

XCII.

TORNATA DI VENERDÌ 5 DICEMBRE 1930

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Sul processo verbale:		Convenzione modificativa di quella vi-	
BARBARO	3523	gente con la Società italiana di ser-	
Congedi	3523	vizi marittimi per l'esercizio di linee	
Petizione (Annunzio)	3524	di navigazione per l'Egitto, il Mediter-	
Disegni di legge (Presentazione):		raneo Orientale e il Mar Nero. — Con-	
CROLLALANZA: Prologa del termine asse-		venzione modificativa di quella vi-	
gnato per l'attuazione del piano di		gente con la Società anonima « Navi-	
risanamento della città di Palermo .	3524	gazione Toscana » per l'esercizio delle	
MOSCONI: Conversione in legge del Regio		linee di navigazione costituenti il	
decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1505,		Gruppo B (Arcipelago Toscano). —	
che reca provvedimenti diretti a fa-		Convenzione modificativa di quella vi-	
vorire lo sfruttamento della leucite na-		gente con la Società anonima di navi-	
zionale	3548	gazione « La Meridionale », per l'eser-	
— Conversione in legge del Regio decreto-		cizio delle linee di navigazione sovven-	
legge 13 novembre 1930, n. 1508, che		zionate costituenti il gruppo E (Isole	
autorizza il ministro per le finanze a		Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria).	3539
stipulare convenzioni per assicurare		CAO, sottosegretario di Stato	3539
il recupero dei crediti del Tesoro verso		Conversione in legge del Regio decreto-	
la Società « S. A. P. R. I. »	3548	legge 27 giugno 1930, n. 858, che	
— Conversione in legge del Regio decreto-		modifica il regime doganale dei pro-	
legge 6 novembre 1930, n. 1509, con-		dotti dell'industria automobilistica . .	3549
cernente la tassazione delle libera-		BENNI	3549
rità a favore di Istituti stranieri. . .	3548	Norme per la disciplina e lo sviluppo	
BALBO: Conversione in legge del Regio		delle migrazioni e della colonizzazione	
decreto- legge 30 ottobre 1930, n. 1510,		interna	3552
che modifica alcune disposizioni pre-		FELICIONI	3552
viste nel Regio decreto-legge 6 settem-		ANGELINI	3555
bre 1928, n. 2167, riguardante i sottuffi-		BIAGI	3557
ciali dell'arma aeronautica esonerati		OLIVETTI	3560
dal pilotaggio per motivi fisici . . .	3548	Disegni di legge (Approvazione):	
Disegni di legge (Discussione):		Indennità supplementare per gli ufficiali	
Nuovo ordinamento della Regia aereo-		del Regio esercito	3524
nautica	3530	Aggiunta all'articolo 3 della legge 11 mar-	
GUGLIELMOTTI	3530	zo 1926, n. 417, sulla istituzione di	
		un ruolo unico di cappellani militari	
		per il servizio religioso nel Regio eser-	
		cito, nella Regia marina e nella Regia	
		aeronautica	3525

<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>
<p>Provvedimenti per la costruzione di cantine sociali e di altri stabilimenti cooperativi di produzione agricola 3526</p> <p>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 3526</p> <p>Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali 3529</p> <p>Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica 3538</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al Corpo della Regia guardia di finanza 3548</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 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 3549</p> <p>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 3551</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1415, per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio 3551</p> <p>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 3551</p> <p>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 imprevidite dell'esercizio finanziario 1930-31 3552</p> <p>Relazioni (Presentazione):</p> <p>BONARDI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1930, n. 1425, che ha dato esecuzione alla proroga al 1º dicembre 1930 del «modus vivendi» italo-francese del 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di note intervenuta a Parigi il 30 maggio 1930. 3563</p>	<p>Disegni di legge (Votazione segreta):</p> <p>Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio esercito 3564</p> <p>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 3564</p> <p>Provvedimenti per la costruzione di cantine sociali e di altri stabilimenti cooperativi di produzione agricola 3564</p> <p>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 la abolizione della formalità del visto consolare sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali 3564</p> <p>Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali 3564</p> <p>Nuovo ordinamento della Regia aeronautica 3564</p> <p>Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica 3564</p> <p>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 3564</p> <p>Conversione modificativa di quella vigente con la Società anonima « Navigazione Toscana », per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo B (Arcipelago Toscano) 3564</p> <p>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) 3565</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al Corpo della Regia guardia di finanza 3566</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 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 3566</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 giugno 1930, n. 858, che modifica il regime doganale dei prodotti dell'industria automobilistica 3566</p>

	<i>Pag.</i>
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	3566
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1415, per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio	3566
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	3566
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	3566
Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna	3567
Interrogazioni (<i>Rinvio e annuncio</i>).	3568

La seduta comincia alle 16.

GORINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

Sul processo verbale.

BARBARO. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARBARO. L'onorevole Severini ha voluto ieri, parlando sul processo verbale, ricordare un suo discorso del 24 novembre fatto in occasione della conversione in legge di un decreto riguardante la benemerita Croce Rossa Italiana.

Il camerata Severini aveva colto tale occasione per esprimere, con parole commosse, la gratitudine delle popolazioni del Vulture — alle quali compio il dovere di mandare il mio saluto — per l'opera grandiosa compiuta in conseguenza del recente e doloroso cataclisma. Tutto ciò va benissimo; ma consentirà il camerata e amico onorevole Severini, che fra

quello, che egli ha ieri osservato, e quello che io avevo ieri l'altro dichiarato, non esiste alcun rapporto e tanto meno alcun contrasto, che d'altro canto non io sono stato inesatto, ma egli, se mai, ha frainteso.

Dalle mie parole, già acquisite agli atti parlamentari, si rileva chiaramente come io, ben lungi da qualunque riferimento a eventuale poca gratitudine da parte di chicchessia, abbia voluto esaltare il prodigio di ricostruzione compiuto in brevissimo tempo ed abbia voluto implicitamente far notare la severità di stile del Regime fascista, che compie le più grandi opere e non si preoccupa di metterle nella giusta luce e di darne risalto, ed ama quasi dimenticare. E questo rientra nel carattere stesso del Governo fascista, che cammina troppo celermente per avere il tempo di soffermarsi a contemplare ed a commentare la grandiosità della sua opera di ricostruzione. (*Applausi*).

Prima in Italia, — ed anche oggi fuori d'Italia —, la più piccola passerella pedonale da inaugurare provocava grandi speculazioni politiche a carattere reclamistico. Oggi si inaugurano magari diecine di opere importantissime e spesso non se ne parla affatto, o se ne parla quasi appena di sfuggita. (*Commenti*).

Ricordo personalmente, per non dire di altro, che ben 14 ponti sul litorale ionico furono, alcuni anni or sono, inaugurati da Sua Eccellenza Giuriati e dall'indimenticabile Michele Bianchi quasi senza una parola, certo senza un discorso. Ritengo che lo stesso sia stato fatto per l'opera di ricostruzione compiuta in seguito al terremoto del Vulture. Questo è bello, è nobilissimo e veramente fascista, anche se può sembrare a volte poco pratico. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Elefante, di giorni 1; Bascone, di 1; De Marsico, di 3; Lualdi, di 1; Palmisano, di 1; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Albertini, di giorni 3; Verga, di 1; Dentice di Frasso, di 5; Peglion, di 2; Puppini, di 1; Serena, di 2; De Martino, di 1; Bianchini, di 1; Biancardi, di 1; Peverelli, di 1.

(*Sono concessi*).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione pervenuta alla Presidenza.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 7439).

PRESIDENTE. Sarà inviata alla Giunta permanente delle petizioni.

Presentazione di un disegno di legge.

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

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

Proroga del termine di attuazione del piano di risanamento della città di Palermo (752).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato agli Uffici.

Approvazione 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.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 674-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.

Alla « Cassa Ufficiali », esistente presso il Ministero della guerra, è affidato il compito di corrispondere una indennità supplementare agli Ufficiali del Regio esercito, oltre quella che è corrisposta loro dall'Opera di previdenza per il personale militare e civile dello Stato.

Alla detta « Cassa Ufficiali », è conferita personalità giuridica. Essa è sottoposta alla vigilanza del ministro della guerra.

Agli effetti tributari si applicano alla « Cassa Ufficiali » le stesse disposizioni vigenti per l'Opera di previdenza.

(È approvato).

ART. 2.

La « Cassa Ufficiali » è amministrata da un Consiglio composto di 4 membri nominati

dal ministro della guerra e di uno nominato dal ministro delle finanze.

Il controllo sulle operazioni della « Cassa Ufficiali » e sui bilanci è affidato ad un Comitato di tre sindaci nominati due dal ministro della guerra ed uno dal ministro delle finanze.

I membri del Consiglio ed i sindaci durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Il servizio di Cassa è affidato all'Ufficio di amministrazione di personali militari vari.

Tutte le prestazioni per la « Cassa Ufficiali » sono gratuite.

(È approvato).

ART. 3.

Sono iscritti d'Ufficio alla « Cassa Ufficiali » gli ufficiali del Regio esercito in servizio permanente, durante il tempo in cui permangono in tale posizione e quando, essendone cessati, sono richiamati in servizio, durante il tempo del richiamo, purchè questo non sia inferiore a tre mesi.

(È approvato).

ART. 4.

Gli ufficiali del Regio esercito iscritti alla « Cassa Ufficiali » sono soggetti ad una ritenuta a favore della medesima dell'uno per cento sullo stipendio lordo.

L'importo delle ritenute è corrisposto alla « Cassa Ufficiali » dal Ministero della guerra, con le stesse modalità stabilite per il versamento del contributo all'Opera di previdenza.

(È approvato).

ART. 5.

I proventi delle ritenute di cui al precedente articolo 4 ed ogni altra attività della « Cassa Ufficiali » sono, per la parte eccedente i normali bisogni per il pagamento delle indennità, impiegati subito in acquisto di titoli del debito pubblico o in altri investimenti espressamente autorizzati dal Ministro della guerra su proposta del Consiglio di Amministrazione.

Possono altresì essere impiegati in prestiti da concedere agli ufficiali del Regio esercito iscritti alla « Cassa Ufficiali » nella misura e con le norme da approvarsi dal ministro della guerra su proposta del Consiglio d'Amministrazione.

(È approvato).

ART. 6.

L'indennità supplementare è corrisposta agli ufficiali del Regio esercito iscritti da

almeno sei anni alla « Cassa Ufficiali » o alla vedova o alla prole, nei casi previsti per la analoga indennità che corrisponde l'Opera di previdenza; e secondo norme che saranno stabilite con decreto del ministro della guerra su parere del Consiglio d'Amministrazione della « Cassa Ufficiali ».

L'indennità supplementare è pagata agli ufficiali iscritti all'atto del collocamento a riposo dalla posizione di servizio ausiliario, oppure all'atto del collocamento a riposo da qualsiasi altra posizione purchè con diritto a pensione vitalizia.

(È approvato).

ART. 7.

L'ammontare dell'indennità supplementare è stabilito provvisoriamente in misura uguale a quella dell'indennità corrisposta dall'Opera di previdenza, ma può essere variata in relazione alle disponibilità risultanti dai bilanci annuali e dagli oneri prevedibili per il futuro. Le variazioni saranno determinate, su proposta del Consiglio d'Amministrazione, dal ministro della guerra.

(È approvato).

ART. 8.

Con decreto reale su proposta del ministro della guerra, di concerto col ministro delle finanze, saranno stabilite tutte le altre norme che siano ritenute necessarie per l'applicazione della presente legge.

(È approvato).

ART. 9.

Gli ufficiali in aspettativa riduzione quadri, sono sottoposti alla ritenuta dell'uno per cento sullo stipendio ridotto che percepiscono, e all'atto del collocamento a riposo viene loro corrisposta l'indennità supplementare calcolata sull'ultimo stipendio ridotto percepito.

Però gli ufficiali che all'atto del collocamento in aspettativa riduzione quadri siano già iscritti alla « Cassa Ufficiali » possono chiedere di continuare il versamento della ritenuta sull'ultimo stipendio di attività e in tale caso liquideranno l'indennità supplementare su quest'ultimo stipendio.

(È approvato).

ART. 10.

La ritenuta di cui all'articolo 4 della presente legge dovrà avere inizio dal primo mese dell'esercizio finanziario in corso. Il

ministro della guerra determinerà le quote da versare sino al 30 giugno 1931 in modo che il versamento dell'intera ritenuta sia effettuato entro l'esercizio finanziario. La prima iscrizione d'ufficio deve essere effettuata dal primo giorno dell'esercizio finanziario in corso.

(È approvato).

ART. 11.

Gli ufficiali del Regio esercito iscritti alla « Cassa Ufficiali » che hanno cessato dopo il primo luglio 1930 e che cesseranno dal servizio permanente prima del raggiungimento dei sei anni stabiliti per il diritto alla indennità supplementare, potranno a domanda essere e rimanere iscritti sino al raggiungimento di detto limite o sino al collocamento a riposo, continuando il versamento di una ritenuta corrispondente all'uno per cento dell'ultimo stipendio loro percepito.

Quelli che fossero collocati a riposo prima del raggiungimento dei sei anni di iscrizione avranno diritto a tanti sestimi della indennità quanti sono gli anni di iscrizione, calcolando per un anno le frazioni superiori ai sei mesi.

Non saranno iscritti alla Cassa gli ufficiali che entro sei mesi dalla prima iscrizione vengano a raggiungere i limiti stabiliti per il collocamento a riposo.

(È approvato).

ART. 12.

La presente legge entrerà in vigore dal giorno dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: 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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Aggiunta all'articolo 3 della legge 11 marzo 1926, numero 417, sulla istituzione di un ruolo unico di cappellani militari per il servizio religioso

nel Regio esercito, nella Regia marina e nella Regia aeronautica.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 628-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:

« All'articolo 3 della legge 11 marzo 1926, n. 417, è aggiunto il seguente comma:

« Può peraltro prescindersi da tale limite di età quando trattasi di nominare di ruolo cappellani militari conservati temporaneamente in base ai Regi decreti 29 ottobre 1922, n. 1552 e 24 settembre 1923, n. 2307, e tuttora in servizio, ovvero cappellani militari incaricati, qualora gli uni e gli altri abbiano assunto i rispettivi uffici prima di aver superato il 40° anno di età ».

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

Approvazione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione di cantine sociali e di altri stabilimenti cooperativi di produzione agricola.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione di cantine sociali e di altri stabilimenti cooperativi di produzione agricola.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 653-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:

« Qualora la costruzione di cantine sociali, distillerie, latterie, caseifici e simili, da parte di società cooperative costituite fra agricoltori, risulti rispondere ad effettivi bisogni agricoli della regione, il prefetto, su domanda presentata dalla cooperativa, accompagnata dal piano particolareggiato dell'opera, può,

con suo decreto, sentito l'ufficio del Genio civile e previo parere conforme del Consiglio provinciale dell'economia, approvare il progetto e dichiarare la costruzione di pubblica utilità.

« La dichiarazione di pubblica utilità fatta dal prefetto vale a tutti gli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

« Con lo stesso decreto il prefetto può abbreviare i termini stabiliti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, per la procedura delle espropriazioni ».

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

Approvazione del disegno di legge: 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.

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

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 691-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.

Piena ed intera esecuzione è data allo 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.

Si dia lettura dell'Accordo.

GORINI, *segretario*, legge:

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Rome, le 31 juillet 1930-VIII.

Monsieur OVE C. L. VANGESTEN
Chargé d'Affaires de Norvège — Rome

Monsieur le Chargé d'Affaires,

Par Votre Note d'aujourd'hui Vous m'avez fait connaître que le Gouvernement Royal de Norvège, désireux de favoriser les relations commerciales entre l'Italie et la Norvège, verrait avec plaisir la conclusion d'un Accord stipulant, à titre de réciprocité, les règles suivantes:

1) Les certificats d'origine qui accompagnent les marchandises d'une des Parties contractantes destinées à l'autre sont exemptés de la formalité du visa consulaire.

2) Si, dans des cas exceptionnels, il se rend nécessaire d'exiger la légalisation consulaire des dits certificats, les deux Gouvernements s'engagent à exempter les dits certificats du paiement des droits de légalisation.

3) La même exemption aura lieu lors de la légalisation des factures commerciales pour les cas où une telle légalisation est requise.

4) Le présent arrangement entrera en vigueur à une date qui sera établie par un successif échange de notes.

5) L'arrangement pourra être dénoncé à tout moment et demeurera exécutoire jusqu'au terme d'un délai de trois mois à compter du jour de sa dénonciation par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

En réponse à la dite note j'ai l'honneur de Vous faire part que le Gouvernement Royal, également désireux de favoriser les relations commerciales entre l'Italie et la Norvège, accepte tout ce qui précède ainsi que la proposition que Votre Note d'aujourd'hui et la présent soient considérées comme un Arrangement passé à titre de réciprocité entre les deux Gouvernements sur la matière qui en forme l'objet.

En vous accusant réception de la liste — jointe à Votre Note — des autorités norvégiennes autorisées à délivrer les certificats d'origine, je tiens, à mon tour, à Vous faire connaître qu'en Italie les certificats d'origine sont délivrés par les autorités ci-dessous indiquées:

a) Les Bureaux de Douane du lieu de sortie des marchandises;

b) Les « Consigli ed Uffici Provinciali dell'Economia » du lieu d'origine ou de production des marchandises.

Veillez agréer, Monsieur le Chargé d'Affaires, les assurances de ma haute considération.

FANI

LEGATION ROYALE DE NORVEGE

Rome, le 31 juillet 1930-VIII.

Son Excellence Monsieur GRANDI
Ministre des Affaires Etrangères — Rome

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à Votre connaissance que le Gouvernement Royal de Norvège, désireux de favoriser les relations commerciales entre la Norvège et l'Italie verrait avec plaisir la conclusion avec le Gouvernement Royal Italien d'un accord stipulant à titre de réciprocité les règles suivantes:

1) Les certificats d'origine qui accompagnent les marchandises d'une des Parties contractantes destinées à l'autre sont exemptés de la formalité du visa consulaire.

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1930

2) Si, dans des cas exceptionnels, il se rend nécessaire d'exiger la légalisation consulaire des dits certificats, les deux Gouvernements s'engagent à exempter les dits certificats du paiement des droits de légalisation.

3) La même exemption aura lieu lors de la légalisation des factures commerciales pour les cas où une telle légalisation est requise.

4) Le présent arrangement entrera en vigueur à une date qui sera établie par un successif échange de notes.

5) L'arrangement pourra être dénoncé à tout moment et demeurera exécutoire jusqu'au terme d'un délai de trois mois à compter du jour de sa dénonciation par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Je serai reconnaissant d'être informé si le Gouvernement Italien est d'accord sur ce qui précède et je me permets de proposer, dans ce cas, que cette note et la réponse que Vous voudrez bien me faire parvenir au nom du Gouvernement Royal d'Italie soient considérées comme un arrangement passé à ce sujet entre les deux Gouvernements.

Ci joint la liste des autorités norvégiennes autorisées à délivrer les certificats d'origine. Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

OVE C. L. VANGESTEN

LEGATION ROYALE DE NORVEGE

Pour les cas où des certificats d'origine des marchandises sont exigés, les Autorités compétentes (le Ministère Royal des Finances et des Douanes) ont autorisé l'inspecteur des Douanes du lieu de sortie (voir liste ci-après) à délivrer de tels certificats sur la base des renseignements jugés nécessaires pour chaque cas.

LISTE DES BUREAUX COMPETENTS POUR DELIVRER LES CERTIFICATS D'ORIGINE

Halden	Langesund	Alesund
Sarpsborg	Kragerø	Molde
Fredrikstad	Risør	Kristiansund N.
Moss	Tvedestrand	Röros
Orje	Arendal	Nidaros
Kongsvinger	Grimstad	Levanger
Hamar	Lillesand	Steinkjer
Oslo: La Douane du chemin de fer	Kristiansand S.	Namsos
Oslo: La Douane centrale	Mandal	Mosjøen
Dröbak	Farsund	Mo
Drammen	Flekkefjord	Bodö
Holmestrand	Egersund	Sandnessjøen
Horten	Sandnes	Narvik
Tönsberg	Stavanger	Svolvær
Sandefjord	Skudesnesnavn	Harstad
Larvik	Kopervik	Tromsö
Brevik	Haugesund	Hammerfest
Porsgrunn	Odda	Vardo
Skien	Bergen	Vadsö
	Florö	Kirkenes

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 1 col testo dell'Accordo, di cui è stata ora data lettura.

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge avrà effetto dalla data che sarà fissata con un ulteriore scambio di note tra i due Governi.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali.

Se ne dia lettura.

GORINI, segretario. legge. (V. Stampato n. 699-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.

A partire dal 1° gennaio 1932 la concessione delle lotterie e tombole nazionali aventi scopi di beneficenza, culturali od assistenziali e patriottici è riservata al Capo del Governo, il quale provvederà con suo decreto, di concerto col ministro delle finanze:

a) a determinare gli enti ai quali sono fatte le concessioni e la specie di esse;

b) a fissare, per ognuno, l'importo dei biglietti e delle cartelle da emettere;

c) a stabilire l'ordine di svolgimento delle operazioni rispettive.

(È approvato).

ART. 2.

L'importo dei biglietti e delle cartelle che possono emettersi per lotterie e tombole nazionali non deve eccedere per ogni esercizio finanziario i 25 milioni di lire.

(È approvato).

ART. 3.

Le estrazioni non devono superare il numero di 6 in ogni esercizio finanziario.

Il ministro per le finanze ha la facoltà di raggruppare due o più operazioni omogenee, convertendole, ove occorra, con obbligo ai concessionari di compiere consorzialmente le rispettive operazioni.

(È approvato).

ART. 4.

È deferita al ministro per le finanze l'approvazione dei piani di ogni operazione e la data di estrazione, correlativamente all'ordine stabilito dal Capo del Governo, come all'articolo 1 della presente legge, ed al caso ed al modo di raggruppamento come allo articolo 3.

(È approvato).

ART. 5.

La tassa di privativa del 20 per cento e di bollo sui biglietti delle lotterie e sulle cartelle delle tombole, tanto di quelle nazionali, quanto di quelle deferite alla competenza dei Prefetti, a' sensi dell'articolo 60 del nuovo testo unico delle leggi sul lotto approvato col Regio decreto 29 luglio 1925, n. 1456, è abolita dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La tassa di bollo di cui all'articolo 88 della tariffa, allegato A), al Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3268, è stabilita, dalla stessa data, in centesimi dieci per biglietto o cartella per ogni lira o frazione di lira del prezzo unitario corrispondente.

Vi sono soggetti anche gli Istituti ed enti parificati nei riguardi tributari alle Amministrazioni dello Stato, ferma restando la esenzione per le piccole lotterie portata dal Regio decreto-legge 15 gennaio 1926, n. 85.

(È approvato).

ART. 6.

Il periodo di sospensione di ogni nuova concessione di lotteria o tombola nazionale, di cui all'articolo 89 del su citato testo unico è prorogato al 31 dicembre 1931.

(È approvato).

ART. 7.

Il ministro per le finanze ha facoltà di stabilire ogni altra norma che si rendesse necessaria per l'attuazione della presente legge, anche per coordinamento con le disposizioni regolamentari vigenti.

(È approvato).

ART. 8.

All'Amministrazione del Lotto è data facoltà di assumere direttamente l'esecuzione delle tombole e lotterie nazionali, di cui ai precedenti articoli 1 a 4.

Il ministro per le finanze è autorizzato a promuovere i provvedimenti occorrenti, con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Nuovo ordinamento della Regia aeronautica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Nuovo ordinamento della Regia aeronautica.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 672-A).

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

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

GUGLIELMOTTI. Onorevoli camerati, brevi parole per illustrare questo progetto di legge, che ha una importanza fondamentale, in quanto codifica in modo definitivo le norme che regolano l'azione e l'ordinamento dell'arma del cielo.

L'arma del cielo non ha creato le norme prima dell'azione: al contrario, invece, ha prima proceduto all'azione e oggi detta le sue norme definitive, che son frutto dell'esperienza.

La discussione dello scorso anno sul bilancio della aeronautica trovò tutti d'accordo nel constatare che i mezzi a disposizione dell'arma del cielo erano inadeguati rispetto alle esigenze ed allo sviluppo della navigazione e dello strumento di guerra aereo. Il Governo, confortato dall'adesione sincera e schietta della Camera e del Paese, ha durante l'anno compiuto ogni possibile sforzo per colmare la distanza che, in questa attività eroica della giovinezza italiana, corre tra l'alta preparazione degli spiriti e le deficienze della materia.

L'aeronautica sta compiendo un rapido e fortunato cammino: l'esempio dei migliori è sprone ai giovani: le prove quotidiane di consapevole ardimento accrescono in modo indubbio il prestigio ed il credito della nostra aviazione all'estero: ed essa sempre più si dimostra strumento formidabile al quale la Nazione deve rivolgere le sue cure più assidue

e tenaci. Ma il rapido cammino presuppone altresì un'assetto organico maturato nell'esperienza ed adeguato alle nuove esigenze.

L'aviazione è per anima e spirito all'antitesi con ogni concetto di pesantezza burocratica: ed è per questo che corregge e modifica i suoi ardimenti a seconda del bisogno e delle necessità. A ciò si ispira il disegno di legge che oggi si presenta all'approvazione della Camera.

In esso sono definitivamente, e senza possibilità di equivoco, stabiliti il compito e le caratteristiche dell'aviazione intesa come mezzo di rapida ed efficace avanscoperta per l'esercito e per la marina e come apparecchio di guerra rispondente ad un concetto di strategia autonomo nel quadro unitario della guerra moderna.

Tale divisione di compiti precisa obiettivi e responsabilità, senza tuttavia infirmare le direttive fondamentali dell'azione strategica, ed è quindi da considerarsi come necessario provvedimento che pone l'aeronautica su basi organiche solide e logiche. Infatti le aliquote aeree assegnate all'esercito e alla marina continuano nel loro compito, ma viene evitato ogni frazionamento di funzioni e garantita una piena unità di indirizzo e di comando: a tale scopo saranno istituiti altresì due ispettorati con funzione di collegamento.

Un'altra caratteristica del disegno di legge è la efficacia e al tempo stesso la semplicità con la quale saranno organizzati i servizi a terra, che rappresentano tuttavia un lato delicatissimo per l'ordinamento dell'arma, solo se si consideri la complessità del materiale, le molte specializzazioni, i rifornimenti, l'amministrazione, ecc. Orbene possiamo dire che nella disposizione dei servizi, che sono tutti vitali perchè l'armata aerea si muova ed agisca, non è nulla di superfluo, nulla di macchinoso, nulla di formalistico, nulla insomma che non risponda ad una necessità concreta: esempio quindi di semplificazione e di agilità burocratica, che potrebbe essere degno di molte e vaste applicazioni in altri scacchieri di attività civili e militari. L'aeronautica ha ridotto all'osso le così dette cariche speciali, non vi sarà alcun sperdimento di forza, ma ad ogni uomo in aria od in terra corrisponderà una funzione precisa ed un nobile dovere. Inoltre dobbiamo notare come nel reclutamento dei servizi a terra si tenga conto di quegli ufficiali che nell'adempimento del loro dovere fossero eventualmente divenuti inabili al servizio di volo. Ciò, oltre che una garanzia per questi prodi soldati, ha un valore psicologico e spirituale altissimo in quanto

rafforza i vincoli di solidarietà tra chi vola e chi prepara le condizioni necessarie al volo.

La relazione del progetto di legge accenna anche alla necessità di scindere le spese di esercizio dalle spese, diciamo così, patrimoniali, e questa è una esigenza evidente in quanto un bilancio straordinario stabilito ad abbastanza lunga scadenza per l'aumento del materiale conferisce un più ampio respiro per quanto riguarda il progressivo perfezionamento tecnico in un'arma come quella aerea, che è in periodo di continuo e talvolta perfino imprevedibile sviluppo.

Queste le linee fondamentali del progetto di legge; ma, oltrel'esame freddo delle disposizioni provvide in esso contenute, v'è, onorevoli camerati, una garanzia più alta e più sicura. L'esempio, che in ogni occasione i nostri aviatori offrono all'Italia ed al mondo nella opera quotidiana e nei rischi che affrontano, pur di mantenere alla Patria un primato luminoso di ardimento: e riprova di ciò è l'aumento sempre più confortante dei giovani che si votano a questa disciplina ed a questo apostolato.

L'anno che volge al termine ha veduto imprese memorabili e prove aeree insuperate: ma esso vuol concludersi con una gesta che dovrà rimanere impressa a caratteri d'oro tra quelle dell'aeronautica italiana. Le trasvolate oceaniche sono state finora audacia di uomini eccezionali, tra i quali l'Italia annovera molti dei suoi più arditi campioni, ma oggi l'aviazione nostra vuole offrire la prova che tali imprese per essa non sono soltanto virtù isolate ed individuali, ma s'inquadrano invece in un concetto di alta importanza militare e strategica. Dodici apparecchi trasvoleranno l'Atlantico in formazione serrata e saranno condotti dal giovane ministro della Rivoluzione, primo in tutti i più nobili e più alti esempi (*Applausi*): uomo che ogni giorno, condotto a termine rapidamente il suo lavoro di responsabilità a tavolino, salta sulla carlinga e porta la sua passione aeronautica negli spazi infiniti del cielo.

Quadrumviro Balbo: sull'ala tricolore che prenderà con voi le vie dell'Oceano, recate i voti, le speranze e l'orgoglio della giovinezza fascista. (*Vivissimi applausi*).

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

Procediamo alla discussione degli articoli. Domando al Governo se accetta il testo della Commissione.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Lo accetto, essendo concordato.

PRESIDENTE. Passiamo dunque all'esame degli articoli:

ART. 1.

La Regia aeronautica comprende: le forze militari aeree del Regno e delle Colonie.

Le forze aeree metropolitane sono alla dipendenza del Ministero dell'aeronautica il quale provvede alla relativa spesa; quelle coloniali sono alla dipendenza, per l'impiego, del Ministero delle Colonie, che vi provvede con i bilanci delle singole Colonie.

Nella presente legge viene considerata soltanto l'organizzazione delle forze aeree metropolitane.

L'organizzazione delle forze aeree coloniali è stabilita con apposita legge.

(È approvato).

ART. 2.

La Regia aeronautica si compone del seguente personale militare:

- A) Ufficiali;
- B) Sottufficiali;
- C) Truppa.

A) Ufficiali.

La gerarchia nei gradi di ufficiale è la seguente:

Ufficiali Generali:

Generale di squadra;
Generale di divisione; Tenente Generale del genio;
Generale di brigata; Maggiore Generale del Genio; Maggiore Generale Commissario.

Ufficiali Superiori:

Colonnello;
Tenente colonnello;
Maggiore.

Ufficiali inferiori:

Capitano;
Tenente } Ufficiali
Sottotenente, Maestro direttore }
di banda, Maestro di scherma. } Subalterni

B) Sottufficiali.

La gerarchia dei gradi di Sottufficiale è la seguente:

Maresciallo (di 1ª, di 2ª, di 3ª classe);
Sergente Maggiore;
Sergente.

C) *Truppa.*

La gerarchia nei gradi di truppa è la seguente:

Primo Aviere;
Aviere scelto;
Aviere.
(È approvato).

ART. 3.

La Regia aeronautica consta dei seguenti elementi:

a) arma aeronautica;
b) corpo del genio aeronautico;
c) corpo di commissariato aeronautico;
d) scuole militari della Regia aeronautica.

La ripartizione di ciascuno dei predetti elementi nelle sue parti è stabilita dai successivi articoli.

(È approvato).

ART. 4.

La Regia aeronautica metropolitana è così ordinata:

1 ufficio di Stato Maggiore;
4 comandi di zona aerea territoriale;
1 comando di aeronautica della Sicilia;
1 comando di aeronautica della Sardegna.

(È approvato).

ART. 5.

L'ufficio di Stato Maggiore è retto dal Capo di Stato Maggiore, coadiuvato da un sottocapo di Stato Maggiore, posto alle sue dirette dipendenze.

Le attribuzioni del Capo di Stato Maggiore e del sottocapo di Stato Maggiore sono stabilite con legge a parte.

L'ordinamento e le attribuzioni dell'ufficio di Stato Maggiore sono stabiliti con decreto Ministeriale.

(È approvato).

ART. 6.

Arma aeronautica.

L'arma aeronautica comprende:

a) l'armata aerea;
b) l'aviazione per il Regio esercito;
c) l'aviazione per la Regia marina.
(È approvato).

ART. 7.

Armata aerea.

L'Armata aerea è il complesso delle forze aeree destinate ad assolvere i compiti della guerra aerea, compresa la difesa aerea del territorio.

La squadriglia è l'unità organica fondamentale dell'Armata aerea.

Il gruppo è costituito da un Comando e da un numero variabile di squadriglie.

Lo stormo si compone di un Comando e un numero variabile di gruppi.

La brigata aerea si compone di un Comando e un numero variabile di stormi.

La divisione aerea si compone di un Comando e un numero variabile di brigate.

La squadra aerea si compone di un Comando e un numero variabile di divisioni.

La squadra, la divisione e la brigata costituiscono le grandi unità aeree.

L'Armata aerea è costituita da 42 gruppi di squadriglie, raggruppabili in un numero variabile di unità aeree di ordine superiore.

(È approvato).

ART. 8.

Aviazione per il Regio esercito.

L'aviazione per il Regio esercito comprende le forze aeree destinate ad assolvere i compiti che in pace ed in guerra ad essa verranno assegnati dai Comandi del Regio esercito.

Essa si compone di 15 gruppi di squadriglie da osservazione aerea, costituiti ciascuno da un Comando e da un numero variabile di squadriglie; la squadriglia è l'unità organica fondamentale dell'aviazione per il Regio esercito.

I gruppi di squadriglie saranno ordinati in cinque stormi aventi costituzione analoga a quella degli stormi dell'Armata aerea; la loro assegnazione agli stormi non potrà essere cambiata che previo concerto con il Ministero della guerra.

Il numero complessivo delle squadriglie dell'aviazione per il Regio esercito, la loro costituzione organica, la determinazione delle caratteristiche dei loro mezzi aerei nonché la loro dislocazione normale, sono stabiliti di concerto tra il Ministero dell'aeronautica e quello della guerra.

La dislocazione normale può essere temporaneamente variata su ordine dei Comandi del Regio esercito da cui le unità dipendono per l'impiego, previ accordi con la Regia aeronautica per il funzionamento dei servizi.

All'aviazione per il Regio esercito è preposto, con funzioni ispettive, un ufficiale della Regia aeronautica (ruolo naviganti) avente grado di generale di Brigata.

Le attribuzioni di detto Ispettore verranno determinate con apposito Regio decreto da emanarsi di concerto col Ministero della guerra.

(È approvato).

ART. 9.

Aviazione per la Regia marina.

L'aviazione per la Regia marina è costituita dalle forze aeree destinate ad assolvere i compiti di impiego che, sia in pace che in guerra, verranno assegnati dai Comandi della Regia marina.

Essa si compone di:

- quattro Comandi di aviazione;
- un numero variabile di squadriglie da ricognizione marittima;
- aerei imbarcati sulle navi.

I Comandi di aviazione sopradetti hanno, nei riguardi dei dipendenti reparti da ricognizione marittima, le attribuzioni dei Comandi di stormo.

Il numero complessivo delle squadriglie, la loro costituzione organica, la determinazione delle caratteristiche dei loro mezzi aerei nonché la loro dislocazione normale sono stabiliti di concerto tra il Ministero della aeronautica e quello della marina.

Ugualmente di concerto tra i due Ministeri sono stabiliti il numero degli aerei imbarcati, le loro caratteristiche, nonché il personale necessario per il loro impiego a bordo delle Regie navi.

All'aviazione per la Regia marina è preposto, con funzioni ispettive, un ufficiale della Regia aeronautica (ruolo naviganti) avente grado di generale di Brigata.

Le attribuzioni di detto Ispettore verranno determinate con apposito Regio decreto da emanarsi di concerto col Ministero della marina.

(È approvato).

ART. 10.

I Comandi e le unità dell'aviazione per il Regio esercito e di quella per la Regia marina dipendono direttamente dai Comandi del Regio esercito e della Regia marina per tutto quanto concerne il loro impiego nella guerra terrestre e marittima e il relativo addestramento nonché le questioni disciplinari che ne derivano. Le direttive e le istruzioni per l'addestramento e l'impiego di

queste unità sono di competenza dei Ministeri della guerra e della marina.

Dipendono invece, per il tramite gerarchico dai Comandi della Regia aeronautica, per il loro addestramento tecnico-professionale e per le questioni organiche, disciplinari, amministrative che ne derivano.

La dipendenza degli aerei imbarcati sulle Regie navi e delle unità imbarcate sulle Regie navi portaaerei è regolata da disposizioni a parte, emanate di concerto tra il Ministero dell'aeronautica ed il Ministero della marina.

I particolari concernenti le dipendenze sopradette verranno disciplinati in un regolamento da compilarsi di concerto fra i Ministeri interessati e da approvarsi con decreto Reale.

(È approvato).

ART. 11.

Gli osservatori delle squadriglie per il Regio esercito e per la Regia marina sono ufficiali rispettivamente del Regio esercito o della Regia marina, che abbiano conseguito il relativo brevetto.

Durante il servizio presso le squadriglie, tali ufficiali fanno parte costitutiva delle squadriglie stesse, pur continuando ad essere compresi nei quadri della rispettiva Arma o corpo e a vestirne la divisa.

Il numero degli ufficiali da comandare in servizio come osservatori, nonché la durata del servizio stesso, sono stabiliti di concerto tra i Ministeri interessati.

Gli ufficiali allievi osservatori sono comandati presso la Regia aeronautica nel numero e per la durata da stabilirsi di concerto tra i Ministeri interessati. Anche tali ufficiali continuano ad essere compresi nei quadri della rispettiva Arma o corpo e a vestirne la divisa.

Tutti gli ufficiali di cui sopra ricevono gli assegni e le indennità normali dall'Amministrazione alla quale appartengono. La Regia aeronautica provvede esclusivamente a corrispondere le indennità e competenze aeronautiche e quelle di missione.

La regolamentazione circa il servizio che debbono prestare gli anzidetti ufficiali presso i reparti della Regia aeronautica è stabilita di concerto tra i Ministeri interessati.

(È approvato).

ART. 12.

Il Regio esercito e la Regia marina, previo accordo con la Regia aeronautica, hanno facoltà di allenare all'osservazione aerea presso

le unità di cui agli articoli 8 e 9, proprio personale brevettato in soprannumero a quello contemplato nell'articolo precedente.

Tale personale rimane negli organici dell'Arma di provenienza ed a carico del bilancio del rispettivo Ministero.

(È approvato).

ART. 13.

Gli ufficiali dell'Arma aeronautica sono divisi in:

ruolo naviganti;
ruolo servizi;
ruolo specialisti.

I tre ruoli hanno carriera distinta. Non è ammesso il passaggio di ruolo salvo che dal ruolo naviganti al ruolo servizi, mediante norme legislative da emanare su proposta del Ministro dell'aeronautica, di concerto col Ministro delle finanze.

Gli ufficiali del ruolo naviganti esercitano le funzioni inerenti al comando, organizzazione e funzionamento delle unità aeree e coprono le cariche per essi previste nell'ordinamento degli organi centrali e territoriali della Regia aeronautica e negli ordinamenti degli altri enti militari e civili dello Stato.

Gli ufficiali del ruolo servizi disimpegnano i compiti inerenti alla organizzazione e funzionamento dei servizi a terra e in particolare degli aeroporti, caposaldi su cui si impernia il funzionamento dei reparti di volo.

Gli ufficiali del ruolo specialisti disimpegnano i compiti tecnico-professionali inerenti al personale e al materiale della propria categoria.

(È approvato).

ART. 14.

L'organico degli ufficiali dell'Arma aeronautica — ruolo naviganti — è il seguente:

Generali di squadra	5
Generali di divisione	7
Generali di brigata	21
Colonnelli	68
Tenenti colonnelli	166
Maggiori	160
Capitani	676
Subalterni	652

1755

(È approvato).

ART. 15.

Il ruolo servizi comprende le categorie aeroporti, Governo, maestri di scherma e maestri direttori di banda, per ciascuna delle quali l'organico è quello sottoindicato:

	Colonnelli	Tenenti Colonnelli	Maggiori	Capitani	Subalterni
Aeroporti	8	25	22	160	155
Governo . . . . .	..	..	..	53	94
Maestri di scherma . . . . .	..	..	..	..	20
Maestri direttori banda . . . . .	..	..	..	..	1

(È approvato).

ART. 16.

L'organico degli ufficiali dell'Arma aeronautica — ruolo specialisti — è il seguente:

Capitani	49
Subalterni	91
	140

(È approvato).

ART. 17.

Il ruolo specialisti è diviso nelle seguenti categorie per ciascuna delle quali l'organico è quello sottoindicato:

	CAPITANI	SUBALTERNI
Motoristi	6	11
Montatori	5	10
Radioaerologi	6	11
Armieri artefici	6	11
Elettricisti	6	11
Fotografi	4	9
Automobilisti	16	28
	49	91

Qualora nuove necessità tecniche e d'impiego lo rendessero necessario, il Ministero dell'aeronautica, di concerto con quello delle finanze, potrà, entro i limiti degli organici in vigore, e per quanto riguarda le categorie dei ruoli specialisti, procedere con decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, alla sop-

pressione di una o più categorie o alla creazione di nuove categorie, dettando le norme occorrenti per la sistemazione del personale facente parte delle categorie da sopprimere o di quello che dovrà far parte di nuove categorie.

(È approvato).

ART. 18.

Corpo del Genio.

Il Corpo del Genio aeronautico è costituito dagli ufficiali del Genio aeronautico ed esercita funzioni tecniche inerenti al progetto, alla sorveglianza sulla costruzione e sull'allestimento, all'armamento, al collaudo ed alla manutenzione del materiale aeronautico e degli immobili della Regia aeronautica.

Disimpegna inoltre ogni altro servizio tecnico inerente all'impiego degli aeromobili militari e la eventuale vigilanza tecnica sul materiale aeromobile dell'aviazione civile.

(È approvato).

ART. 19.

Il Corpo del Genio comprende:
direzioni territoriali delle costruzioni (con uffici staccati di sorveglianza);

direzioni territoriali del demanio, in ragione di una per ciascuna zona aerea territoriale (con uffici staccati del demanio);

due uffici autonomi del demanio, uno per l'aeronautica della Sicilia ed uno per l'aeronautica della Sardegna;

impianti sperimentali e stabilimenti varî.

(È approvato).

ART. 20.

Gli ufficiali del Corpo del Genio sono divisi in:

ruolo ingegneri;
ruolo assistenti tecnici.

I due ruoli hanno carriera distinta. Non è ammesso il passaggio di ruolo.

L'organico degli ufficiali del Corpo del Genio è il seguente:

	RUOLO INGEGNERI	RUOLO ASSISTENTI TECNICI
Tenente generale del Genio	1	..
Maggiori generali del Genio	3	..
Colonnelli	12	..
Tenenti colonnelli	27	..
Maggiori	20	..
Capitani	100	22
Subalterni	77	38
	<u>240</u>	<u>60</u>

(È approvato).

ART. 21.

Corpo di Commissariato.

Il Corpo di Commissariato aeronautico è costituito dagli ufficiali del Commissariato aeronautico ed esercita funzioni logistiche, tecnico-amministrative e contabili per quanto concerne i servizi: cassa, sussistenza, vestiario ed equipaggiamento e casermaggio.

(È approvato).

ART. 22.

Il Corpo di Commissariato comprende:
direzioni territoriali di Commissariato, in ragione di una per ciascuna zona aerea territoriale, con uffici staccati di Commissariato;

due uffici autonomi di Commissariato, uno per l'aeronautica della Sicilia ed uno per l'aeronautica della Sardegna;

depositi e stabilimenti varî.

(È approvato).

ART. 23.

Gli ufficiali del Corpo di Commissariato sono divisi in:

ruolo Commissariato;
ruolo Amministrazione.

I due ruoli hanno carriera distinta. Non è ammesso il passaggio di ruolo.

L'organico degli ufficiali del Corpo di Commissariato è il seguente:

	RUOLO COMMISSARIATO	RUOLO AMMINISTRAZIONE
Maggiore generale commissario	1	..
Colonnelli	6	..
Tenenti colonnelli	18	..
Maggiori	16	..
Capitani	74	51
Subalterni	70	92
	<u>185</u>	<u>143</u>

(È approvato).

ART. 24.

Al servizio sanitario della Regia aeronautica si provvede con gli stabilimenti sanitari del Regio esercito e della Regia marina previi accordi fra i Ministeri interessati.

Per lo speciale servizio sanitario aeronautico funzioneranno altresì: 4 istituti medico legali, depositi e stabilimenti varî della Regia aeronautica.

Tutti i servizi sanitari aeronautici vengono disimpegnati da ufficiali medici del Regio esercito o della Regia marina.

(È approvato).

ART. 25.

Il numero e il grado degli ufficiali medici occorrenti per assicurare il servizio sanitario della Regia aeronautica, sono i seguenti:

Colonnelli	5
Tenenti colonnelli	8
Maggiori	10
Capitani	67
Subalterni	90
	180
	180

(È approvato).

ART. 26.

Gli ufficiali medici del Regio esercito o della Regia marina da assegnarsi ai servizi aeronautici, previi accordi fra i Ministeri interessati, saranno collocati fuori quadro nei ruoli di provenienza e gli assegni e le competenze loro spettanti saranno corrisposti a carico del bilancio dell'aeronautica per tutto il tempo in cui gli ufficiali vi presteranno servizio.

(È approvato).

ART. 27.

Scuole.

Le scuole comprendono:

- la scuola di guerra aerea;
- la Regia Accademia aeronautica con scuola di pilotaggio;
- la scuola di osservazione aerea;
- la scuola caccia;
- la scuola bombardamento;
- la scuola specialisti.

L'ordinamento delle scuole è stabilito con decreto Reale emanato su proposta del Ministero dell'aeronautica col concerto del Ministero delle finanze e dei Ministeri della guerra e della marina, per quanto concerne la scuola di osservazione aerea.

(È approvato).

ART. 28.

All'insegnamento delle materie militari nelle scuole di cui all'articolo precedente, ed alla vigilanza sulle scuole civili di pilotaggio, si provvede con personale militare.

All'insegnamento delle materie non militari si può provvedere con insegnanti civili degli Istituti governativi.

(È approvato).

ART. 29.

Oltre gli elementi costitutivi della Regia aeronautica, considerati nella presente legge e che sono mantenuti permanentemente, vengono costituiti all'atto della mobilitazione, ovvero possono essere formati temporaneamente per istruzioni o per speciali necessità, ricorrendo anche a personale richiamato dal congedo, altri elementi di cui il numero e la costituzione sono stabiliti per decreto Reale.

Per le unità delle aviazioni per il Regio esercito e per la Regia marina saranno altresì presi preventivi accordi con il Ministero della guerra e della marina.

(È approvato).

ART. 30.

La suddivisione delle varie unità od enti previsti dalla presente legge, in minori reparti o elementi ed il numero dei reparti e degli elementi stessi, ove non siano in essa specificatamente indicati, sono stabiliti dal Ministero dell'aeronautica, previi accordi con i Ministeri della guerra e della marina per le unità delle aviazioni per il Regio esercito e per la Regia marina.

(È approvato).

ART. 31.

Al servizio della giustizia militare si provvede con i tribunali militari del Regio esercito e della Regia marina.

Il funzionamento di tale servizio è regolato con provvedimento a parte di concerto tra i Ministeri interessati.

(È approvato).

ART. 32.

La scelta degli uomini di truppa della Regia aeronautica sarà fatta dai Distretti militari e dai Depositi del Corpo Reali Equipaggi della marina, rispettivamente per i provenienti dalla leva di terra e di mare, secondo la quota e le modalità stabilite con i Ministeri interessati.

Alla tenuta a ruolo e alla matricola del personale in congedo provvederanno i distretti militari.

Nel caso in cui il personale in congedo della Regia aeronautica sia esuberante ai bisogni, l'eccedenza sarà trasferita nel Regio esercito o nella Regia marina secondo le modalità da determinarsi di concerto fra i Ministeri interessati.

(È approvato).

ART. 33.

Circostrizione territoriale.

Hanno giurisdizione territoriale:

a) i Comandi di zona aerea territoriale ed i seguenti enti che da essi dipendono:

le Direzioni territoriali dei servizi del materiale e degli aeroporti coi relativi magazzini e stabilimenti;

le Direzioni territoriali del demanio coi relativi magazzini e stabilimenti;

le Direzioni territoriali di Commissariato coi relativi magazzini e stabilimenti;

i Comandi dei centri di reclutamento e di mobilitazione;

i Comandi degli aeroporti militari;

b) il Comando dell'aeronautica della Sicilia:

il Comando dell'aeronautica della Sardegna ed i seguenti enti che da essi dipendono;

gli Uffici autonomi dei servizi del materiale e degli aeroporti coi relativi magazzini e stabilimenti;

gli Uffici autonomi del demanio coi relativi magazzini e stabilimenti;

gli Uffici autonomi del Commissariato coi relativi magazzini e stabilimenti;

i Comandi dei centri di reclutamento e mobilitazione;

i Comandi degli aeroporti militari;

c) le Direzioni territoriali delle costruzioni e degli approvvigionamenti coi relativi magazzini e stabilimenti.

(È approvato).

ART. 34.

Il territorio di giurisdizione dei Comandi di zona aerea, del Comando di aeronautica della Sicilia, del Comando di aeronautica della Sardegna e delle direzioni territoriali delle costruzioni e degli approvvigionamenti, è stabilito con decreto Reale, previ accordi con il Ministero della guerra o con il Ministero della marina, per quanto concerne le dipendenze dei reparti delle aviazioni per il Regio esercito o per la Regia marina.

Le Direzioni territoriali, fatta eccezione per quella delle costruzioni e degli approvvigionamenti, gli Uffici autonomi ed i Comandi dei centri di reclutamento e mobilitazione, hanno giurisdizione su tutto il territorio della rispettiva zona aerea territoriale e del rispettivo Comando di aeronautica.

Il territorio di giurisdizione di ciascun Comando di aeroporto militare è stabilito dal Ministero dell'aeronautica su proposta dei Comandi di Z. A. T.

(È approvato).

ART. 35.

Disposizioni generali e transitorie.

I Principi Reali sono sempre considerati in soprannumero alle tabelle organiche previste dalla presente legge.

Sono collocati fuori quadro, con decreto Ministeriale da registrarsi alla Corte dei conti:

a) il ministro ed il sottosegretario di Stato;

b) gli ufficiali appartenenti alla casa militare di S. M. ed alle case militari dei Principi Reali;

c) gli addetti aeronautici;

d) gli osservatori industriali;

e) gli ufficiali destinati alla Commissione suprema di difesa;

f) gli ufficiali allievi presso la Scuola di guerra, l'Istituto superiore di guerra marittima e presso gli istituti e le scuole non appartenenti alla Regia aeronautica, per corsi di durata superiore ai sei mesi;

g) gli ufficiali messi a disposizione di altri Ministeri, in seguito a richiesta di essi, per servizi che abbiano una durata superiore ai sei mesi;

h) gli ufficiali assegnati all'aeronautica coloniale.

Quando un ufficiale generale viene a cessare dalla carica di ministro o di sottosegretario di Stato mentre è completo l'organico degli ufficiali generali, potrà rimanere in soprannumero fino alla prima vacanza che si farà nel grado e nella carica che gli possono competere.

(È approvato).

ART. 36.

Gli ufficiali dell'Arma aeronautica — ruolo navigante — che diventino permanentemente inabili ai servizi di volo, possono essere trasferiti nel ruolo servizi e collocati in soprannumero nel ruolo stesso, qualora non vi sia disponibilità di posti, con le modalità e con i limiti da stabilirsi con le norme di cui all'articolo 13.

(È approvato).

ART. 37.

Nelle tabelle organiche stabilite dalla presente legge non sono compresi gli ufficiali di complemento.

Il loro numero è variabile dipendentemente dal gettito che annualmente si ottiene in virtù

delle disposizioni vigenti per il loro reclutamento.

Non sono altresì compresi nelle tabelle organiche stabilite dalla presente legge gli ufficiali delle Forze Armate invalidi di guerra o per incidenti di volo, riassunti in servizio.

Il numero medio degli ufficiali di complemento che dovranno prestare servizio di prima nomina è stabilito annualmente con la legge del bilancio.

(È approvato).

ART. 38.

La ripartizione degli ufficiali della Regia aeronautica tra i vari enti previsti dalla presente legge è stabilita dal Ministero dell'aeronautica, con apposite tabelle graduali e numeriche da approvarsi con decreto Reale.

La ripartizione degli ufficiali del Regio esercito e della Regia marina comandati in servizio presso i vari enti previsti dalla presente legge, sarà stabilita con decreto Reale previo concerto tra i Ministeri della guerra, della marina e dell'aeronautica.

(È approvato).

ART. 39.

L'ordinamento e le attribuzioni dei comandi, reparti e servizi della Regia aeronautica sono stabiliti con appositi regolamenti da approvarsi con decreto Reale, previ accordi con i Ministeri della guerra e della marina per quanto concerne le squadriglie del Regio esercito e della Regia marina e per la scuola di osservazione aerea.

(È approvato).

ART. 40.

Annualmente, con la legge del bilancio, verranno assegnati i fondi necessari per mantenere in efficienza le unità e gli enti della Regia aeronautica esistenti, con i relativi servizi accessori ed i materiali di consumo e di mobilitazione, nonché i mezzi per raggiungere gradualmente lo sviluppo delle forze, dei servizi e dei ruoli entro i limiti massimi stabiliti dalla presente legge.

Le variazioni annuali dei ruoli saranno stabilite in sede di bilancio previo concerto tra il Ministero dell'aeronautica e quello per le finanze.

L'organizzazione prevista dalla presente legge per quanto riguarda lo svolgimento,

costituzione o trasformazione di unità o di enti, verrà raggiunta gradualmente nei limiti delle disponibilità del bilancio con disposizioni particolari del Ministro per l'aeronautica, di concerto con i ministri della guerra e della marina per quanto concerne le aviazioni per il Regio esercito e per la Regia marina.

(È approvato).

ART. 41.

Sino a che la Regia aeronautica non abbia predisposto un congruo numero di piloti degli aerei imbarcati a bordo delle Regie navi, rimane stabilito che gli attuali piloti della Regia marina possono continuare a prestare servizio di volo, venendo gradualmente sostituiti con altrettanti elementi della Regia aeronautica nel termine di anni tre dalla data della presente legge.

(È approvato).

ART. 42.

Sono abrogati gli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 del Regio decreto 4 maggio 1925, n. 627, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, e tutte le altre disposizioni contrarie alla presente legge.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica.

Se ne dia lettura.

GORINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 707-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:

« Sono prorogate fino a tutto l'anno 1933 le sottoindicate disposizioni di carattere transitorio, il cui termine di scadenza è fissato a tutto l'anno 1930:

1º) Articolo 16 del Regio decreto-legge 14 gennaio 1926, n. 143, convertito nella legge 25 novembre 1926, n. 2150, in base al quale le cariche di Capo e di sottocapo di Stato Maggiore potranno essere conferite ad ufficiali generali e superiori, di grado inferiore a quello stabilito dalla legge stessa;

2º) Articolo 97 della legge 23 giugno 1927, n. 1018, modificato dal Regio decreto-legge 7 giugno 1928, n. 1278, in base al quale la permanenza minima presso i reparti di impiego richiesta per l'avanzamento potrà essere ridotta a due terzi;

3º) Articolo 12 del Regio decreto-legge 7 giugno 1928, n. 1278, in base al quale l'ufficiale che non abbia potuto conseguire, a suo turno, l'avanzamento, perchè non in possesso del requisito della permanenza minima presso i reparti di impiego, riprenderà, allorchè promosso, la sede di anzianità ed il posto di ruolo che avrebbe assunto qualora la promozione fosse stata tempestivamente effettuata;

4º) Articolo 95 della legge 23 giugno 1927, n. 1018, riguardante le modalità di effettuazione del computo per le promozioni per merito straordinario ed a scelta;

5º) Articolo 98 della legge 23 giugno 1927, n. 1018, col quale viene data al ministro dell'aeronautica la facoltà di ricoprire i posti vacanti nei quadri organici degli ufficiali della Regia aeronautica con criterio discrezionale in relazione alle esigenze del servizio;

6º) Articolo 12 della legge 20 giugno 1930, n. 958, per la parte relativa alla facoltà accordata al ministro dell'aeronautica di ricoprire i posti vacanti nei vari gradi di sottufficiale della Regia aeronautica, con criterio discrezionale, secondo le reali esigenze del servizio.

« La presente legge entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

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

Discussione dei seguenti disegni di legge:

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.

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

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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di tre disegni di legge di competenza del Ministero delle comunicazioni:

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.

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

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).

L'onorevole ministro delle comunicazioni chiede che questi disegni di legge siano esaminati con unica discussione. Se non vi sono osservazioni in contrario, rimarrà così stabilito.

Si dia lettura dei tre disegni di legge.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampati* nn. 714-A, 715-A, 716-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questi disegni di legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la Marina mercantile.

Ne ha facoltà.

CAO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Nella relazione al disegno di legge riguardante la Convenzione modificativa di quella vigente con la Società italiana di servizi

marittimi per l'esercizio delle linee di Egitto, del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero, come nelle altre due relazioni portate successivamente ai numeri 9 e 10 dell'ordine del giorno, riguardanti Convenzioni modificative di quelle vigenti per la Società anonima « Navigazione Toscana » e per la Società anonima di Navigazione « La Meridionale », sono contenute alcune osservazioni che rendono necessario un opportuno chiarimento.

È detto nei riguardi della Convenzione modificativa di quella vigente colla Società italiana di servizi marittimi, che l'onere previsto a carico dello Stato per lo svolgimento dei servizi con l'Egitto, il Mediterraneo Orientale e il Mar Nero, anziché venirsi gradualmente riducendo secondo le norme stabilite dall'articolo 14, rimane consolidato nella cifra complessiva annua di lire 12 milioni e 800 mila.

Si dice ancora che questa è una sostanziale modifica ai criteri di base fissati nella Convenzione 2 febbraio 1926, e che sarebbe desiderabile che in casi congeneri, tali modificazioni le quali vengono a costituire un gravame non indifferente per lo Stato, non avessero a ripetersi.

È necessario osservare che appunto l'articolo 14 della Convenzione 2 febbraio 1926, richiamata dall'onorevole relatore, dopo di avere stabilito che il contributo annuo di esercizio di lire 10 milioni e 200 mila è soggetto alla riduzione di anno in anno del 4 per cento di tale ammontare, soggiunge che tale riduzione potrà essere compensata dalla Società, previ accordi col Ministero, con un maggiore sviluppo dei servizi a condizione che, per effetto di tale sviluppo, la percorrenza complessiva in ciascun anno sia almeno eguale alla percorrenza annua iniziale, aumentata di tante volte il 4 per cento della percorrenza stessa quanti sono gli anni trascorsi.

In vista di ciò per i servizi di cui trattasi vennero a suo tempo stanziati in bilancio anche i fondi occorrenti per fronteggiare l'eventuale spesa per la compensazione della riduzione del contributo di cui sopra. La Società italiana di servizi marittimi che negli anni 1927-28 e 1929, col maggiore sviluppo dato ai suoi servizi, ha conseguito la compensazione della riduzione annuale del 4 per cento, ha ora proposto di modificare i servizi contemplati nella convenzione 2 febbraio 1926, per renderli meglio rispondenti alle esigenze del traffico e per fronteggiare efficacemente la ognor crescente concorrenza della bandiera estera. Alle proposte il Governo ha acceduto perchè conformi agli interessi nazionali, i quali

vengono favoriti dalla esistenza di più vasta rete di linee.

Tali modifiche di servizi importano nel periodo 1° gennaio 1930-31 dicembre 1936, data di scadenza della convenzione, un miliatico complessivo che supera quello globalmente richiesto nel periodo stesso (miglia 751,156) per l'ammissione al beneficio della compensazione della riduzione annuale del 4 per cento.

In sostanza quindi si è consentito che la compensazione di detta riduzione resti consolidata per gli anni dal 1930 al 1936 incluso e cioè fino al termine della convenzione originale per effetto della maggior percorrenza complessiva globale dei servizi da eseguirsi negli anni stessi.

Dato pertanto che la spesa per i servizi di cui trattasi non viene menomamente aumentata, in confronto a quella prevista per i servizi contemplati dalla convenzione 2 febbraio 1926 e già stanziata in bilancio, spesa che certamente sarebbe stata interamente assorbita per effetto della compensazione della riduzione annuale del 4 per cento, non sussiste che la modifica apportata alla su citata convenzione 2 febbraio 1926 costituisca un nuovo gravame per lo Stato.

È detto poi nella relazione sulla convenzione modificativa di quella vigente con la Società anonima « Navigazione Toscana » per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il gruppo B, che la Società asserisce di avere in tutti i titoli di spesa sofferto annuali aumenti sensibili, mentre ciò in regola generale non dovrebbe riscontrarsi, paragonando i costi del 1925 con gli attuali.

Aggiunge tuttavia la relazione stessa: « la vostra Giunta deve peraltro prendere atto della chiara assicurazione data dal Ministero di avere esaminata attentamente la situazione della Società « Navigazione Toscana » ed accertata la verità di quanto da essa venne esposto e conclude perciò con l'invito ad approvare la convenzione modificativa ».

Di fronte all'osservazione che gli aumenti sensibili nelle spese, denunciati dalla Società ed accertati dal Ministero, in regola generale non si dovrebbero riscontrare, è necessario informare l'onorevole relatore che il costo di costruzione delle navi, elemento importantissimo, che ha influenza specialmente sulle spese di ammortamento, di assicurazione ed interesse, si è eccezionalmente elevato, rispetto a quello calcolato all'atto della stipulazione della Convenzione 19 novembre 1925, per l'esercizio delle linee di navigazione del gruppo B (Arcipelago Toscano).

Ed invero il prezzo base delle nuove costruzioni navali, preso a calcolo per le Convenzioni del 1926, fu da un minimo di lire 2,500 ad un massimo di lire 3,650 a tonnellata lorda per le navi superiori a 100 tonnellate, mentre il prezzo base effettivo dei contratti di costruzione ha oscillato da un minimo di lire 4,550 ad un massimo di lire 7,960 a tonnellata.

È necessario osservare inoltre che è aumentato anche il costo del personale in confronto a quello basato sul trattamento in vigore del 1925.

Pare in fine opportuno ripetere che, prima di procedere alla stipulazione della Convenzione modificativa, tutti gli elementi di spesa sono stati accuratamente accertati dagli organi tecnici dell'Amministrazione della Marina mercantile, non solo, ma che alla valutazione di essi hanno anche partecipato gli organi dell'Amministrazione finanziaria. Quando questi accertamenti, e queste valutazioni hanno dimostrato che non sarebbe stato possibile che la Società concessionaria esercitasse i servizi alle condizioni previste dalla Convenzione originale, si è fatto luogo alla nuova Convenzione.

A proposito della relazione concernente la Convenzione modificativa a quella vigente con la Società anonima di navigazione « La Meridionale » che rileva come in generale, i costi sarebbero dal 1925 diminuiti anziché eccezionalmente cresciuti, mi riferisco senz'altro alle osservazioni da me fatte per il precedente disegno di legge.

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti, e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sui tre disegni di legge.

Procediamo alla discussione degli articoli dei singoli disegni di legge.

Disegno di legge n. 714.

ARTICOLO UNICO.

È approvata l'allegata convenzione in data 24 maggio 1930 modificativa di quella stipulata il 2 febbraio 1926 con la Società italiana di servizi marittimi, sedente in Roma per l'esercizio di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero.

Si dia lettura della convenzione.

GORINI, *segretario*, legge:

CONVENZIONE MODIFICATIVA DI QUELLA STIPULATA ALLA DATA DEL 2 FEBBRAIO 1926 CON LA SOCIETÀ ITALIANA DI SERVIZI MARITTIMI PER L'ESERCIZIO DI LINEE DI NAVIGAZIONE PER L'EGITTO, IL MEDITERRANEO ORIENTALE E IL MAR NERO.

Premesso che con convenzione in data 2 febbraio 1926, approvata con decreto ministeriale 16 febbraio 1926, registrato alla Corte dei conti il 9 marzo dello stesso anno, la Società italiana di servizi marittimi, sedente in Roma, assunse l'esercizio di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero, per la durata di anni 10 a cominciare dal 1º gennaio 1926, verso il corrispettivo da parte del Ministero delle comunicazioni di un contributo annuo iniziale di lire 10,200,000, aumentato di lire 2,600,000 con l'entrata in servizio sulla linea celere dell'Egitto, di cui al primo paragrafo dell'articolo 1º di detta convenzione, della nave di nuova costruzione indicata all'articolo 3 della convenzione medesima;

che con convenzione in data 16 marzo 1927, approvata con decreto ministeriale 19 stesso mese, registrato alla Corte dei conti il 21 marzo medesimo, la durata della suddetta convenzione 2 febbraio 1926 fu prorogata di un anno, restando perciò stabilita in anni undici a cominciare dal 1º gennaio 1926;

riconosciuta l'opportunità, per le mutate condizioni della economia nazionale e per nuovi orientamenti dei traffici marittimi di dare una nuova sistemazione alle linee per il Mediterraneo Orientale ed il Mar Nero, e di istituire una linea per l'Egeo.

FRA

il tenente generale di porto Cav. di Gr. Cr. GIULIO INGIANNI, *Direttore Generale della Marina Mercantile*, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni.

ED

il Gr. Uff. UMBERTO BROCCA, *Consigliere di Amministrazione e Direttore generale della Società italiana di servizi marittimi*, sedente in Roma, in nome e per conto della Società stessa in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Alla convenzione 2 febbraio 1926, stipulata con la Società italiana di servizi marittimi per l'esercizio delle linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale e il Mar Nero, sono portate le modificazioni di cui agli articoli seguenti:

ART. 1.

L'articolo 1 della convenzione 2 febbraio 1926 è sostituito dal seguente:

La Società Italiana di servizi marittimi, sedente in Roma, si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1) *Linea celere d'Egitto*. — Genova-Napoli-Siracusa-Alessandria e ritorno con approdo facoltativo a Marsiglia; 44 (quarantaquattro) viaggi all'anno; periodicità: settimanale e velocità normale di esercizio: miglia 17.50;

2º) *Linea circolare A*. — Genova-Napoli-Catania-Alessandria-Beirut-Tripoli-Costantinopoli-Napoli-Marsiglia-Genova; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 11 nel tratto Genova-Alessandria e miglia 10 nel rimanente percorso;

3º) *Linea circolare B*. — Genova-Napoli-Messina o Catania-Costantinopoli-Beirut-Alessandria-Napoli-Genova; periodicità: ogni 2 settimane; velocità normale di esercizio: miglia 11 nel tratto Alessandria-Genova e miglia 10 nel rimanente percorso;

4º) *Linea postale Tirreno-Danubio*. — Genova-Napoli-Catania-Costantinopoli-Sulinà-Galatz-Braila-Sulinà-Costantinopoli-Napoli-Marsiglia-Genova, con facoltà di sostituire gli approdi di Sulinà e del Danubio con prolungamento a scali del Mar Nero purchè non si verifichi complessivamente una minore percorrenza annua; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 10;

5º) *Linea postale commerciale Tirreno-Mar Nero*. — Genova-Napoli-Messina o Catania-Costantinopoli-Odessa-Batum-Costantinopoli-Napoli-Genova; periodicità: ogni 4 settimane; velocità normale di esercizio: miglia 9-10;

6º) *Linea postale commerciale Tirreno-Egeo*; — Genova-Napoli-Messina o Catania-Pireo-Salonicco-Smirne-Candia (oppure Candia-Smirne-Salonicco-Pireo) Napoli-Genova; periodicità ogni 4 settimane; velocità normale di esercizio: miglia 9.

ART. 2.

Durante l'anno 1930 dei 26 viaggi previsti sulla linea 3 di cui al precedente articolo 1 i primi due viaggi, agli effetti della presente convenzione, verranno ritenuti validi limitatamente al solo percorso Genova-Napoli-Messina o Catania-Costantinopoli, mentre nello stesso anno e nel successivo 1931 sulla linea 1, di cui allo stesso articolo, si effettueranno n. 46 viaggi per ciascun anno.

ART. 3.

L'articolo 14 della convenzione 2 febbraio 1926 è sostituito dal seguente:

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente convenzione, il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di lire dodicimilioni-ottocentomila (lire 12,800,000).

Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai $\frac{19}{20}$; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

ART. 4.

La presente convenzione ha effetto dal 1° gennaio 1930 e durata sino alla scadenza della convenzione 2 febbraio 1926.

Fatto a Roma, in tre originali addì 24 maggio 1930 — Anno VIII.

Per il Ministero delle comunicazioni

Il Direttore generale della marina mercantile

GIULIO INGIANNI.

Per la Società italiana di servizi marittimi

UMBERTO BROCCA.

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, l'articolo unico s'intende approvato insieme con l'allegata convenzione.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Disegno di legge n. 715.

ART. 1.

È approvata l'unita convenzione in data 27 agosto 1930, che modifica quella stipulata

il 19 novembre 1925 con la Società anonima « Navigazione Toscana », sedente in Livorno, per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il gruppo B (Arcipelago Toscano) elevando, con effetto dal 1° gennaio 1930, da lire 2,900,000 a lire 4,100,000 la sovvenzione annua stabilita dalla sopra citata convenzione 19 novembre 1925.

Si dia lettura della convenzione.

GORINI, segretario, legge:

CONVENZIONE MODIFICATIVA DI QUELLA IN DATA 19 NOVEMBRE 1925 STIPULATA CON LA SOCIETÀ ANONIMA « NAVIGAZIONE TOSCANA » PER L'ESERCIZIO DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE COSTITUENTI IL GRUPPO B) (ARCIPELAGO TOSCANO)

Premesso:

che con convenzione in data 19 novembre 1925 — approvata con decreto ministeriale 30 novembre 1925 — registrato alla Corte dei conti il 17 dicembre 1925 — la Società anonima « Navigazione Toscana » sedente in Livorno, assunse l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il gruppo B) (Arcipelago Toscano) per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di lire 2,900,000.

che con convenzione in data 16 marzo 1927, approvata con decreto ministeriale 19 marzo 1927, registrato alla Corte dei conti il 21 stesso mese, la durata della predetta convenzione 19 novembre 1925 fu portata ad anni ventuno.

La Società « Navigazione Toscana » ha ora esposto al Ministero delle comunicazioni:

che per l'aumento verificatosi in quasi tutti i titoli di spesa in confronto delle previsioni, l'esercizio finora compiuto dei servizi marittimi affidatile con la convenzione 19 novembre 1925 ha causato alla Azienda sociale sensibili perdite;

che il costo di costruzione delle navi essendosi eccezionalmente elevato rispetto a quello calcolato all'atto della stipulazione della su citata convenzione 19 novembre 1925, ed essa Società avendo esaurito ogni sua possibilità finanziaria con l'avvenuta costruzione ed assegnazione al servizio di un piroscalo della stazza lorda unitaria minima di 500 tonnellate prescritto dalla stessa convenzione 19 novembre 1925, stazza che ha dovuto elevare, per una migliore efficienza del servizio, a 742 tonnellate, si trova ora nella assoluta impossibilità, ove non intervengano opportune provvidenze statali, di soddisfare all'obbligo stabilito dalla suddetta convenzione 19 novembre 1925 di far costruire ed assegnare al servizio altre due navi rispettivamente da 300 e da 200 tonnellate di stazza lorda;

ed il Ministero delle comunicazioni avendo attentamente esaminata la situazione dell'Azienda sociale ed accertata la verità di quanto esposto, ha ritenuto assolutamente urgente, per assicurare la regolare continuità dei servizi marittimi del gruppo *B*) (Arcipelago Toscano) di addivenire con la Società ad alcune modificazioni dei patti contrattuali, per le quali, col minor sacrificio finanziario dello Stato, possa la medesima fronteggiare in avvenire le perdite di esercizio e portare a compimento il programma delle nuove costruzioni navali del detto gruppo *B*).

Quindi è che

FRA

il tenente generale di porto ispettore Cav. di Gr. Cr. GIULIO INGIANNI, *direttore generale della marina mercantile*, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni.

E

il Cav. Uff. Ing. LUIGI ORLANDO fu Giuseppe, *presidente del Consiglio di amministrazione della Società anonima « Navigazione Toscana »* sedente in Livorno in nome e per conto della Società stessa in virtù di regolare mandato

è stato concordato e stipulato quanto segue:

ART. 1.

I primi tre comma dell'articolo 2 della convenzione 19 novembre 1925, di cui nelle premesse alla presente, sono sostituiti dai seguenti:

« *Sovvenzione.* — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1 « è fissata in lire quattromilioncentomila (lire 4,100,000).

« La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del « prezzo del combustibile tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di « tonnellate 3300 di carbone e di un prezzo base di lire 150 a tonnellata cif Genova pri- « mario Cardiff ».

« La revisione avrà luogo soltanto quando la media dei prezzi del carbone riferentisi al « triennio precedente risulti superiore o inferiore al prezzo base suddetto di almeno il 15 per « cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alla media di cui sopra e per la « sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo ».

Per il triennio 1929-31 la revisione sarà effettuata in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile nell'anno 1929 per il consumo medio annuo di tonnellate 3700 di carbone ed il prezzo base di lire 200 a tonnellata di cui alla convenzione 19 novembre 1925 ed in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile nel biennio 1930-31 per il consumo medio annuo ed il prezzo base di cui al presente articolo.

ART. 2.

A modificazione dell'allegato 1 alla convenzione 19 novembre 1925, la stazza lorda dei due piroscafi di nuova costruzione da 300 e 200 tonnellate è elevata rispettivamente a 740 e 400 tonnellate restando in facoltà del concessionario di adibirli al servizio di qualunque linea di quelle contemplate dalla convenzione 19 novembre 1925. Il termine per l'entrata in servizio di questi due piroscafi è prorogato al 30 giugno 1930.

Per la linea 5 (Portolongone-Rio Marina-Cavo-Piombino) e per la linea 6 (Porto San Stefano-Giglio) il concessionario avrà facoltà di adibirvi piroscafi di stazza lorda rispettivamente di tonnellate 300 e 200.

ART. 3.

Il concessionario si obbliga di munire i piroscafi addetti alle linee sovvenzionate da esso esercitate degli impianti radiofonici prescritti dalle norme vigenti e da quelle che saranno in seguito emanate sul servizio delle radiocomunicazioni, senza obbligo di imbarcare apposito personale specializzato.

ART. 4.

La presente convenzione ha effetto dal 1º gennaio 1930 e durata sino alla scadenza della convenzione 19 novembre 1925.

ART. 5.

All'atto della stipulazione della presente convenzione il concessionario dovrà prestare un supplemento di cauzione di lire centoventimila (lire 120,000) nelle forme stabilite dall'articolo 21 della convenzione 19 novembre 1925.

ART. 6.

Tutte le clausole e condizioni stabilite dalla convenzione 19 novembre 1925, dalla tabella delle linee e dal capitolato *B* annessi alla medesima, si intendono applicabili alla presente convenzione in quanto non siano da questa modificate.

Fatto a Roma in tre originali addì 27 agosto 1930 — Anno VIII.

*Per il Ministero delle comunicazioni
Il Direttore generale della marina mercantile*

GIULIO INGIANNI.

Per la Società navigazione toscana

Ing. LUIGI ORLANDO.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 1 con la convenzione testè letta.

(È approvato).

ART. 2.

Alla maggiore spesa derivante dalla convenzione modificativa di cui all'articolo precedente sarà provveduto a carico della somma di lire 5,155,000 autorizzata dal Regio decreto-legge 13 dicembre 1928, n. 3103, e già compresa negli stanziamenti previsti nella tabella allegata al suddetto Regio decreto-legge.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Disegno di legge n. 716.

ART. 1.

È approvata l'unita convenzione in data 7 agosto 1930, che modifica quella del 7 novembre 1925 vigente con la Società anonima di Navigazione « La Meridionale », sedente in Palermo, per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo *E* (isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria) elevando, con effetto dal 1º gennaio 1930, da lire 2,025,000 a lire 2,725,000 la sovvenzione annua stabilita dalla sopra citata convenzione 7 novembre 1925.

Si dia lettura della convenzione.

GORINI, segretario, legge:

CONVENZIONE MODIFICATIVA DI QUELLA IN DATA 7 NOVEMBRE 1925 PER
L'ESERCIZIO DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE COSTITUENTI IL GRUPPO *E*
(ISOLE EGADI, PELAGIE, USTICA E PANTELLERIA).

Premesso:

che con convenzione in data 7 novembre 1925 — approvata con decreto ministeriale 24 stesso mese, registrato alla Corte dei conti addì 9 dicembre 1925 — il signor Giovanni Pirlara fu Francesco, domiciliato a Palermo, assunse, per Società da costituire, l'esercizio delle linee di navigazione sovvenzionate costituenti il Gruppo *E* (isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria), per la durata di anni venti a cominciare dal 1º gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di lire 2,025,000;

che con decreto ministeriale 15 febbraio 1926 — registrato alla Corte dei conti il 25 stesso mese — al signor Giovanni Pilara fu Francesco fu sostituita nella convenzione predetta a tutti gli effetti la Società Anonima di Navigazione « La Meridionale » sedente in Palermo;

che con convenzione in data 16 marzo 1927, approvata con decreto ministeriale 19 marzo 1927, registrato alla Corte dei conti il 21 stesso mese, la durata della predetta convenzione 7 novembre 1925 fu portata ad anni ventuno.

La Società « La Meridionale » ha ora esposto al Ministero delle comunicazioni:

che per l'inasprimento verificatosi dopo la stipulazione della convenzione 7 novembre 1925 in quasi tutti i titoli di spesa, inasprimento non attenuato dai proventi del traffico, l'esercizio finora compiuto dei servizi marittimi affidatile con la convenzione stessa è risultato fortemente passivo;

che il costo di costruzione delle navi essendosi eccezionalmente elevato rispetto a quello calcolato all'atto della stipulazione della suaccennata convenzione, ed essa Società avendo esaurita ogni sua disponibilità finanziaria con l'avvenuta costruzione di uno dei due piroscafi di 800 tonnellate di stazza lorda prescritti dalla convenzione stessa, si trova ora nella impossibilità, ove non intervengono opportune provvidenze statali, di soddisfare all'obbligo della costruzione del secondo piroscavo;

ed il Ministero delle comunicazioni avendo attentamente esaminata la situazione della Azienda sociale ed accertata la verità di quanto esposto da « La Meridionale », ha ritenuto assolutamente urgente, per assicurare la regolare continuità dei servizi marittimi del Gruppo E, di addivenire con la Società ad alcune modificazioni dei patti contrattuali, per le quali, col minor sacrificio finanziario dello Stato, possa la medesima fronteggiare in avvenire le perdite di esercizio e adempiere all'obbligo della costruzione del secondo piroscavo; sanzionando, in pari tempo, alcune varianti alle linee del gruppo predetto, che, in seguito a reiterati voti delle popolazioni delle isole di Lampedusa e Linosa si dovettero attuare fin dal settembre 1926 per soddisfare ad effettive ed urgenti necessità delle popolazioni stesse,

Quindi è che

FRA

il Tenente Generale di Porto, Ispettore, Cav. di Gr. Cr. GIULIO INGIANNI, *Direttore generale della marina mercantile*, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni.

E

il sig. Comm. ROBERTO POTTINO del fu Gaetano, *Presidente della Società Anonima di Navigazione « La Meridionale »*, sedente in Palermo in nome e per conto della Società stessa, in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto segue:

ART. 1.

I primi tre comma dell'articolo 2 della convenzione 7 novembre 1925, di cui nelle premesse alla presente, sono sostituiti dai seguenti:

« *Sovvenzione.* — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1 « è fissata in lire due milioni settecento venticinque mila (lire 2,725,000).

« La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo « del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate « 3600 di carbone e di un prezzo base di lire 150 a tonnellata cif Genova primario « Cardiff.

« La revisione avrà luogo soltanto quando la media dei prezzi del carbone riferentisi « al triennio precedente risulti superiore o inferiore al prezzo base suddetto di almeno il 15 « per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alla media di cui sopra e per « la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

« Per il triennio 1929-31 la revisione sarà effettuata in relazione alle variazioni del prezzo « del combustibile nell'anno 1929 per il consumo medio annuo di tonnellate 4100 di carbone « ed il prezzo base di lire 200 a tonnellata di cui alla convenzione 7 novembre 1925 ed in « relazione alle variazioni del prezzo del combustibile nel biennio 1930-31 per il consumo « medio annuo ed il prezzo base di cui al presente articolo ».

ART. 2.

Nella tabella delle linee di navigazione del Gruppo *E*, allegato uno, alla convenzione 7 novembre 1925, la parte avente il titolo « Servizi marittimi locali » è sostituita con effetto dal 1º settembre 1926 dalla seguente:

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

« *Linea I.* — Trapani-Favignana-Marsala-Mazara del Vallo-Pantelleria-Scauri o Tracino-Lampedusa-Mahdia (Tunisia); Lampedusa-Linosa-Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa-Scauri o Tracino-Pantelleria-Mazara del Vallo-Marsala-Favignana-Trapani; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

« Gli approdi a Scauri e Tracino verranno eseguiti a settimane alternate e cioè una settimana a Scauri andata e ritorno, un'altra settimana a Tracino andata e ritorno ».

« *Linea II.* — Trapani-Palermo e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

« *Linea III.* — Trapani-Favignana-Levanzo-Marettimo e ritorno; periodicità: bisettimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

« *Linea IV.* — Palermo-Ustica e ritorno; periodicità: quattro volte alla settimana; velocità normale di esercizio: miglia 10 ».

ART. 3.

Il termine per l'entrata in servizio dei due piroscafi di nuova costruzione della stazza lorda unitaria minima di 800 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, di cui all'allegato uno alla convenzione 7 novembre 1925, è prorogato, per uno di essi al 31 dicembre 1929 e per l'altro piroscafo al 31 dicembre 1932.

In attesa dell'entrata in servizio di questi piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni. Per l'impiego di questo materiale a decorrere dal 1º luglio 1929 ed in ogni caso non oltre le date indicate al primo comma del presente articolo per l'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, non sarà applicata la riduzione di sovvenzione prevista dall'articolo 7 del capitolato, sia per la deficienza di velocità che per la deficienza di tonnellaggio.

ART. 4.

Il concessionario si obbliga di trasportare da Palermo ad Ustica in esenzione di nolo, ed a richiesta del Ministero dell'interno nel periodo dal 1º giugno al 30 settembre, cento metri cubi di acqua per ogni viaggio della linea 4 di cui all'articolo 2 della presente convenzione.

ART. 5.

Salvo quanto è stabilito ai precedenti articoli 2 e 3, la presente convenzione ha effetto dal 1º gennaio 1930 e durata sino alla scadenza della convenzione 7 novembre 1925.

ART. 6.

La cauzione di cui all'articolo 18 della convenzione 7 novembre 1925, modificata con decreto ministeriale 17 febbraio 1927 (registrato alla Corte dei conti il 23 stesso mese, bilancio comunicazioni, registro n. 18 marina mercantile, foglio 324) è determinata nella misura del venti per cento della sovvenzione annua di cui all'articolo 1º della presente convenzione.

ART. 7.

Tutte le clausole e condizioni stabilite dalla convenzione 7 novembre 1925, dalla tabella delle linee e dal capitolato *B*, annessi alla medesima, si intendono applicabili alla presente convenzione in quanto non siano da questa modificate.

Fatta a Roma in tre originali, addì 7 agosto 1930 — Anno VIII.

*Per il Ministero delle comunicazioni
Il direttore generale della marina mercantile*

GIULIO INGIANNI.

Per la Società Anonima di Navigazione « La Meridionale »

ROBERTO POTTINO fu GAETANO.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 1, con la convenzione testè letta.

(*E approvato*).

ART. 2.

Alla maggiore spesa derivante dalla convenzione modificativa di cui all'articolo precedente sarà provveduto a carico della somma di lire 5,155,000 autorizzata dal Regio decreto-legge 13 dicembre 1928, n. 3103 e già compresa negli stanziamenti previsti nella tabella allegata al suddetto Regio decreto-legge.

(*E approvato*).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Ne ha facoltà.

MOSCONI, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1505, che reca provvedimenti diretti a favorirè lo sfruttamento della leucite nazionale. (754)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1509, concernente la tassazione delle liberalità a favore di istituti stranieri. (755)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1930, n. 1508, che autorizza il ministro delle finanze a stipulare convenzioni per assicurare il ricupero dei crediti del Tesoro verso la Società « S. A. P. R. I. ». (756)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro per le finanze, della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati alla Giunta generale del bilancio.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, *ministro dell'aeronautica*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1510, che modifica alcune disposizioni previste nel Regio decreto legge 6 settembre 1928, n. 2167, riguardante i sottufficiali dell'arma aeronautica esonerati dal pilotaggio per motivi fisici. (753)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dell'aeronautica della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Giunta generale del Bilancio.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al Corpo della Regia guardia di finanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al Corpo della Regia guardia di finanza.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 703-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 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al corpo della Regia guardia di finanza ».

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 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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1165, che porta modifiche 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.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 708-A).

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

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1165, che porta modifiche 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. »

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 27 giugno 1930, n. 858, che modifica il regime doganale dei prodotti dell'industria automobilistica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 giugno 1930, n. 858, che modifica il regime doganale dei prodotti dell'industria automobilistica.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 678-A).

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

BENNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENNI. Questo disegno di legge, a prima vista, rassomiglia ad una normale disposizione di legge per dazi doganali; ma, in questo caso, l'industria automobilistica è tale che merita una considerazione specifica in rapporto allo spirito dello stesso disegno di legge.

Dobbiamo anzitutto stabilire la differenza straordinaria che esiste fra l'industria automobilistica europea in generale e quella americana in ispecie e tra quella italiana ed europea. Le cifre della produzione industriale americana sono tali che stabiliscono una differenziazione assoluta sulle possibilità dei due paesi per poter valutare i prezzi di concorrenza, di produzione e di vendita.

Quando diciamo che nel 1929 furono prodotti nell'America del Nord 4,940,000 automobili di cui le esportazioni contano solamente per 540,000 automobili, cioè l'11 per cento e vediamo che in Italia nel 1929 si sono prodotte 39,000 automobili, di cui 20,000 esportate, comprendiamo subito la differenza delle due produzioni.

Il 1930 ha ancora peggiorato la situazione, ed è grave per l'America che da 4 milioni è scesa a 3 milioni circa, diminuendo la sua esportazione da 540 mila a 250 mila, cioè alla metà. L'industria italiana su un totale di circa 60 mila automobili ne ha esportate 25 mila.

È possibile che l'industria automobilistica debba cadere? Non lo credo, perchè questa industria, oltre a dar lavoro in Italia a circa 50,000 operai nella sua produzione, serve esclusivamente al paese quale industria-chiave, come si dice in Inghilterra, industria cioè di difesa nazionale.

Ed ecco perchè il Governo ha creduto opportuno di aumentare i dazi doganali sulle automobili: per poter mantenere in modo sicuro questa possibilità di lavoro in Italia e di esportazione in un'industria la quale ha delle caratteristiche speciali. In ogni paese che esporta, l'automobile rappresenta un poco l'aristocrazia dell'esportazione, e l'Italia non poteva mancare, nel mondo, a riprendere quel primato che, in situazione differente, ha avuto alcuni anni or sono, e che semplicemente per condizioni di consumo interno, come nel caso americano, ha dovuto a poco a poco, perdere per la strada.

Questo disegno di legge, oltre a dare un aumento di dazio per l'automobile in genere,

dà un aumento anche per i pezzi staccati. È questione questa assolutamente tecnica, che mette il nostro paese, dal punto di vista doganale, indipendentemente dall'altezza minore o maggiore della tariffa, sopra una strada di protezione completa del prodotto, e non di una protezione del prodotto che possa essere girata attraverso l'introduzione di parti staccate e lavorate per trasformare l'industria vera e propria di montaggio in uno sfruttamento dell'industria straniera nel nostro paese.

La verità è che, attraverso una differenziazione di voci, entravano in Italia, per effetto di uno spirito tariffario completamente diverso, tutte le diverse parti staccate dell'automobile, le quali potevano servire per tutt'altro uso che per l'automobile, e pagavano una tariffa minore, mettendo in condizioni difficili le nostre industrie.

Ecco perchè il decreto stabilisce una nuova linea di difesa delle parti staccate o di parti di prodotto, per rispondere completamente allo spirito della tariffa doganale.

Si comprende come da parte di taluno quest'aumento di tariffa possa preoccupare, in quanto si ritiene che l'aumento di tariffa possa portare del danno, non immediato, ma mediato, allo sviluppo della nostra industria. Esso potrà preoccupare, si dice, anche da questo punto di vista: se noi aumentiamo i dazi sopra certe macchine, non potremo stabilire quella linea di ribasso dei prezzi che possa dare sviluppo a questa industria, e quindi determinare la riduzione dei prezzi delle automobili.

La verità è che se quest'idea in teoria può essere logica, nel caso delle automobili ha importanza enormemente minore. Perchè nell'automobile non è tanto il prezzo di acquisto che può valere per sviluppare la vendita, ma il costo di manutenzione e di esercizio, che nell'automobile è enormemente superiore; e non è certamente di fronte alla differenza di qualche migliaio di lire, ma per pochissime unità, che si può stabilire una maggiore o minore possibilità dello sviluppo dell'automobile in Italia.

La realtà è anche questa: che l'industria automobilistica italiana è in condizioni enormemente difficili per ragioni che stanno di là dalla cifra di produzione, perchè essa deve rispondere tanto di fronte ai consumi interni, quanto ai problemi dell'esportazione; quindi deve frazionare enormemente la sua produzione per potere rispondere alle richieste, ai desideri di tutti i clienti, sia in Italia

che all'estero. Quando vediamo che il 50 per cento della sua produzione si distribuisce all'estero, e deve quindi rispondere alla richiesta di tutti i paesi, verso i quali soltanto da pochi anni rivolge la sua esportazione, comprendiamo come questo costo debba certamente aumentare.

E quando vediamo che anche in Italia è possibile vendere delle macchine che si possono chiamare utilitarie, al costo di circa 15 mila lire ciascuna, troviamo che la protezione proposta attualmente dal nostro Governo non può certamente influire a diminuire le richieste, in quanto il costo della macchina stessa è assai minore del costo totale di esercizio e di manutenzione.

Ma, come dicevo prima, un'altra caratteristica ha questa proposta. L'industria automobilistica è industria-chiave, un'industria essenziale per il Paese. Noi sappiamo quanto l'automobile abbia servito nella passata guerra e sappiamo quindi che a qualsiasi evenienza dobbiamo essere pronti per potere avere in piena efficienza un'industria che possa rispondere a qualsiasi necessità.

Ecco perchè questa proposta di legge deve avere la vostra completa approvazione. Pensiamo che, per quanto la nostra industria automobilistica sia assai piccola in confronto all'industria straniera, essa, producendo dalle 60 alle 70 mila macchine all'anno, dà un movimento che va da un miliardo e mezzo circa a due miliardi e dà lavoro e circa 50 mila operai; pensiamo che è un'industria sussidiaria per quella dell'aviazione, industria quest'ultima verso cui il nostro Governo e il ministro dell'aviazione vogliono spingere l'Italia per un sempre maggiore sviluppo e per una affermazione di essa nel mondo.

È per questo che dobbiamo rispondere, dando la nostra completa approvazione a questa proposta di legge (*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 27 giugno 1930, n. 858, che modifica il regime doganale dei prodotti della industria automobilistica ».

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 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.

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

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 726-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 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 ».

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 23 ottobre 1930, n. 1415, per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23

ottobre 1930, n. 1415, per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 735-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 ottobre 1930, n. 1415, contenente disposizioni per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio ».

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 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.

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

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 733-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 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 ».

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 dei Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417 e 13 novembre 1930, n. 1470, concernenti variazioni di bilancio e convalidazione 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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417 e 13 novembre 1930, numero 1470, concernenti variazioni di bilancio e convalidazione 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.

Se ne dia lettura.

GORINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 731-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:

« Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417, e 13 novembre 1930, n. 1470; e sono convalidati i Regi decreti 30 ottobre 1930, n. 1449, e 13 novembre 1930, n. 1469, con i quali sono stati autorizzati prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1930-31 ».

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

Discussione del disegno di legge: Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna.

Se ne dia lettura.

GORINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 692-A).

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

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

FELICIONI. Onorevoli Camerati, l'importanza del problema che il disegno di legge si propone di risolvere è resa ancor più evidente dal fatto che ogni giorno diminuisce l'emigrazione della mano d'opera italiana in paesi stranieri.

Da qualche anno assistiamo ad una decrescenza continua nel numero dei nostri operai che si recano all'estero. Ciò non è certo dovuto alle direttive del Governo nazionale, il quale più che tendere a restringere l'emigrazione, tende ad evitare la snazionalizzazione degli emigrati stessi, ma alla progressiva limitazione o chiusura dei classici mercati di sbocco della mano d'opera italiana. È di questi giorni il divieto di sbarco a sessanta operai nostri nei porti australiani e l'annuncio dato dal presidente della Repubblica americana di una applicazione ancora più restrittiva delle leggi sugli emigranti vigenti nella repubblica stellata.

Dalla vicina Francia, che comincia a risentire gli effetti della crisi mondiale, si annunciano direttive e provvedimenti tendenti a limitare la emigrazione di mano d'opera straniera.

E allora di fronte all'Italia risorge questo problema, che fu grave ieri, ma che sarà più grave in avvenire: trovar lavoro agli italiani che ogni anno vengono ad accrescere la nostra popolazione.

Del resto questo problema ha preoccupato e preoccupa tutti gli Stati Europei. Il Governo inglese più di qualsiasi altro ha cercato di risolverlo con l'avviare la corrente dei suoi disoccupati nei Dominions e nelle colonie di diretto dominio.

In pochi anni è stata spesa a tale scopo, fra premi d'incoraggiamento e sussidi diretti, la somma di 600,000,000 di lire. Per confessione stessa di uomini dell'Impero preposti a tale funzione, sappiamo che questi tentativi sono rimasti infruttuosi; non solo perchè, nonostante i legami imperiali, molti Dominions hanno chiuso i loro mercati alla mano d'opera della madre-patria, ma anche per la riluttanza degli stessi disoccupati a lasciare la madre-patria ed i lauti sussidi di disoccupazione che gravano sul bilancio dello Stato.

Noi, con mezzi di gran lunga inferiori, abbiamo fatto quello che era possibile fare, e

faremo tutto ciò che è consigliato dalle esigenze del momento.

Ricchi sono i precedenti politici e parlamentari in questa materia di colonizzazione e migrazioni interne. Cavour nel 1856, con un disegno di legge che potrebbe essere portato a modello a tutti i legislatori che sono a lui susseguiti al Governo d'Italia, tentava di impostare il problema — sia pure limitato alla sola Sardegna — ma con una visione così ampia e precisa che anche oggi, alla distanza di cinquant'anni, s'impone ad un attento studio e ad una seria ponderazione.

Cavour, sin d'allora, prevedeva la necessità di trapiantare duraturamente famiglie del Regno nel territorio sardo, e la necessità di iniziare il rimboschimento in quell'isola, nonostante che in quel tempo tutte le nostre belle foreste non fossero state ancora distrutte. Dal 1881 al 1906 abbiamo la bellezza di una trentina di disegni di legge che riguardano la questione agraria in Italia e la bonifica, disegni di legge tutti, o quasi tutti, limitati nello spazio, cioè alla Sicilia, alla Sardegna, e qualche volta all'Italia meridionale, ma nessuno che partisse da una concezione unitaria quale i tempi allora esigevano ed esigono più pressantemente oggi.

Tali progetti di legge poi, onorevoli camerati, anche se le relazioni parlamentari, e dei Ministeri proponenti, dimostrano passione per il problema, sono tutti falsamente impostati, perchè, o vi si parla di divisione del latifondo, o vi si tocca il concetto enfiteutico della cessione di terre; comunque, non ne ho letto uno che avesse saldamente impostata la questione come oggi vogliamo impostarla.

In tutti gli Stati europei, nel periodo immediatamente susseguente alla guerra, dalla Lituania alla Francia, ritrovasi all'ordine del giorno il problema della colonizzazione.

Ma anche in quel momento, soprattutto in quel momento, fu in ogni luogo risolto secondo i principi democratici che informarono la guerra, purtroppo, e dico purtroppo non soltanto per l'Italia, ma anche per le altre Nazioni, e quindi sotto l'assillo e la pressione degli avvenimenti. Tutti questi progetti non guardano il problema che da questo lato: dare le terre agli ex combattenti, distribuire le terre agli ex combattenti; quindi soluzione limitata, tranne che per alcuni Stati dell'Europa centrale provenienti dallo smembramento dell'Impero asburgico, per i quali il problema aveva importanza prevalentemente e squisitamente politica.

L'Italia, onorevoli camerati, non andò immune da questi progetti di legge nel 1920 e 1921. Tutti i provvedimenti però furono informati ad un solo concetto, dare terra ai combattenti, spezzare il latifondo, creare la piccola proprietà.

DEL CROIX. È stato fatto!

FELICIONI. In parte è stato fatto, ma non nella estensione che pretendevano certi progetti di legge non arrivati mai in porto e che minavano gli stessi principi della proprietà. Perchè, caro Del Croix, lo sai meglio di me, quei progetti, non solo minavano il principio di proprietà, ma — se intieramente applicati — avrebbero fatto più male che bene agli stessi combattenti cui si distribuiva la terra.

Sorse alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici nel 1926 un Comitato per la emigrazione interna; passò poi alle dipendenze del Commissariato della bonifica, quando il Commissariato della bonifica fu creato; finalmente il Capo del Governo, con una concezione unitaria e precisa del problema nel suo insieme, lo trasportò, creandone un Commissariato il 1º luglio del 1930, alle sue dirette dipendenze.

In questo periodo di tempo il Commissariato per l'emigrazione interna ha fatto qualche cosa: ha fatto quello che ha potuto. Dai dati che sono di pubblica ragione risultano occupati 8287 operai all'interno, 3384 all'estero, 200 famiglie coloniche in Sardegna e nelle altre terre di bonifica.

Bisogna evitare — e qui mi raccomando particolarmente all'onorevole Razza — le dispersioni con eventuali conflitti di competenza tra i vari organi preposti al problema della migrazione. Non bisogna soprattutto creare funzioni già esercitate da altri, o, se si creano, bisogna abolire altri organi o per lo meno trasformarli. Altrimenti noi correremo il pericolo di creare un organismo che può avere grande importanza teorica, grandi compiti da assolvere, senza dubbio, ma che nella realtà pratica funzionerà poco o nulla.

E voglio soprattutto richiamare l'attenzione del Governo sulla questione dei mezzi.

Io non sono uno di quelli che vengono alla Camera a chiedere nuovi stanziamenti in bilancio. Il bilancio dello Stato italiano si trova nelle condizioni che tutti conosciamo. È perfettamente inutile andar fuori a predicare economie e venir qui poi a chiedere nuovi oneri.

Al Commissariato per l'emigrazione interna sono stati assegnati 3 milioni e alcune centinaia di migliaia di lire.

Gli uffici di collocamento esistenti attualmente costano molto, ma molto di più: 20 milioni annui di lire con tendenza all'aumento invece che alla diminuzione. Non potremmo unificare gli uffici di collocamento, creandone uno solo per provincia e non tanti quante sono le organizzazioni sindacali?

ALFIERI, *sottosegretario di Stato per le corporazioni*. Il Ministero delle corporazioni sta appunto approntando un progetto per l'unificazione.

FELICIONI. Prendo atto. Il camerata Alfieri mi risparmia di dimostrare che, con il pieno rispetto delle disposizioni della legge sindacale, e con il disparmio di una diecina di milioni all'anno, a mio avviso, si potrebbero far funzionare lo stesso gli uffici di collocamento. Raccomando però che la spesa che andremo a risparmiare con l'unificare gli uffici di collocamento, vada a beneficio del Commissariato per l'emigrazione interna. Se noi vogliamo far funzionare il Commissariato, è necessario dar nuovi fondi, che non si debbono togliere al bilancio dello Stato, e che è anche pericoloso togliere (*Interruzione dell'onorevole Mezzetti*) alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, come sembra voglia proporre l'onorevole relatore al progetto di legge. È bene lasciarla in pace la Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, finché possibile, perché i suoi oneri tendono ad aumentare nel tempo e tra qualche anno saranno pesanti.

Ho proposto un emendamento all'articolo 5.

Può succedere questo, che lo Stato, gli Enti pubblici, per disposizione dell'articolo 5, denunciino al Commissariato per le migrazioni interne, un certo lavoro da fare prevenendo (il che è difficile) quanti operai dovranno essere presi da provincie al di fuori di quella in cui i lavori si svolgono.

Contemporaneamente, il datore di lavoro che ha preso l'appalto, o la concessione, deve chiedere la mano d'opera agli uffici di collocamento. Da ultimo avviene che tra l'ufficio di collocamento ed il Commissariato, per mettersi d'accordo, occorreranno delle settimane, ed il datore di lavoro farà da sé senza l'ufficio di collocamento e senza il Commissariato. Ho proposto perciò di eliminare quella frase. Il Commissariato avrà la richiesta del fabbisogno dagli uffici di collocamento; è perfettamente inutile che oltre alla segnalazione dell'importanza dei lavori, che è essenziale agli effetti del disbrigo delle funzioni del Commissariato, venga anche quella del

numero degli operai da occupare fuori provincia.

All'articolo 8 si parla di organi. Che cosa vuol dire? Non esistono organi del Commissariato. (*Commenti*).

Non c'è un motivo per questa dizione. All'articolo 8 si dice: « Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, curerà per mezzo dei suoi funzionari e dei suoi organi... ». Siccome non esistono, né sono previsti dalla legge organi di nessun genere, vorrei sapere di quali organi si parla.

È bene sapere se questi organi periferici cui sembra riferirsi l'articolo del progetto, esisteranno; oppure si vuol creare un precedente per crearli appena possibile, oppure se, come credo, è questa una dizione imprecisa del progetto di legge. In tal caso sarebbe bene essere precisi ed eliminare la parola suddetta.

RAZZA. Sono quelli assegnati dagli articoli 2 e 3...

FELICIONI. Se sono quelli degli articoli 2 e 3, non è quella dell'articolo 8 una dizione precisa. È imprecisissima e può ingenerare equivoci.

Un nostro collega scomparso, il Quadrumviro della Rivoluzione fascista, Michele Bianchi, che si è occupato con grande amore di tale argomento, nella sua qualità di sottosegretario di Stato al Dicastero dei lavori pubblici in una relazione al Capo del Governo, diceva:

« In ogni caso, l'elaborazione legislativa non dovrebbe assumere notevoli proporzioni, perché io sono convinto che, a parte la questione del credito, salvo ritocchi molto lievi, la legislazione attuale offra i mezzi giuridici e adatti per stimolare le migrazioni interne nel senso propugnato dal Governo nazionale. L'intensità del movimento dipenderà essenzialmente dalla quantità delle dotazioni che lo Stato potrà destinare per le opere pubbliche intese a dare l'assestamento fisico ed igienico a territori spopolati, e dalla misura dei contributi che potrà assegnare all'applicazione della legge per la trasformazione fondiaria ».

Ho voluto rileggere e ricordare alla Camera ed a me quello che nella relazione ha detto il servitore fedele della Rivoluzione e del Capo, per trarne una illazione: l'organismo del Commissariato delle migrazioni interne, è un organismo, così come è creato, snello ed agile, così come debbono essere gli organismi fascisti.

È poco finanziato; spero però che dopo quello che ha detto l'onorevole Alfieri, il finan-

ziamento del Commissariato per le migrazioni interne sarà aumentato.

Voglio soltanto raccomandare che l'aumento eventuale di fondi non voglia significare aumento di impiegati e di organi, ma sia destinato a realizzare gli scopi che si propone il disegno di legge. È un augurio ed un invito. (*Approvazioni*).

Siccome a capo del Commissariato c'è un uomo del valore dell'onorevole Razza che comprende a pieno certe necessità e certi bisogni, sono sicuro che qualsiasi aumento nello stanziamento pel Commissariato delle migrazioni interne andrà veramente a beneficio dello spostamento di famiglie italiane e della migrazione temporanea di operai italiani.

LUSIGNOLI. Anzi si possono diminuire, perchè c'è duplicazione. (*Commenti*).

FELICIONI. All'articolo 7, come ha rilevato l'onorevole Olivetti, si stabilisce la possibilità da parte del Commissariato delle migrazioni interne di richiedere alle competenti associazioni sindacali, ed in caso di disaccordo alle competenti sezioni del Consiglio nazionale delle corporazioni, la revisione e la modificazione dei patti collettivi di lavoro vigenti nelle provincie di immigrazione.

Questo articolo è stato emendato, ma nella sostanza è rimasto, ed è logico che sia rimasto. Se il Commissario per le migrazioni interne deve compiere sul serio il suo lavoro ed assolvere la sua funzione, deve avere non la padronanza di rivedere i contratti di lavoro, ma la possibilità di invitare, senza venir meno alla lettera e allo spirito delle leggi sindacali, i vari organismi a rivedere i patti di lavoro per adeguarli alle necessità delle migrazioni.

Anche qui richiamo l'attenzione dell'onorevole Razza. Bisogna stare bene attenti, perchè se portiamo nell'Italia meridionale, in regioni cioè dove il salario è ancora basso, operai dell'Italia settentrionale con salario più alto, possiamo commettere un errore politico, oltrechè determinare un danno economico; poichè è perfettamente logico che i lavoratori del posto tendano ad eguagliare i salari più alti. Sentimentalmente potrà essere una bella cosa; ma economicamente, e specie nella situazione attuale, costituirebbe un pericolo ed un aumento di disagio economico specialmente per gli agricoltori. (*Approvazioni*).

Operai, contadini e lavoratori dell'agricoltura italiana hanno fiducia nel Fascismo più di molte altre categorie della popolazione. Hanno fiducia, perchè hanno visto ciò che

il Regime ha saputo fare per loro e per le loro famiglie.

Con il progetto di legge attuale si tende da una parte a disciplinare il movimento interno dei lavoratori, dall'altra a fissare saldamente alla terra famiglie di lavoratori agricoli.

I contadini italiani hanno ancora, per fortuna nostra, lo spirito di sobrietà, la volontà del lavoro, l'intraprendenza; virtù che fecero già grandi altri popoli e che sembrano oggi, in altri Stati, dimenticate; virtù che sono e saranno dei popoli che hanno ancora nella storia grandi fatti da compiere. (*Vivi applausi*).

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

ANGELINI. Mi piace subito dire che il disegno di legge presentato alla vostra approvazione è perfettamente organico, completo, e provvidamente utile nei suoi aspetti tecnici e in quelli sociali; vi è garanzia per il futuro che il Commissariato farà benissimo, e avrà un grande successo, perchè esso è alle dirette dipendenze del Capo del Governo. Come ha avuto il più gran successo il Comitato permanente del grano perchè è alle dirette dipendenze del Capo del Governo, così immancabili saranno i successi di questa nuova economia. Acquista poi un particolare rilievo nel campo dell'agricoltura questo disegno di legge, per quella tranquillità e tempestività di lavoro che viene assicurata da un opportuno equilibrio di mano d'opera, sia in eccedenza che in difetto. Problema dunque agricolo ed anche squisitamente politico; problema che sebbene sia più sentito in alcune regioni, non è di carattere regionale, ma soprattutto nazionale.

Ora, se noi esaminiamo i dati di emigrazione, troviamo come nel 1910 avevamo un movimento di 651,475 persone, mentre oggi quella cifra, al 1° di luglio, era di 345,946. Dobbiamo quindi riconoscere come, per merito del Governo fascista, la fissazione delle masse agricole o industriali faccia prevedere grandi possibilità di sviluppo in questo campo.

L'impostazione di questo disegno di legge poggia, onorevoli camerati, sulla necessità di disciplinare lo spostamento della mano d'opera, in modo da regolarne e disciplinarne il regolare collocamento, ma più specialmente, ed è questo l'argomento sul quale brevemente fermerò la vostra attenzione, sulla fissazione della mano d'opera alla terra, che trasforma il bracciante e il partecipante in colono e in mezzadro, a seconda delle condizioni e delle necessità economiche di determinate zone.

Non è solo l'emigrazione temporanea, lo spostamento della mano d'opera da assorbirsi in determinate zone, come la Valle Padana ovvero l'Italia meridionale e insulare, ma è soprattutto la trasformazione del bracciante in mezzadro e in colono che richiama in esso la nostra attenzione.

Vi dirò, o camerati, che ho inteso ieri con un senso di grande commozione le parole pronunziate dall'onorevole Tredici, allorquando ci annunciava lo sforzo meraviglioso compiuto da alcune popolazioni italiane, da poco stabilite in una landa fino a ieri quasi sconosciuta, e oggi trasformata, col nome di Musolinia; quando abbiamo inteso dell'onorevole Tredici che in questa landa prima completamente abbandonata, vi sono ora più di 1800 ettari a prato artificiale e 1200 coltivati a frumento, dobbiamo dire sinceramente che noi tecnici dell'agricoltura in modo particolare ci siamo intesi veramente commossi.

Ora io, o camerati, dirò anche che il problema dell'emigrazione è un problema profondamente tecnico, in quanto la tecnica può dire una parola sicura sulla scelta dei centri di colonizzazione, sui rendimenti economici delle colonizzazioni, sull'indirizzo, sull'attrezzatura e sull'organizzazione della produzione in una determinata zona, così da rendere ben sicure, stabili e continuative non solo le sorgenti di vita, ma anche il benessere alimentare e sociale; perchè penso che la distribuzione della mano d'opera disponibile non possa dare risultati duraturi e benefici se non acquista un carattere stabile, attraverso l'emigrazione permanente e la colonizzazione, coi seguenti effetti: dare continuità, organicità e solidità alla nuova economia produttiva; completare e valorizzare in modo particolare, o camerati, l'opera della bonifica integrale; perequare i dislivelli demografici; servire di ammaestramento e di esempio per l'impianto di nuovi centri di colonizzazione e di propaganda dell'idea che ispira e informa il decreto in esame.

Sono profondamente convinto, o camerati, che un'intensa disciplina dell'emigrazione e della colonizzazione interna, fiancheggiata da costanti esigenze di carattere tecnico, finanziario e in modo particolare igienico e morale, darà importantissimi risultati nella perequazione demografica ed economica tra le varie regioni d'Italia, livellando le differenze che oggi si lamentano fra le varietà di possibilità alimentari, produttive ed economiche delle varie zone; ma per rendere permanente la emigrazione e trasformare il bracciante in colono occorre legarlo alla terra,

con rapporti lavorativi non solo di carattere continuativo, ma tali che lo interessino e lo appassionino alla terra non più pigra sotto il suo lavoro.

Ed è per questo che è molto ben contemplato nel disegno di legge che il Commissario dell'emigrazione, previo parere del ministro delle corporazioni, può intervenire in quei patti di lavoro stipulati fra le organizzazioni, e portare quindi un contributo veramente immenso in quest'opera di sviluppo. Per cui, o camerati, se il problema ha un rilievo economico e sociale, si collega tuttavia intimamente ad altri di carattere tecnico e organizzativo che devono essere profondamente studiati.

Ora mi permetto di far presenti a voi quali possono essere i territori in via di bonifica che meglio si prestano alla colonizzazione interna.

Ho qui una importantissima relazione che fu distribuita a noi membri di quell'alto consesso corporativo che è la Corporazione nazionale dell'agricoltura, relazione di carattere ministeriale redatta in modo particolare dal Sottosegretario per la bonifica integrale Sua Eccellenza Serpieri.

Noi troppo spesso diciamo: in Italia abbiamo troppa malaria, in Italia abbiamo troppo latifondo. È vero; ma non si può nascondere che abbiamo molte zone ancora, o camerati, nelle quali l'opera del Commissariato per l'emigrazione e colonizzazione interna può portare un efficacissimo contributo. Noi abbiamo moltissimi terreni demaniali dello Stato. Non so se su di essi si possa fare alcun assegnamento, ma senza dubbio bisogna prendere in considerazione queste larghe estensioni di terreni demaniali dello Stato.

Vi sono, inoltre, terreni di proprietà comunale, specialmente di alcuni comuni della Sardegna.

Il Provveditore delle opere pubbliche afferma che vi sono anche terreni che possono benissimo essere destinati all'emigrazione. L'onorevole Razza ne conosce taluni che sono suscettibili di grande trasformazione.

Camerati, vi sono anche immense distese di terreni di proprietà delle Università agrarie dell'Italia centrale, quelle famose università agrarie che hanno dato tanto da fare agli imbelli governi del passato, ma che il Fascismo ha invece saldamente disciplinato.

Su questi terreni noi potremmo fare degli ottimi esperimenti di colonizzazione interna, facendo in essi immigrare le esuberanti popolazioni di alcune determinate zone delle terre padane.

Vi sono poi anche dei terreni delle Opere Pie, e utilmente potrà il Commissariato dell'emigrazione interna farle oggetto della sua attenzione per attirarvi altra emigrazione.

Ancora: vi sono tutti i terreni appartenenti ad altre amministrazioni statali, come l'amministrazione carceraria e il Ministero della guerra.

A questo proposito faccio notare che vi sono larghe zone di terreno di circa 2000, 3000, 4000 ettari di proprietà del Ministero della guerra, che — mi sia concesso di dirlo in coscienza — non sono coltivati. Si risponderà, che questo avviene perchè servono per i cavalli. Ma non è detto che non si possa ciò conciliare con la coltivazione di alcune zone. (*Interruzione dell'onorevole ministro della guerra*).

Ora io penso, o camerati, che in quest'opera intensa di colonizzazione interna possa affiancare l'opera del Commissariato una istituzione che è molto importante, l'Opera nazionale combattenti, la quale possiede un territorio immenso, che è già in gran parte bonificato.

Ma non bisogna dimenticare che nello statuto dell'Opera nazionale combattenti vi è un articolo — credo il 14 — che le dà la possibilità di espropriare i terreni non bonificati per bonificarli.

Io penso che questo Ente, cioè l'Opera nazionale combattenti, possa veramente affiancare meravigliosamente il Commissariato di cui oggi discutiamo.

Prima di finire, aggiungo che vi è assoluto bisogno di avviare l'emigrazione, specialmente in determinate zone prefissate, secondo un prestabilito piano di bonifica, in maniera completa e concreta; e per quanto si riferisce alle zone da bonificare, occorrono innanzi tutto straordinarie facilitazioni di credito, anche a lunga scadenza, contratti di lavoro adeguati, ed una opportuna assistenza professionale.

Ecco i capisaldi che immancabilmente devono essere presenti per far sì che l'emigrato si trovi in tutto e per tutto assistito.

Sono certo che a quest'opera saprà provvedere chi dirige il Commissariato di colonizzazione interna, cioè l'onorevole Razza.

Non voglio ripetere quanto ha detto l'onorevole Felicioni.

Evidentemente, esaminando gli articoli di questo disegno di legge, notiamo alcune incongruenze. Prendo anch'io atto delle dichiarazioni del sottosegretario alle corporazioni, che gli uffici di collocamento saranno riuniti in un solo ufficio. Fin qui si sono fatte troppe

spese. Per il resto, ritengo sia necessario dare al Commissariato maggiori fondi. Con quelli che ha, non vedo quale grande opera possa spiegare.

Termino, dichiarando che la tecnica agricola plaude a questo disegno di legge che sarà oggi approvato e che costituisce un documento insigne della precisa volontà del Regime per la risoluzione dei problemi che tendono alla maggiore valorizzazione dei nostri terreni e a provvedere a chi chiede pane per sé e i propri figli. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Biagi.

BIAGI. Onorevoli camerati, ho presentato un articolo aggiuntivo all'articolo 8 che riproduce sostanzialmente le disposizioni contenute nella precedente legge del 1928, all'articolo 15, e che avevano per scopo, soprattutto, di rendere possibile al Commissariato lo svolgimento di una proficua attività di assistenza igienica, sanitaria, culturale e dopolavoristica per le masse emigranti. Lo scopo è evidente: non si tratta, attraverso il Commissariato dell'emigrazione interna e della colonizzazione, soltanto di disporre e disciplinare la emigrazione interna di masse, ma si tratta, soprattutto, di assisterle materialmente e moralmente, sia nel viaggio di trasferimento, sia e più, nei luoghi di lavoro, perchè queste masse possono in essi fissarsi facendo tacere il richiamo nostalgico del loro Paese.

Il provvedimento di legge che è sottoposto all'esame ed alla decisione della Camera ha un altissimo valore politico e sociale; e lo ha già chiaramente illustrato il camerata Felicioni. Ne è prova anzitutto il fatto che fin dal giugno 1930 il Governo fascista volle che questo Commissariato dell'emigrazione interna fosse posto alle dipendenze del Capo del Governo, considerandolo non come un organo creato in dipendenza della esecuzione di lavori pubblici, ovvero in dipendenza della bonifica, ma come uno strumento di altissimo valore politico e sociale dello Stato, rivolto soprattutto alla ruralizzazione ed alla colonizzazione di esse zone del nostro Paese.

La circolare del 20 luglio 1930 del Capo del Governo espone molto chiaramente questo concetto. Essa dice: « è mio intendimento che il Commissariato dell'emigrazione interna sia un organo centrale, snello, a contatto diretto con la vita del Paese, che dovrà curare tempestivamente la distribuzione della manod'opera disponibile per evitare agglomeramenti sempre dannosi, e dovrà attuare la politica di ruralizzazione e colonizzazione che il Governo fascista intende di conseguire ».

E il progetto sottoposto all'approvazione della Camera pure chiaramente nel suo titolo a tale concetto si richiama, là ove si esprime: « Norme per la disciplina e lo sviluppo della emigrazione e della colonizzazione interna ». Quindi si tratta non solo di emigrazione di di masse, non solo di un ufficio destinato a raccogliere gli elenchi che vengono dalle varie provincie, dei lavoratori disoccupati e a disporre l'assunzione da parte di imprese aventi lo scopo di eseguire lavori pubblici in altre zone, ma si tratta di cosa assai più importante, per la vita economica del nostro Paese.

Noi abbiamo una situazione che è del resto nota, e che non occorre sia ampiamente illustrata di nuovo. In alcune zone del nostro Paese vi è sproporzione fra il territorio e la popolazione che su quel territorio vive, in rapporto alla produzione. L'agricoltura, le industrie, i traffici non sono sufficienti ad assorbire tutta la mano d'opera disponibile

È il problema che travaglia in modo particolare la valle Padana, le zone del Veneto, ma è anche il problema che travaglia la Puglia. Quando noi parliamo di emigrazione dall'Italia settentrionale all'Italia meridionale abbiamo un concetto inesatto ed incompleto di quella che è la situazione dei lavoratori del nostro Paese.

Proprio di recente nelle zone delle Marche, per la esecuzione dei lavori in dipendenza del terremoto, sono stati assunti degli operai che vengono dal borgo veramente agglomerato di popolazione rurale di Andria; dalla Puglia assetata di lavoro, desiderosa di espansione alla propria attività lavorativa.

In contrapposto abbiamo delle zone nelle isole e nel Mezzogiorno, delle zone anche oltre i confini nostri, nelle nostre colonie, che attendono braccia sane e capaci per dare efficace sviluppo all'agricoltura, all'industria ed ai traffici.

Non si tratta soltanto di trasferire da quelle a queste zone delle masse di lavoratori, non si tratta soltanto di mandare dei salariati alle dipendenze di una impresa; non si tratta soltanto di stabilire se le tariffe dell'Italia meridionale debbono essere aumentate per i lavoratori dell'Italia settentrionale abituati a più alte remunerazioni, e quindi ad un più alto tenore di vita. Forse questo problema potrebbe essere risolto con l'esecuzione del cottimo; potrebbe essere risolto con dei contratti collettivi diversi. Non è questo però il problema che ci angustia, e non consiste nella modificazione dei contratti collettivi di lavoro il modo di risolverlo.

Dobbiamo invece renderci conto che nel nostro Paese non possiamo instaurare — come regola — una politica di sussidi di disoccupazione; dobbiamo renderci conto che la politica dei lavori pubblici non è fine a sè stessa, che soprattutto, in un periodo in cui sono scarse le disponibilità finanziarie, la esecuzione dei lavori pubblici deve avvenire con un rigoroso criterio di vantaggi economici ai fini della produzione, e che la politica dei lavori pubblici deve essere fatta non sui luoghi in cui si manifesta la esuberanza della mano d'opera, ma nei luoghi in cui vi è certezza che i lavori pubblici avranno un risultato produttivo utile, cioè che il danaro investito non serve soltanto come mezzo contingente per lenire la disoccupazione, ma come mezzo duraturo per accrescere la produzione agricola e industriale del nostro Paese (*Approvazioni*).

Ed allora, in queste condizioni, il problema non si restringe, come pur dice il disegno di legge, alla emigrazione interna. È un problema più vasto, è il problema della colonizzazione ed è il problema che si risolve soprattutto affezionando i lavoratori emigrati alla terra in cui si trasferiscono; facendo sì che questi operai, che questi lavoratori prevalentemente rurali, vadano col desiderio di fissarsi nella terra, col proposito di diventare, se non i proprietari — il che sarebbe la cosa migliore — quanto meno gli affittuari per lungo tempo, gli enfiteuti delle terre che vanno a bonificare.

Ed ecco quindi la possibilità intravista, la possibilità disciplinata della colonizzazione, attraverso concessioni per le quali gruppi omogenei, compatti, organici di lavoratori assumono essi stessi, attraverso i loro organismi, ed enti cooperativi, la concessione delle opere di bonifica per divenire poi colonizzatori in quella terra che essi hanno bonificato.

Un nuovo sistema e soprattutto un nuovo rapporto. Il nostro Paese ha esempi magnifici in questo campo. Basta ricordare l'esempio dei lavoratori del ravennate che, assetati di lavoro e presi dal desiderio di fissarsi alla terra, redimendola, si gettarono sopra il terreno paludoso nei pressi di Ravenna, lo hanno redento e ne hanno fatto una plaga ubertosa, di cui sono proprietari o di cui sono affittuari, che dà tranquillità alla vita di numerose famiglie.

Basta ricordare l'esempio magnifico dei romagnoli di Ostia che, attratti dalla disperazione, vennero verso Roma, prescelsero quel territorio e diedero, essi, modesti lavoratori, umili lavoratori, desiderosi di crearsi un nuovo ambiente, una nuova casa ed una nuova vita

esempio magnifico del modo come si possa redimere l'Agro Romano e fare attorno a Roma una plaga ubertosa, dove molta gente vive e prospera per la fortuna del nostro Paese e la fortuna delle loro famiglie. (*Approvazioni*).

Basta ricordare gli esempi recenti della Sicilia e della Sardegna. Pur ieri la Camera ha votato la legge per il villaggio « Mussolinia » nella Sardegna. Problema quindi molto vasto e molto complesso che la legge presentata all'esame della Camera disciplina, e che la legge particolarmente contempla.

Ora, onorevoli camerati, la nostra discussione su questo argomento potrebbe ancora essere continuata. Ma io non ho desiderio di insistere sopra quello che è il concetto fondamentale della legge: desidero soltanto richiamare l'attenzione della Camera su questo punto: che la migrazione interna è il mezzo; la colonizzazione, il fine. Per raggiungerlo non occorre costituire degli organi nuovi, non occorre costituire degli uffici nuovi, non creare, attraverso la nuova funzione, una nuova burocrazia, e non disperdere i fondi, che sono veramente una cosa difficile a raccogliersi in questo momento, in piccoli rivoli ed in piccole iniziative; sentire quello che il Capo ammoniva, nella sua circolare del 20 luglio 1930, e cioè che il Commissariato deve restare un organo snello, che viva della vita del nostro Paese, nel proposito della ruralizzazione e della colonizzazione.

RAZZA. Ma se non c'è nemmeno un funzionario!

LUSIGNOLI. Si parla sempre male della burocrazia!... Non capisco perchè!

BIAGI. Se ne sta creando troppa!

LUSIGNOLI. Ma non si sta snellendo quella vecchia?

BIAGI. Purtroppo, alla vecchia si aggiunge la nuova! (*Interruzione del deputato Lusignoli*).

Questo Commissariato che sorge da un bisogno sentito, e che soprattutto si impronta al programma dell'attività rurale del Regime fascista, deve andare incontro, con spirito veramente fascista, a quella massa di lavoratori italiani che oggi, respinti dalle vecchie zone in cui immigravano perchè la crisi particolarmente le investe, chiedono di poter restare nel proprio paese ed essere, a mezzo delle loro associazioni cooperative, a mezzo dei loro enti, strumenti cooperativi e consorziali consapevoli della nuova vita economica del nostro Paese, strumenti della rinascita rurale italiana, che è nel desiderio e nel proposito di tutti noi. (*Vivi applausi*).

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

Onorevole relatore, ella intende parlare? MUZZARINI, *relatore*. Rinuncio.

PRESIDENTE. Il Governo intende parlare?

GIUNTA, *sottosegretario di Stato per la Presidenza*. Il Governo rinuncia.

PRESIDENTE. Procediamo allora alla discussione degli articoli.

ART. 1.

Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna è posto alle dirette ed esclusive dipendenze del Capo del Governo.

(*È approvato*).

ART. 2.

Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna ha lo scopo di provvedere — di concerto col Ministero delle corporazioni — all'accertamento e alla razionale distribuzione della mano d'opera disponibile al fine di ottenerne il più conveniente impiego in tutto il Regno, e, di concerto con il ministro delle colonie, anche nelle colonie.

(*È approvato*).

ART. 3.

Il ministro delle corporazioni e i prefetti del Regno, in base ai dati forniti dai Consigli provinciali delle corporazioni, dalle Cattedre ambulanti di agricoltura, dagli Osservatori di economia agraria, dalle Associazioni sindacali e dagli uffici di collocamento, trasmettono al Commissariato rapporti mensili con la indicazione della situazione provinciale del lavoro, specificando il numero dei lavoratori disponibili e la possibilità di assorbimento locale, nonchè il numero delle famiglie coloniche che possono trovare uno stabile collocamento nel territorio della provincia, e quello delle famiglie disposte a trasferirsi in altre provincie.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il Commissariato, di concerto con il ministro delle corporazioni, si servirà degli uffici di collocamento, delle organizzazioni

sindacali, degli istituti di tutela e di assistenza dei lavoratori e di tutti gli uffici pubblici per avere in ogni momento conoscenza della mano d'opera disponibile nel Regno.

(È approvato).

ART. 5.

Le Amministrazioni dello Stato, delle provincie, dei comuni ed in generale tutti gli uffici ed enti pubblici, che eseguono o per conto dei quali siano eseguiti lavori, debbono segnalare al Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, il fabbisogno di mano d'opera che sia necessario importare da altre provincie facendo conoscere la natura e l'importo delle opere, la loro presumibile durata e il numero medio giornaliero di operai che nelle opere stesse possono trovare impiego.

A questo articolo l'onorevole Felicioni, ha presentato il seguente emendamento, sottoscritto anche dagli onorevoli Lojacono, Ascione, Venturi, Pierantoni, Tanzini, Mezzetti, Peretti, Angelini Franco: « *Sopprimere le parole:* il fabbisogno di mano d'opera che sia necessario importare da altre provincie facendo conoscere ».

Il Governo accetta questo emendamento ?

GIUNTA, *sottosegretario di Stato per la Presidenza*. Lo accetta.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ?

MUZZARINI, *relatore*. Mi rimetto al Governo.

PRESIDENTE. Il relatore deve dichiarare se accetta o no l'emendamento.

MUZZARINI, *relatore*. Poichè lo ha accettato il Governo, lo accetta anche la Commissione.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 5 con l'emendamento proposto dall'onorevole Felicioni ed accettato dal Governo e dalla Commissione:

Le Amministrazioni dello Stato, delle provincie, dei comuni ed in generale tutti gli uffici ed enti pubblici, che eseguono o per conto dei quali siano eseguiti lavori, debbono segnalare al Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, la natura e l'importo delle opere, la loro presumibile durata e il numero medio giornaliero di operai che nelle opere stesse possono trovare impiego.

Metto a partito l'articolo 5 così emendato.

(È approvato).

ART. 6.

La mano d'opera occorrente per i lavori di qualsiasi natura, comunque eseguiti a carico o con contributi e sussidi sul bilancio dello Stato, dovrà essere richiesta agli uffici di collocamento, i quali vi provvederanno dandone immediata comunicazione al Commissariato per le migrazioni.

Il Commissariato per le migrazioni, avuta conoscenza della natura e dell'entità dei lavori da eseguirsi, a suo giudizio insindacabile, potrà disporre che una parte della mano d'opera da impiegare sia tratta da altre provincie.

I contravventori alle norme contenute nel 1° comma del presente articolo, saranno passibili delle penalità contemplate nell'articolo 14 del Regio decreto 29 marzo 1928, n. 1003.

(È approvato).

ART. 7.

Lo spostamento di gruppi di lavoratori e di famiglie coloniche da una provincia per l'impiego in altra provincia dovrà essere sempre disposto o autorizzato dal Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna.

Il Commissariato, d'accordo con il Ministero delle corporazioni, ha facoltà di richiedere alle competenti Associazioni sindacali, e, nel caso di disaccordo, alle competenti sezioni del Consiglio nazionale delle corporazioni, la revisione e la modificazione dei patti collettivi di lavoro vigenti nelle provincie di immigrazione, al fine di agevolare le correnti migratorie e di colonizzazione.

A questo articolo l'onorevole Olivetti ha proposto il seguente emendamento:

« *Al 2° comma alle parole:* richiedere alle competenti Associazioni sindacali e, nel caso di disaccordo, alle competenti sezioni del Consiglio nazionale delle corporazioni, *sostituire le parole:* promuovere presso gli organi competenti a sensi delle vigenti leggi ».

Onorevole Olivetti intende svolgerlo ?

OLIVETTI. Non occorre.

PRESIDENTE. Il Governo accetta questo emendamento ?

GIUNTA, *sottosegretario di Stato per la Presidenza*. Lo accetta.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ?

MUZZARINI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 7 con l'emendamento proposto dall'onorevole Olivetti e accettato dal Governo e dalla Commissione.

ART. 7.

Lo spostamento di gruppi di lavoratori e di famiglie coloniche da una provincia per l'impiego in altra provincia dovrà essere sempre disposto o autorizzato dal Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna.

Il Commissariato, d'accordo con il Ministero delle corporazioni, ha facoltà di promuovere presso gli organi competenti, a sensi delle vigenti leggi, la revisione e la modificazione dei patti collettivi di lavoro vigenti nelle provincie di immigrazione, al fine di agevolare le correnti migratorie e di colonizzazione.

Metto a partito l'articolo 7 così emendato.
(È approvato).

ART. 8.

Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, curerà, per mezzo dei suoi funzionari e dei suoi organi, che le squadre di operai migrati siano formate di individui fisicamente idonei e pratici del mestiere, per il quale sono chiamati e darà agli operai stessi l'assistenza morale, sanitaria ed economica.

(È approvato).

Dopo l'articolo 8 l'onorevole Biagi ha proposto di aggiungere un emendamento col titolo di articolo 8-bis, che diventerebbe, se accettato, articolo 9 del disegno di legge.

Onorevole Biagi, ella ha già svolto nel suo discorso l'emendamento.

Il Governo lo accetta?

GIUNTA, *sottosegretario di Stato per la Presidenza*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. E l'onorevole relatore?

MUZZARINI, *relatore*. Anche la Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Do allora lettura dell'articolo 8-bis, proposto dall'onorevole camerata Biagi accettato dal Governo e dalla Commissione che, se sarà approvato, diventerà l'articolo 9.

ART. 9.

Il Commissariato può concedere sussidi per agevolare l'istituzione e il funzionamento dei posti di conforto e di soccorso, esercitati da enti di natura assistenziale, che rivolgano di preferenza le loro cure alle masse migranti, nelle stazioni ferroviarie, nei porti e nelle sedi di lavoro.

I sussidi possono essere concessi anche agli enti pubblici, alle società ed ai privati, che curino direttamente le forme di assistenza materiale e morale dei lavoratori e dei coloni migranti con l'istituzione di ambulatori, di cucine economiche, di scuole per adulti e di dopolavoro.

Il Commissariato può accordare anche sussidi alla Croce Rossa Italiana e ad altre istituzioni, che abbiano per iscopo la lotta contro la malaria, contro il tracoma e l'anchilostomiasi e contro altre gravi malattie di carattere diffusivo e che impiantino stazioni fisse e mobili presso i villaggi e le borgate agricole, presso i baraccamenti e nelle sedi di lavoro.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

ART. 10.

I lavoratori migranti da zone colpite da malattie di carattere diffusivo possono essere assoggettati a visita medica prima dell'arruolamento e sottoposti a controllo medico durante i viaggi e nella zona di impiego, e, se riscontrati affetti da malattie gravi e contagiose, essere rinviati ai luoghi di origine.

Il Commissariato, d'accordo con il Ministero dell'interno, può imporre, in determinati casi, l'adozione della tessera sanitaria.

(È approvato).

All'articolo che segue l'onorevole camerata Olivetti ha proposto il seguente emendamento: *al secondo comma alle parole: « cooperative ed ai consorzi cooperativi » sostituire la parola: « imprese ».*

Onorevole Olivetti, mantiene il suo emendamento?

OLIVETTI. Lo mantengo e rinunzio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Il Governo lo accetta?

GIUNTA, *sottosegretario di Stato per la Presidenza*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Il relatore?

MUZZARINI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Do lettura allora dell'articolo nel testo così emendato:

ART. 11.

Per agevolare le migrazioni temporanee di lavoratori da occupare in opere pubbliche in esecuzione diretta, riconosciute urgenti e necessarie, può essere compresa nella spesa

complessiva dei progetti di grandi opere una quota destinata per gli alloggiamenti degli operai.

Su tale quota — che deve risultare ben chiara e distinta dalle altre voci — possono essere fatte anticipazioni alle imprese, che assumono la esecuzione dei lavori.

Tale disposizione è applicabile anche alle opere concesse o sussidiate.

In questo caso, non appena sorga la necessità della relativa spesa, l'ente concessionario o sussidiato dovrà presentare subito all'Amministrazione interessata apposito preventivo per l'approvazione.

Agli effetti della corrispondente liquidazione, la spesa stessa dovrà poi essere comprovata mediante titoli giustificativi.

Il rimborso sarà autorizzato contemporaneamente alle liquidazioni periodiche dei lavori e con l'approvazione del collaudo finale.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

ART. 12.

Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna potrà provvedere, di accordo con il Ministero delle colonie, ad agevolare le correnti migratorie verso le colonie italiane per l'opera di colonizzazione di esse, e, d'accordo con il Ministero degli affari esteri, l'avviamento di operai all'estero per lavori di carattere temporaneo.

(È approvato).

ART. 13.

Alle famiglie coloniche che a decorrere dal 28 ottobre 1927 si siano trasferite o si trasferiranno in modo permanente in zone di colonizzazione, il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna potrà concedere, con le modalità stabilite nel regolamento, un premio di colonizzazione nella misura non eccedente le lire seimila, da corrispondersi in quattro rate annuali eguali dopo il primo anno di accertata permanenza della famiglia nella zona di colonizzazione.

(È approvato).

ART. 14.

Le entrate del Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna sono costituite:

a) da un assegno annuo dello Stato di lire cinquecentomila da stanziarsi in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze;

b) da un contributo da prelevarsi dal fondo speciale delle corporazioni, la cui misura sarà anno per anno fissata dal Capo del Governo, su proposta del ministro delle corporazioni;

c) da un contributo annuo di lire un milione da parte della Cassa nazionale delle assicurazioni sociali;

d) dai proventi delle penalità di cui all'articolo 6;

e) dai proventi di qualsiasi natura che comunque possano ad esso pervenire, e per l'accettazione o meno dei quali resta esonerato dall'obbligo di chiedere alcuna autorizzazione.

(È approvato).

ART. 15.

L'anno finanziario del Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna decorre dal 1° luglio di ogni anno al 30 giugno dell'anno successivo.

(È approvato).

ART. 16.

Alla Direzione degli uffici del Commissariato è preposto un funzionario di grado non inferiore al 6°, che assume la qualifica di segretario generale comandato a prestar servizio presso il Commissariato stesso con decreto del Capo del Governo, Primo Ministro, su proposta del Commissario per le Migrazioni.

(È approvato).

ART. 17.

Con regolamento da approvarsi con Reale decreto su proposta del Capo del Governo Primo Ministro, saranno determinate tutte le norme anche integrative necessarie per l'esecuzione della presente legge.

(È approvato).

ART. 18.

Il ministro delle finanze è autorizzato ad apportare, con suo decreto, le necessarie variazioni di bilancio in dipendenza della applicazione della presente legge.

(È approvato).

ART. 19.

Sono abrogate tutte le norme vigenti in quanto siano contrarie alle disposizioni della presente legge, la quale entrerà in vigore

lo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI

Presentazione di una relazione.

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

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1930, n. 1425, che ha dato esecuzione alla proroga al 1º dicembre 1930 del *modus vivendi* italo-francese del 3 dicembre 1927, proroga conclusa con scambio di note intervenuto a Parigi il 30 maggio 1930.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

Votazione segreta.

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

Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio esercito;

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;

Provvedimenti per la costruzione di cantine sociali e di altri stabilimenti cooperativi di produzione agricola;

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;

Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali;

Nuovo ordinamento della Regia aeronautica;

Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica;

Convenzione modificativa di quella vigente con la Società italiana di servizi ma-

rittimi per l'esercizio di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo Orientale e il Mar Nero;

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

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).

Dichiaro aperta la votazione segreta.

(Segue la votazione).

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Seconda votazione segreta.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1429, che reca disposizioni relative al corpo della Regia guardia di finanza;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 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;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 giugno 1930, n. 858, che modifica il regime doganale dei prodotti dell'industria automobilistica;

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;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1415, per la proroga di taluni prestiti agrari di esercizio;

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;

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417 e 13 novem-

bre 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;

Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Risultato della prima votazione segreta.

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

Indennità supplementare per gli ufficiali del Regio esercito: (674)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	272
Voti contrari	5

(La Camera approva).

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)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	274
Voti contrari	3

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	274
Voti contrari	3

(La Camera approva).

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 con-

solare sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali: (691)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	276
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Norme per la concessione e l'esecuzione di tombole e lotterie nazionali: (699)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	275
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Nuovo ordinamento della Regia aeronautica: (672)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	276
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Proroga al 31 dicembre 1933 di alcune disposizioni di carattere transitorio concernenti il personale militare della Regia aeronautica: (707)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	276
Voti contrari	1

(La Camera approva).

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)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	274
Voti contrari	3

(La Camera approva).

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)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	273
Voti contrari	4

(La Camera approva).

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)

Presenti e votanti.	277
Maggioranza	139
Voti favorevoli	275
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

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

Baccarini — Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Baragiola — Barattolo — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Basile — Belluzzo — Benni — Bertacchi — Biagi — Bianchi — Bifani — Bigliardi — Bisi — Bodrero — Bolzon — Bombini — Bonardi — Bono — Borghese — 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 — Cascella — Castellino — Ceci — Chiarrelli — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Cristini — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Annunzio — De Cristofaro — De Francis — Del Bufalo — Del Croix — De Marsanich — De Nobili — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Donegani — Donzelli — Ducrot — Dudan.

Ercole.

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

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

Igliori — Imberti — Irianni.

Josa.

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

Macarini-Carmignani — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Manaresi — Mandragora — Mantovani — Maracchi — Maraviglia — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Mariotti — Martelli — Mazza De' Piccioli — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Molinari — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mottola Raffaele — Mulè — Mussolini — Muzzarini.

Natoli — Negrini — Nicolato.

Oggianu — Olivetti — Olmo — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palermo — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pescione — Pesenti Antonio — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pisenti Pietro — Pottino — Preti — Protti.

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

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Sardi — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scorza — Scotti — Serono Cesare — Serpieri — Severini — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tredici — Trigona — Tròilo — Tumedei — Turati.

Vacchelli — Vascellari — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vecchini — Verdi — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino.

Zingali.

Sono in congedo:

Bartolini — Bascone — Bruni.

Clavenzani.

De Marsico.

Elefante.

Ferretti Piero — Fossa.

Lualdi.

Madia — Magrini.

Palmisano.

Ricchioni.

Sono ammalati:

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

Assenti per ufficio pubblico:

Albertini.
Biancardi — Bianchini — Bonaccini —
Borgo.
Cantalupo — Catalani — Ceserani.
Dalla Bona — De Martino — Dentice Di
Frasso.
Fregonara.
Garibaldi — Giuriati Domenico.
Limoncelli.
Malusardi — Marcucci — Marquet — Mu-
scatello.
Peglion — Peverelli — Porro — Puppini.
Raffaelli — Rocca Ladislao.
Santini — Serena Adelchi — Steiner —
Storace Cinzio.
Valery — Verga — Vinci.

Risultato della seconda votazione segreta.

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

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

Presenti e votanti.	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli	273
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto
10 luglio 1930, n. 1165, che porta modifica-
zioni 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)

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

(La Camera approva).

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

il regime doganale dei prodotti dell'industria
automobilistica: (678)

Presenti e votanti.	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli	272
Voti contrari	3

(La Camera approva).

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)

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

(La Camera approva).

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

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

(La Camera approva).

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

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

(La Camera approva).

Conversione in legge dei Regi decreti-
legge 30 ottobre 1930, n. 1417, e 13 novembre
1930, n. 1470, concernenti variazioni di bi-
lancio 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)

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

(La Camera approva).

Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna: (692)

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

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adinolfi — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Amicucci — Angelini — Antonelli — Arcangeli — Ardissonne — Arnoni — Arpinati — Ascione — Asquini.

Baccarini — Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Baragiola — Barattolo — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Basile — Belluzzo — Benni — Bertacchi — Biagi — Bianchi — Bifani — Bigliardi — Bisi — Bodrero — Bolzon — Bombini — Bonardi — Bono — Borghese — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Brescia — Bruchi — Brunelli — Buttafochi.

Caccese — Caldieri — Calore — Calza Bini — Canelli — Cao — Capialbi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cardella — Cariolato — Cartoni — Carusi — Casalini — Cascella — Castellino — Ceci — Chiarrelli — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Cristini — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Annunzio — De Cristofaro — De Francis — De Bufalo — De Croix — De Marsanich — De Nobili — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Donegani — Donzelli — Ducrot — Dudan.

Ercole.

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

Gabasio — Gaddi-Pepoli — Gangitano — Garelli — Gargioli — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giaratana — Gibertini — Giuliano — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Grandi — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Igliori — Imberti — Irianni.

Josa.

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

Macarini-Carmignani — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Manaresi — Mandragora — Mantovani — Maracchi — Maraviglia — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Mariotti — Martelli — Mazza De' Piccioli — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Molinari — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mottola Raffaele — Mulè — Mussolini — Muzzarini.

Natoli — Negrini — Nicolato.

Oggianu — Olivetti — Olmo — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palermo — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pescione — Pesenti Antonio — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pisenti Pietro — Pottino — Preti — Protti.

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

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Sardi — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scorza — Scotti — Serono Cesare — Serpieri — Severini — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tredici — Trigona — Tròilo — Tumedei — Turati.

Vacchelli — Vascellari — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vecchini — Verdi — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino.

Zingali.

Sono in congedo:

Bartolini — Bascone — Bruni.

Clavenzani.

De Marsico.

Elefante.

Ferretti Piero — Fossa.

Lualdi.

Madia — Magrini.

Palmisano.

Ricchioni.

Sono ammalati:

Ascenzi.

Berta — Bilucaglia — Buronzo.

D'Angelo — De Carli — Diaz.

Manganelli — Melchiori.

Zugni Tauro.

Assenti per ufficio pubblico:

Albertini.
 Biancardi — Bianchini — Bonaccini —
 Borgo.
 Cantalupo — Catalani — Ceserani.
 Dalla Bona — De Martino — Dentice Di
 Frasso.
 Fregonara.
 Garibaldi — Giuriati Domenico.
 Limoncelli.
 Malusardi — Marcucci — Marquet — Mu-
 scatello.
 Peglion — Peverelli — Porro — Puppini.
 Raffaeli — Rocca Ladislao.
 Santini — Serena Adelchi — Steiner —
 Storace Cinzio.
 Valery — Verga — Vinci.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia e per gli affari di culto ha chiesto che lo svolgimento delle due interrogazioni dell'onorevole Rossi sia rinviato a giorno da destinarsi.

Saranno iscritte all'ordine del giorno di giovedì 11 corrente.

Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

PELLIZZARI, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri delle corporazioni e delle comunicazioni, per conoscere se sia prossima l'emanazione dei provvedimenti, già in istudio presso la apposita Commissione, intesi all'unificazione delle tariffe degli automezzi in servizio di piazza, alla standardizzazione dei tipi di queste vetture e all'istituzione di una unica divisa per i conducenti degli autotassometri di tutta Italia.

« MARESCA DI SERRACAPRIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere quali provvedimenti siano stati presi per tutelare gli interessi italiani in occasione della incerta situazione cinese.

« COSELSCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'educazione nazionale, per sapere se, date le speciali caratteristiche delle regioni montane, non ritenga opportuno allargare i criteri fissati dalle vigenti disposizioni, che dichiarano classificate solo le scuole

dei capoluoghi e quelle delle frazioni aventi un minimo di 40 ragazzi con l'obbligo all'istruzione e che fissano, per il funzionamento delle scuole provvisorie, un minimo di 15 alunni iscritti dei quali 10 promossi. Ciò in considerazione che i comuni di montagna hanno sempre una scarsa popolazione, per lo più sparsa in lontani casolari e che con la riduzione del numero dei comuni molte scuole sono state ora soppresse rendendo eccessivamente esiguo il numero di esse, particolarmente se si tiene presente che le distanze da percorrersi dai piccoli alunni dei comuni montani, sono sempre lunghe, disagiati e spesso pericolose e che l'istituzione di scuole sussidiate è sempre resa particolarmente difficile dalle speciali condizioni locali. (*L'interrogante chiede risposta scritta*).

« MICHELINI ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi al ministro competente quella per la quale si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì

alle ore 16.

1 — Interrogazioni.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2 — Proroga delle funzioni del Comitato liquidatore dei patrimoni degli Enti soppressi e dei beni immobili degli Enti ecclesiastici conservati. (663)

3 — Trasferimento a carico della gestione ordinaria della Cassa depositi e prestiti dei mutui concessi in virtù del Regio decreto-legge 22 settembre 1914, n. 1028, e restituzione al Tesoro del residuo dell'anticipazione concessa alla Cassa depositi predetta per far fronte al servizio dei mutui su indicati. (701)

4 — Autorizzazione al Governo del Re, e per esso al ministro delle finanze, a cedere gratuitamente alla « Fabbrica di S. Maria Assunta in Spezia », in aggiunta al terreno di metri quadri 6986 circa a monte dell'ex-batteria Cap-

puccini presso Porta Rocca per la costruzione della Cattedrale ceduto con legge 27 marzo 1930, n. 259, due appezzamenti contigui di terreno pure appartenenti al patrimonio dello Stato nella stessa località della superficie complessiva di metri quadrati 7140. (702)

5 — Approvazione della Convenzione per la istituzione ed il funzionamento della « Casa dello Studente » in Roma. (729)

6 — Norme per l'impianto e l'uso di apparecchi radioelettrici privati e per il rilascio delle licenze di costruzione, vendita e montaggio di materiali radioelettrici. (624)

7 — Distacco dal comune di Loiano e aggregazione a quello di Montereenzio della frazione San Benedetto del Querceto. (743)

8 — Modificazioni alle disposizioni facenti obbligo dell'impianto radiogoniometrico e dell'impianto trasmettente ad onde corte sulle navi mercantili. (747)

9 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 agosto 1930, n. 1162, contenente agevolazioni fiscali per le cambiali emesse a copertura di esportazioni con accettazioni bancarie. (648)

10 — Conversione in legge del Regio decreto 15 agosto 1930, n. 1151, che autorizza la spesa di lire 103,000,000 per l'esecuzione di opere straordinarie urgenti. (639)

11 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1416, che autorizza spese per opere pubbliche straordinarie. (695)

12 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 luglio 1930, n. 1146, recante modificazioni alla legge 24 dicembre 1928, numero 3134, per la bonifica integrale. (676)

13 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 settembre 1930, n. 1353, che esenta dall'imposta di consumo e dall'addizionale governativo l'uva fresca destinata alla vinificazione fino al quantitativo di otto quintali e reca modifiche per l'applicazione dell'imposta medesima sulle bevande alcoliche. (685)

14 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 ottobre 1930, n. 1413, che dà esecuzione alla Convenzione commerciale, con annesso Protocollo firmato a Ginevra il 24 marzo 1930, fra l'Italia ed altri Stati. (689)

15 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1930, n. 682, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località sismiche. (618)

16 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 novembre 1930, n. 1447, recante provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 30 ottobre 1930. (727)

17 — Conversione in legge dei Regi decreti-legge 3 agosto 1930, n. 1065, 24 ottobre 1930, n. 1426 e 23 ottobre 1930, n. 1454, recanti provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 23 luglio 1930. (730)

18 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1472, concernente provvedimenti transitori per i bilanci delle provincie e dei comuni dell'anno 1931. (741)

19 — Convalidazione del Regio decreto 20 novembre 1930, n. 1481, concernente la 8ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese previste dell'esercizio finanziario 1930-31, (742)

20 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1487, circa il divieto di importazione e di vendita nella provincia di Zara di tabacchi similari a quelli di produzione del Monopolio. (744)

21 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 956, recante provvedimenti per la costruzione di un nuovo ponte fra la città di Venezia e la terra ferma. (631)

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

