Baragiola — Barbaro — Barengli — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Bascone — Basile — Belluzzo — Bertacchi — Biagi — Biancardi — Bianchi — Bianchini — Bifani — Bigliardi — Bisi — Blanc — Bodrero — Bombrini — Bonardi — Bono — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Brescia — Bruchi — Brunelli — Buttafochi.

Caccese — Caldieri — Calore — Calza Bini — Canelli — Cao — Capialdi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cardella — Cariolato — Cartoni — Carusi — Casalini — Casella — Castellino — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciardi — Cingolani — Colbertaldo — Costamagna — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Annunzio — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — Del Croix — De Marsanich — De Martino — De Nobili — Dentice Di Frasso — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Donzelli — Ducrot — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fani — Fantucci — Felicioni — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Forti — Franco.

Gabasio — Gaddi-Pepoli — Gaetani — Ganitano — Garelli — Gargioli — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gibertini — Giordani — Giuliano — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Grandi — Guglielmotti — Guidi-Buffarini.

Imberti — Irianni.

Josa.

Landi — Lanfranconi — Leale — Leicht — Leonardi — Leoni — Lessona — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini — Lunelli — Lupi — Lusignoli.

Macarini-Carmignani — Maggio Giuseppe — Manaresi — Maracchi — Marchi — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Mazza De' Piccioli — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Miori — Misciattelli — Molinari — Monastra — Morelli Eugenio — Moretti — Motta Giacinto — Mottola Raffaele — Mulè — Mussolini — Muzzarini.

Negrini — Nicolato.

Oggianu — Olivetti — Olmo — Orlandi.

Pace — Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pesenti Antonio — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pottino — Preti — Protti — Pupini — Putzolu.

Razza — Redaelli — Redenti — Riccardi Raffaele — Ricci — Ricciardi — Righetti — Riolo — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Rosboch — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Sansanelli — Sardi — Scarfiotti — Schiavi — Scorza — Scotti — Serena Adelchi — Serono Cesare — Serpieri — Sertoli — Severini — Sirca — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tredici — Trigona — Tròilo — Tullio. Ungaro.

Vacchelli — Varzi — Vascellari — Vaselli — Vassallo Severino — Vecchini — Verdi — Verga — Vezzani — Viale — Vianino — Vignino.

Zingali.

Sono in congedo:

Bartolini — Bruni.

Clavenzani.

Ferretti Piero — Foschini — Fossa.

Madia — Magrini — Maraviglia.  
Ricchioni.  
Savini.  
Turati.

*Sono ammalati:*

Ascenzi.  
Berta — Bilucaglia — Buronzo.  
D'Angelo — De Carli — Diaz.  
Igliori.  
Lantini.  
Manganelli — Melchiori.  
Zugni Tauro.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Bonaccini — Borgo.  
Calvetti — Cantalupo — Catalani — Ceci  
— Ceserani.  
Dalla Bona.  
Fregonara — Fusco.  
Garibaldi — Giuriati Domenico.  
Limoncelli.  
Malusardi — Marcucci — Marquet — Mu-  
scatello.  
Porro — Postiglione.  
Raffaelli — Rocca Ladislao.  
Salvo Pietro — Santini — Steiner — Sto-  
race Cinzio.  
Valery — Vinci.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'educazione nazionale ha chiesto che lo svolgimento dell'interrogazione degli onorevoli camerati Giuriati Domenico e Lusignoli, iscritta all'ordine del giorno, sia rinviato alla seduta di mercoledì 10 corrente.

Così rimarrà stabilito.

Si dia lettura di un'interrogazione presentata oggi.

GORINI, *segretario*, legge.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle comunicazioni e dei lavori pubblici, per conoscere quando si potrà rimediare ai gravi inconvenienti causati dal fatto che l'attraversamento del fiume Ticino fra Magenta e Trecate (linea Milano-Torino) è ancora a semplice binario.

« VARZI ».

PRESIDENTE. L'interrogazione testè letta sarà iscritta nell'ordine del giorno e svolta al suo turno.

**La seduta termina alle 17.40.**

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

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio esercito. (674)

2 — Aggiunta all'articolo 3 della legge 11 marzo 1926, n. 417, sulla istituzione di un ruolo unico di cappellani militari per il servizio religioso nel Regio esercito, nella Regia marina e nella Regia aeronautica. (628)

3 — Provvedimenti per la costruzione di cantine sociali e di altri stabilimenti cooperativi di produzione agricola. (653)

4 — Approvazione dell'Accordo italo-norvegese concluso in Roma il 31 luglio 1930, mediante scambio di note, tra il Regio Ministero degli affari esteri e la Legazione di Norvegia per l'abolizione della formalità del visto consolare sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali. (691)

5 — Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali. (699)

6 — Nuovo ordinamento della Regia aeronautica. (*Urgenza*). (672)

7 — Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica. (*Urgenza*). (707)

8 — Convenzione modificativa di quella vigente con la Società italiana di servizi marittimi per l'esercizio di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo Orientale e il Mar Nero. (714)

9 — Convenzione modificativa di quella vigente con la Società anonima « Navigazione Toscana », per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo B (Arcipelago Toscano). (715)

10 — Convenzione modificativa di quella vigente con la Società Anonima di Navigazione « La Meridionale », per l'esercizio delle linee di navigazione sovvenzionate costituenti il Gruppo E (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria). (716)

11 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al Corpo della Regia guardia di Finanza. (703)

12 — Conversione in legge del Regio decreto 10 luglio 1930, n. 1165, che porta modificazioni alla legge 23 giugno 1927, n. 1018, e al Regio decreto-legge 12 gennaio 1928, n. 96, concernente il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica. (708)

13 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 giugno 1930, n. 858, che modifica il

regime doganale dei prodotti dell'industria automobilistica. (678)

14 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1466, concernente la cessazione dalla carica degli attuali rettori e direttori delle Università e degli Istituti superiori e dei presidi e dei direttori delle relative facoltà e scuole e lo scioglimento delle Giunte per l'istruzione media. (726)

15 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1415, per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio. (735)

16 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 settembre 1930, n. 1458, che modifica quello del 19 maggio 1927, n. 868, recante norme per la disciplina della vendita delle carni fresche e congelate. (733)

17 — Conversione in legge dei Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417 e 13 novembre 1930, n. 1470, concernenti variazioni di bilancio e dei Regi decreti 30 ottobre 1930, n. 1449 e 13 novembre 1930, n. 1469, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31. (731)

18. — Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna. (*Urgenza*). (692)

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI



**QUADRO D'INSIEME DELLE MAPPE CATASTALI**

**1: 56.600**

**N.B. — La scala della planimetria originale è di 1: 25.000**







