

CCXVI.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1933

ANNO XI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

## INDICE

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	8610	
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		
Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore	8635	8635
ERCOLE, <i>Ministro</i> . . . . .	8635	
<b>Disegno di legge (Seguito e fine della discussione):</b>		
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	8643	8635
GUGLIELMOTTI . . . . .	8643	
TRAPANI-LOMBARDO . . . . .	8646	
SIRIANNI, <i>Ministro</i> . . . . .	8647	
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>		
Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibile da esse. . . . .	8610	
Modificazione al 1º comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina . . . . .	8611	
Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati, tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931 . . . . .	8611	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche . . . . .	8634	
		Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare . . . . .
		Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933, per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone . . . . .
		<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>
		MUSSOLINI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di esportazioni ed importazioni. . . . .
		CROLLALANZA: Finanziamento delle opere occorrenti pel completamento dell'autocamionale Genova-Serravalle Scrvia, nonchè per la sistemazione delle strade statali ivi affluenti . . . . .
		— Completamento dell'acquedotto di Paola a cura e a carico dello Stato . . . . .
		— Approvazione del piano generale di massima regolatore edilizio e di ampliamento della città di Foggia, e del Regolamento tecnico per la sua attuazione . . . . .
		ACERBO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 323, portante modificazioni al piano finanziario della legge sulla bonifica integrale . . . . .
		<b>Disegno di legge (Coordinamento):</b>
		Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore . . . . .
		PRESIDENTE . . . . .

	<i>Pag.</i>
<b>Disegni di legge (Votazione segreta):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	8660
Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibile da esse. . . . .	8660
Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia marina . . . . .	8661
Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati, tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931 . . . . .	8661
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche . . . . .	8661
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare. . . . .	8661
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone. . . . .	8661
Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore. . . . .	8661
<b>Sui lavori parlamentari</b>	
PPRESIDENTE . . . . .	8662

### La seduta comincia alle 16.

VERDI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Leale, di giorni 3; per motivi di salute, l'onorevole Catalani, di giorni 3.

(Sono concessi).

### Approvazione del disegno di legge: Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibile da esse.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibile da esse (*Stampato* n. 1565-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli.

#### ART. 1.

Sono soggette a concessione da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con pagamento di canone, le pubblicità in qualunque modo eseguite sui fondi a lato delle linee ferroviarie esercitate dall'Amministrazione stessa, e visibili da esse.

(È approvato).

#### ART. 2.

La concessione è fatta salvi i diritti dei terzi, verso i quali il concessionario è esclusivamente responsabile nonchè salva l'osservanza della legge 11 giugno 1922, n. 778, per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico, e di ogni altra vigente norma delle leggi e dei regolamenti.

(È approvato).

#### ART. 3.

Non sono soggette alla concessione, di cui all'articolo 1, le pubblicità, anche se visibili dalle linee ferroviarie, che rientrano nell'esercizio pubblicitario conferito all'Azienda autonoma statale della strada dalla legge 17 maggio 1928, n. 1094, o siano assunte in pubblico servizio dai comuni a senso dell'articolo 1 del testo unico di legge, approvato con Regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578.

(È approvato).

#### ART. 4.

Con Regio decreto, da emanarsi su proposta del Ministro delle comunicazioni, di concerto con quello delle finanze, saranno

stabilite le norme per la concessione ed i relativi canoni, anche per le pubblicità che già esistono e divengono soggette a concessione a senso dell'articolo 1 della presente legge.

(È approvato).

ART. 5.

Chiunque contravviene agli obblighi derivanti dagli articoli 1 e 4 della presente legge incorre nella pena stabilita dall'articolo 663 del Codice penale.

Indipendentemente dall'azione penale, i cartelli e gli altri mezzi della pubblicità indebitamente eseguita potranno essere rimossi a cura della milizia ferroviaria su richiesta del Capo del compartimento ferroviario. Le spese della rimozione sono a carico dei trasgressori.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina. (*Stampato* n. 1672-A).

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. Ne do lettura:

« Il primo comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 19 dicembre 1927, n. 2317,

convertito nella legge 15 novembre 1928, n. 2792, è abrogato e sostituito dal seguente:

« Il Capo di Stato Maggiore della Regia marina ha l'alta azione ispettiva sul maviglio, sugli apprestamenti costieri, sui servizi e sulle scuole della Regia marina, per mandato del Ministro al quale riferisce ».

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 degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931. (*Stampato* n. 1676-A).

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 ai seguenti Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati, tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931:

1°) Convenzione per la unificazione internazionale delle segnalazioni stradali (con un Allegato);

2°) Convenzione per il regime fiscale delle automobili estere (con un Allegato ed un Protocollo annesso);

3°) Accordo fra le autorità doganali per facilitare l'accertamento dei tritici non scaricati o smarriti.

Si dia lettura delle Convenzioni e dell'Accordo.

VERDI, *Segretario*, legge:

**CONVENTION SUR L'UNIFICATION DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE**

Les Hautes Parties contractantes,  
Désireuses d'augmenter la sécurité du trafic par route et de faciliter la circulation routière internationale par un système uniforme de signalisation routière,  
Ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

**LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND:**

Le Docteur PAUL ECKARDT, *Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire;*  
Le Docteur Ingénieur *h. c.* F. PFLUG, *Conseiller ministériel au Ministère des Communication;*

**SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGE:**

M. J. DE RUELLE, *Jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères.*

**SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE:**

M. E. SIMONI, *Sous-Chef de Section au Ministère des Travaux publics.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:**

Le Docteur WLADYSLAW RASINSKI, *ancien Directeur du Département des Douanes au Ministère des Finances.*

**SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE:**

M. CARLOS RESINES, *Secrétaire général de l'Automobile-Club royal d'Espagne.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:**

M. G. WALCKENAER, *ancien Inspecteur général des Mines.*

**SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE:**

M. JEAN PELÉNYI, *Ministre résident, Chef de la Délégation permanente auprès de la Société des Nations.*

**SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:**

M. G. DE COSTANTIN DE CHATEAUNEUF, *Consul général à Genève.*

**SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBURG:**

M. CHARLES VERMAIRE, *Consul à Genève.*

**SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS:**

Le Jonkheer F. BEELAERTS VAN BLOKLAND, *Ministre des Affaires étrangères.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE:**

Le Docteur WLADYSLAW RASINSKI, *ancien Directeur du Département des Douanes au Ministère des Finances.*

**LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE:**

M. HENRI ROTHMUND, *Chef de la division de la police Département fédéral de Justice et Police.*

M. SAMUEL HÄUSERMANN, *Inspecteur général des Douanes et Suppléant du Directeur général des Douanes.*

M. MAX RATZENBERGER, *Chef adjoint de la division des Affaires étrangères du Département politique fédéral.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE:**

M. VÁCLAV ROUBÍK, *Ingénieur, Directeur au Ministère des Travaux publics, ancien Ministre*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE TURQUIE:**

CEMAL HÜSNÜ BEY, *Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse.*

**SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE:**

M. ILIYA CHOUMENKOVITCH, *Délégué permanent auprès de la Société des Nations.*

Lesquels, après avoir produit leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes:

## ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties contractantes adoptent le système international de signalisation routière décrit dans l'Annexe à la présente Convention et s'engagent à l'introduire ou le faire introduire le plus tôt possible dans ceux de leurs territoires auxquels s'applique cette Convention. A cet effet, elles procéderont à la mise en service des signaux qui sont prévus dans l'Annexe susdite au fur et à mesure de la mise en place de signaux nouveaux ou du renouvellement de ceux actuellement existants. Le remplacement complet des signaux non conformes au système international sera réalisé au plus tard dans un délai de cinq années, à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, pour chacune des Hautes Parties contractantes.

## ARTICLE 2.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à procéder ou à faire procéder, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, au remplacement des signaux qui, tout en présentant les caractéristiques d'un signal du système international, serviraient à fournir une indication différente.

## ARTICLE 3.

Les signaux décrits et figurés à l'Annexe seront, autant qu'il est possible, les seuls placés sur les routes pour la police de la circulation.

Dans les cas où il serait nécessaire d'introduire quelque autre signal, celui-ci devrait, par ses caractéristiques générales de forme et de couleur, rentrer dans le système des catégories prévues à l'Annexe.

## ARTICLE 4.

Les Hautes Parties contractantes interdiront que soient placés sur la voie publique des panneaux ou inscriptions quelconques qui pourraient prêter à confusion avec les signaux réglementaires ou rendre leur lecture plus difficile. Elles s'opposeront, autant qu'il est en leur pouvoir, à ce que de tels panneaux ou inscriptions soient placés abords de la voie publique.

Les Hautes Parties contractantes, en vue d'assurer à la signalisation toute son efficacité s'efforceront de limiter le nombre des signaux réglementaires au minimum nécessaire.

Les Hautes Parties contractantes s'opposeront à l'apposition sur un signal réglementaire de toute inscription étrangère à l'objet de celui-ci et qu'elles jugeraient de nature à en diminuer la visibilité ou à en altérer le caractère.

## ARTICLE 5.

Si un différend surgit entre deux ou plusieurs Hautes Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application des dispositions de la présente Convention, et si ce différend ne peut être réglé directement entre les Parties, le différend peut être soumis pour avis consultatif à la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations.

## ARTICLE 6.

Chacune des Hautes Parties contractantes peut déclarer, au moment de la signature de la ratification ou de l'adhésion que par son acceptation de la présente Convention, elle n'assume aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble ou toute partie de ses colonies, protectorats et territoires d'outre-mer ou des territoires placés sous sa suzeraineté ou sous mandat; dans ce cas, la présente Convention ne sera pas applicable aux territoires mentionnés dans ladite déclaration.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra ultérieurement notifier au Secrétaire général de la Société des Nations, qu'elle entend rendre la présente Convention applicable à l'ensemble ou à toute partie des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa précédent. Dans ce cas, la Convention s'appliquera à tous les territoires visés dans la notification, six mois après réception de cette notification par le Secrétaire général.

De même, chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, après l'expiration du délai de huit ans mentionné dans l'article 15, déclarer qu'elle entend voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de ses colonies, protectorats et territoires d'outre-mer ou des territoires placés sous sa suzeraineté ou sous mandat; dans ce cas, la Convention cessera d'être applicable aux territoires faisant l'objet d'une telle déclaration, un an après réception de cette déclaration par le Secrétaire général.

Le Secrétaire général communiquera à tous les Membres de la Société de Nations et aux États non membres, visés à l'article 7, les déclarations et notifications reçues en vertu du présent article.

## ARTICLE 7.

La présente Convention, dont les textes français et anglais font également foi, portera la date de ce jour.

Elle pourra, jusqu'au 30 septembre 1931, être signée au nom de tout Membre de la Société des Nations et de tout État non membre représenté à la Conférence qui a établi cette Convention ou à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente Convention.

## ARTICLE 8.

La présente Convention sera ratifiée.

Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception à tous les Membres de la Société des Nations, ainsi qu'aux États non membres visés à l'article 7.

## ARTICLE 9.

A partir du 1<sup>er</sup> octobre 1931, il pourra être adhéré à la présente Convention au nom de tout Membre de la Société des Nations ou de tout État non membre visé à l'article 7.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera la réception à tous les Membres de la Société et aux États non membres visés audit article.

## ARTICLE 10.

Chaque Haute Partie contractante peut subordonner l'effet de ses ratifications ou de son adhésion aux ratifications ou adhésions d'un ou de plusieurs Membres de la Société des Nations ou États non membres désignés par elle dans l'instrument de ratification ou adhésion.

## ARTICLE 11.

La présente Convention entrera en vigueur six mois après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de ratifications ou adhésions données au nom de cinq Membres de la Société des Nations ou États non Membres. Les ratifications ou adhésions dont l'effet est soumis à la condition prévue à l'article précédent ne seront pas comptées dans ce nombre jusqu'à ce que cette condition soit remplie.

## ARTICLE 12.

Les ratifications ou adhésions qui interviendront après l'entrée en vigueur de la Convention produiront leurs effets six mois, soit après la date de leur réception par le Secrétaire général de la Société des Nations, soit après la date à laquelle les conditions visées à l'article 10 se trouvent remplies.

## ARTICLE 13.

Toute Haute Partie contractante pourra en tout temps proposer d'apporter à l'Annexe à la présente Convention telles modifications ou additions qui lui paraîtront utiles. La proposition sera adressée au Secrétaire général de la Société des Nations et communiquée par lui à toutes les autres Hautes Parties contractantes et, si elle est acceptée par toutes les Hautes Parties contractantes (y compris celles ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne seraient pas encore devenues effectives), l'Annexe à la présente Convention sera modifiée en conséquence.

## ARTICLE 14.

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant huit ans, la revision en pourra être demandée à toute époque par trois au moins des Hautes Parties contractantes.

La demande visée à l'alinéa précédent serait adressée au Secrétaire général de la Société des Nations, qui la notifierait aux autres Hautes Parties contractantes et en informerait le Conseil de la Société des Nations.

## ARTICLE 15.

Après l'expiration d'un délai de huit ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci pourra être dénoncée par l'une quelconque des Hautes Parties contractantes.

La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en informera tous les Membres de la Société des Nations et les États non membres visés à l'article 7.

La dénonciation produira ses effets un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'au regard du Membre de la Société ou de l'État non membre au nom duquel elle aura été effectuée.

Si, à la suite de dénonciations simultanées ou successives, le nombre des Membres de la Société et États non membres, liés par les dispositions de la présente Convention, est réduit à un nombre inférieur à cinq, la Convention cessera d'être en vigueur.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le trente mars mil neuf cent trente et un, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations, et dont des copies certifiées conformes seront délivrées à tous les Membres de la Société et aux États non Membres mentionnés à l'article 7.

*Allemagne (ad referendum)*

Dr. ECKARDT  
Dr. PFLUG

*Belgique*

J. DE RUELLE (Sous réserve d'adhésion ultérieure pour les colonies et territoires sous mandat).

*Danemark*

E. SIMONI

*Ville libre de Dantzig (ad referendum)*

Dr. RASINSKI

*Espagne*

C. RESINES

*France*

WALCKENAER (Je déclare que, par ma signature, la France n'assume aucune obligation en ce qui concerne l'Algérie, les colonies, protectorats et territoires sous mandat).

*Hongrie*

PÉLENYI

*Italie*

C. DE CONSTANTIN

*Luxembourg*

CH. G. VERMAIRE

*Pays-Bas (Pour le Royaume en Europe)*

BEELAERTS VAN BLOKLAND

*Pologne*

Dr. RASINSKI

*Suisse*

ROTHMUND  
HÄUSERMANN  
RATZENBERGER

*Tchécoslovaquie*

Ing. VÁCLAV ROUBÍK

*Turquie*

CEMAL HÜSNÜ

*Yougoslavie*

I. CHOUMENKOVITCH

## ANNEXE.

Le système international de signalisation routière comprend les catégories de signaux définies ci-après. Lorsque les couleurs à employer restent facultatives, il est entendu que dans un même pays, elles doivent être, sauf motifs exceptionnels, partout les mêmes pour un même signal.

## I. — SIGNAUX DE DANGER.

Les signaux de cette catégorie doivent être de forme triangulaire. Leur objet est d'avertir le conducteur de l'approche d'un danger. Ils comprennent:

1<sup>o</sup>) Les signaux institués par la Convention internationale du 24 avril 1926 relative à la circulation automobile (figures 1 à 5 et 7 du tableau I);

2<sup>o</sup>) Un signal destiné à indiquer les dangers autres que ceux prévus à l'alinéa 1<sup>o</sup> ci-dessus. Ce signal consiste en un triangle plein, la pointe en haut, portant en son milieu une barre verticale (figure 6 du tableau I).

Lorsque les conditions atmosphériques s'opposent à l'emploi de plaques pleines, la plaque triangulaire peut être évidée. Dans ce cas, elle peut ne pas porter de barre verticale (figure 7 du tableau I).

Le signal est posé perpendiculairement à la route et à une distance de l'obstacle qui ne doit pas être inférieure à 150 mètres ni supérieure à 250 mètres, à moins que la disposition des lieux ne s'y oppose. Lorsque la distance du signal à l'obstacle est notablement inférieure à 150 mètres, des dispositions spéciales doivent être prises;

3<sup>o</sup>) Un signal concernant la priorité de passage (figure 8 du tableau I). Ce signal, qui consiste en un triangle plein, la pointe en bas, indique au conducteur qu'il doit céder le passage aux véhicules circulant sur la voie à laquelle il va aboutir. Ce signal est placé à une distance convenable déterminée d'après les circonstances.

Ne sont pas compris dans les dispositions précédentes les signaux placés au voisinage immédiat des passages à niveaux des voies ferrées (croix de Saint-André, etc.), sur lesquelles ne portent pas les stipulations de la Convention.

## II. — SIGNAUX COMPORTANT DES PRESCRIPTIONS ABSOLUES.

Les signaux de cette catégorie doivent être de forme circulaire. Ils indiquent, soit une interdiction à respecter, soit une obligation à exécuter, édictées par les autorités compétentes.

## A) SIGNAUX MARQUANT UNE INTERDICTION.

Dans ces signaux, la couleur rouge doit prédominer nettement et faire ressortir la forme générale du signal. Les autres couleurs sont facultatives, sauf les prescriptions indiquées ci-après:

a) *Circulation interdite à tous véhicules*: Disque rouge avec partie centrale circulaire de couleur blanche ou jaune claire (figure 1 du tableau II).

b) *Sens interdit* ou *Entrée interdite*: Disque rouge avec barre horizontale de couleur blanche ou jaune claire (figure 2 du tableau II).

c) *Interdiction de passage pour certaines catégories de véhicules*: Employer le signal a) et indiquer, au moyen d'une figurine appropriée, placée dans la partie centrale de couleur blanche ou jaune claire, la catégorie de véhicules visée par l'interdiction (figures 3 à 5 du tableau II).

d) *Limitation du poids*: Pour interdire le passage de véhicules pesant plus d'un certain poids, le chiffre, exprimant en tonnes le poids-limite, est inscrit sur la partie centrale de couleur blanche ou jaune claire des signaux a) ou c) (figures 6 et 7 du tableau II).



e) *Limitation de la vitesse* : Pour interdire les vitesses supérieures à une limite déterminée, le nombre exprimant cette limite en kilomètres par heure est inscrit sur la partie centrale blanche ou jaune claire du signal *a*) (figure 8 du tableau II).

f) *Interdiction de stationner* : Ce signal indique que le stationnement est interdit du côté de la voie publique où le signal est placé. La partie centrale du disque est bleue, entourée d'une large bordure rouge et barré diagonalement d'un trait rouge (figure 9 du tableau II). Le signal peut être complété par des indications telles que: heures pendant lesquelles le stationnement est interdit, etc.

g) *Interdiction de parquer* : Disque rouge avec partie centrale circulaire du couleur blanche ou jaune claire portant la lettre P et barrée diagonalement d'un trait rouge (figure 10 du tableau II).

#### B) SIGNAUX MARQUANT UNE OBLIGATION À EXÉCUTER.

h) *Sens obligatoire* : Ce signal indique, au moyen d'une flèche, la direction que les véhicules doivent suivre en exécution de prescriptions réglementaires (figure 11 du tableau II). Le choix des couleurs est facultatif, sous la condition que la couleur *rouge* ne prédomine jamais et qu'elle soit même totalement exclue si le fond du disque est de couleur bleue (afin d'éviter toute confusion avec le signal *f*).

i) *Arrêt à proximité d'un poste de douane* : Ce signal indique l'approche d'un poste de douane où l'on doit s'arrêter.

Il consiste en un disque rouge avec partie centrale circulaire de couleur blanche ou jaune claire portant une barre horizontale de couleur foncée. Le mot « Douane » est inscrit sur le disque dans les langues nationales des deux pays limitrophes ou tout au moins dans la langue du pays où est placé le signal (figure 12 du tableau II).

#### III. — SIGNAUX COMPORTANT UNE SIMPLE INDICATION.

Les signaux de cette catégorie doivent être de forme rectangulaire. Le choix des couleurs est facultatif, étant entendu que la couleur rouge ne doit en aucun cas prédominer.

a) *Signal de parcage autorisé* : Ce signal indique les emplacements où les véhicules peuvent être parqués. Une plaque rectangulaire, bleue de préférence, portera la lettre P. Elle peut porter, en outre, des inscriptions donnant des indications complémentaires telles que: durée pendant laquelle le parcage est autorisé (figure 1 du tableau III).

b) *Signal de prudence* : Ce signal indique que les conducteurs des véhicules doivent observer une prudence particulière en raison du danger qu'ils sont susceptibles de faire courir à des autres usagers de la route (par exemple, à l'approche d'une école, d'une usine, etc.).

Ce signal consiste en un rectangle dont le fond est de couleur foncée et sur lequel se détache un triangle équilatéral de couleur blanche ou jaune claire (figure 2 du tableau III).

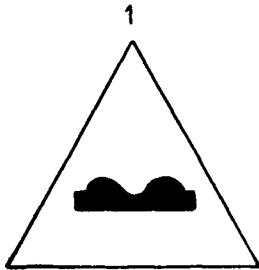
Une inscription ou une figurine peut en préciser la signification.

c) *Signal indiquant l'emplacement d'un poste de secours* : Ce signal indique la proximité d'un poste de secours organisé par une association officiellement reconnue. Il est recommandé de le constituer par un rectangle dont le petit côté, horizontal, mesure les deux tiers du grand côté, le fond de la plaque étant de couleur foncée, encadré d'un filet blanc, et le centre de la plaque portant, dans un carré blanc mesurant au moins 0 m. 30 de côté, un emblème approprié (voir à titre d'exemples, les figures 3 et 3bis du tableau III).

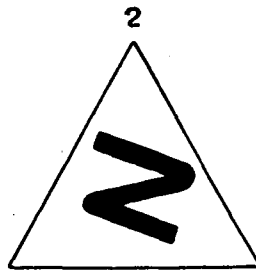
d) *Signaux de localité et d'orientation* : Ces signaux indiquent, soit une localité, soit la direction vers une ou plusieurs localités avec ou sans notation de distance. Lorsqu'ils indiquent une direction, l'un des petits côtés du rectangle peut être remplacé par une pointe de flèche (voir, à titre d'exemple, figures 4 et 5 du tableau III).

Tableau I — Table I

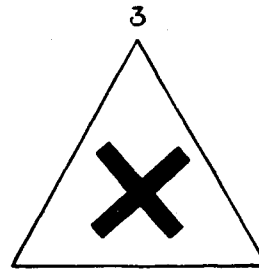
SIGNAUX DE DANGER.  
DANGER SIGNS.



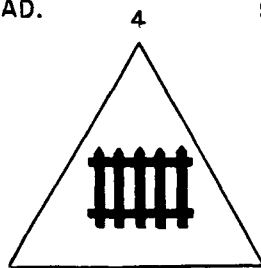
CASSIS  
UNEVEN ROAD.



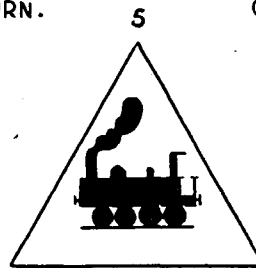
VIRAGE  
SHARP TURN.



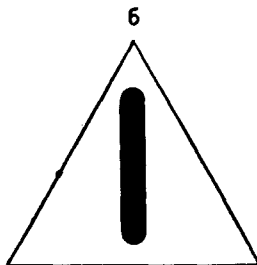
CROISEMENT  
CROSS-ROAD.



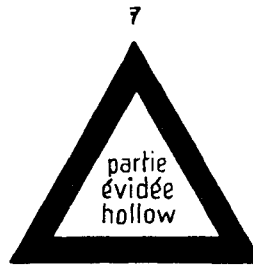
PASSAGE À NIVEAU GARDÉ  
GUARDED LEVEL-CROSSING.



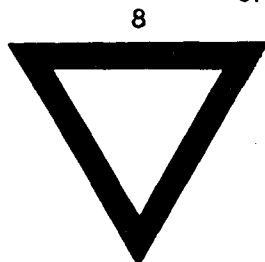
PASSAGE À NIVEAU NON GARDÉ  
UNGUARDED LEVEL-CROSSING.



DANGER AUTRE QUE CEUX  
INDIQUÉS PAR LES SIGNAUX  
1-5 DU PRÉSENT TABLEAU.  
DANGERS OTHER THAN THOSE  
INDICATED BY SIGNS 1 TO 5  
OF THE PRESENT TABLE.



SIGNAL ALTERNATIF GÉNÉRAL DE  
DANGER DESTINÉ À ÊTRE EMPLOYÉ  
LORSQUE LES CONDITIONS ATMOSPHÉ-  
RIQUES NE PERMETTENT PAS L'EMPLOI  
DE PLAQUES PLEINES.  
ALTERNATIVE SIGN INDICATING DANGER,  
TO BE EMPLOYED WHEN ATMOSPHERIC  
CONDITIONS DO NOT PERMIT OF THE USE  
OF A FULL SIGN.



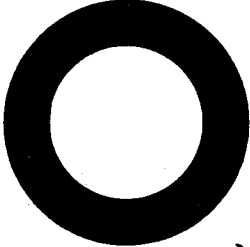
SIGNAL CONCERNANT LA  
PRIORITÉ DE PASSAGE.  
SIGN CONCERNING RIGHT-OF-WAY.

## Tableau II — Table II

### SIGNAUX COMPORTANT DES PRESCRIPTIONS ABSOLUES. SIGNS GIVING DEFINITE INSTRUCTIONS.

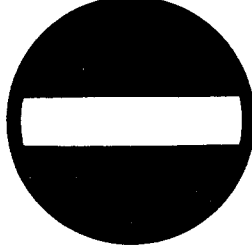
#### SIGNAUX MARQUANT UNE INTERDICTION. SIGNS PROHIBITING PASSAGE.

1



CIRCULATION INTERDITE À  
TOUS VÉHICULES.  
CLOSED TO ALL VEHICLES.

2



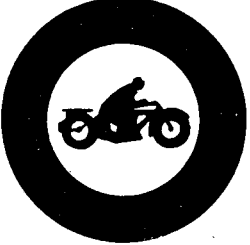
SENS INTERDIT OU ENTRÉE  
INTERDITE. ONE-WAY ROAD  
OR ENTRY PROHIBITED.

3



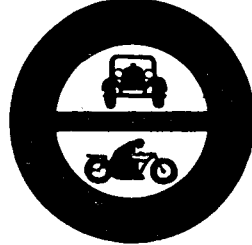
CIRCULATION INTERDITE  
AUX AUTOMOBILES.  
MOTOR VEHICLES PROHIBITED.

4



CIRCULATION INTERDITE AUX  
MOTOCYCLETES.  
MOTOR CYCLES PROHIBITED.

5



INTERDIT POUR TOUS  
VÉHICULES AUTOMOBILES.  
ALL MOTOR VEHICLES PROHIBITED.

6



LIMITATION DU POIDS.  
WEIGHT LIMIT.

7



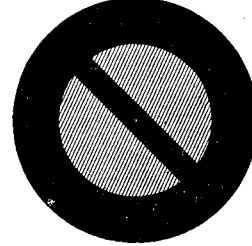
INTERDIT AUX AUTOMOBILES  
DONT LE POIDS DÉPASSE 5,5t.  
MOTOR VEHICLES WEIGHING  
OVER FIVE AND A HALF TONS  
PROHIBITED.

8



VITESSE MAXIMUM.  
MAXIMUM SPEED.

9



INTERDICTION DE  
STATIONNER.  
WAITING PROHIBITED.

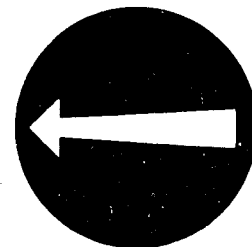
#### SIGNAUX MARQUANT UNE OBLIGATION À EXÉCUTER. SIGNS INDICATING AN OBLIGATION.

10



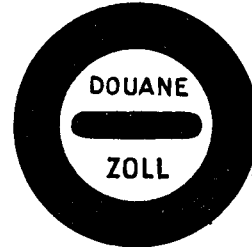
INTERDICTION DE PARQUER.  
PARKING PROHIBITED.

11



SENS OBLIGATOIRE.  
DIRECTION TO BE  
FOLLOWED.

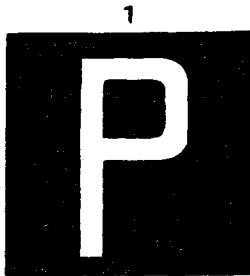
12



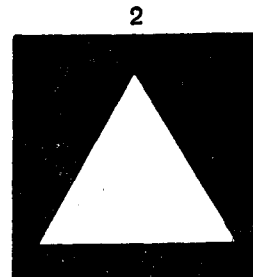
ARRÊT À PROXIMITÉ D'UN  
POSTE DE DOUANE.  
STOP NEAR CUSTOMS HOUSE.

Tableau III — Table III

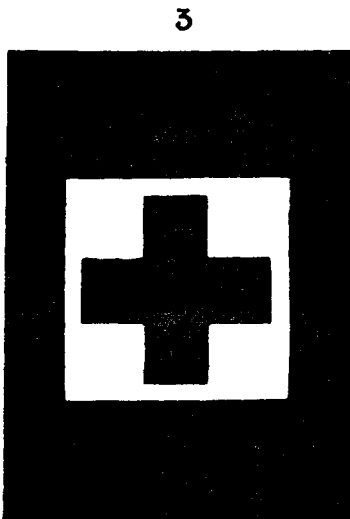
SIGNAUX COMPORTANT UNE SIMPLE INDICATION.  
SIGNS GIVING ONLY ONE INDICATION.



SIGNAL DE PARCAGE AUTORISÉ.  
SIGN INDICATING AUTHORISED PARKING PLACE.

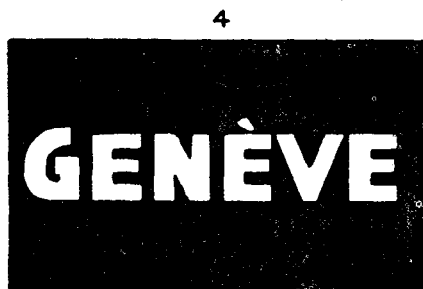
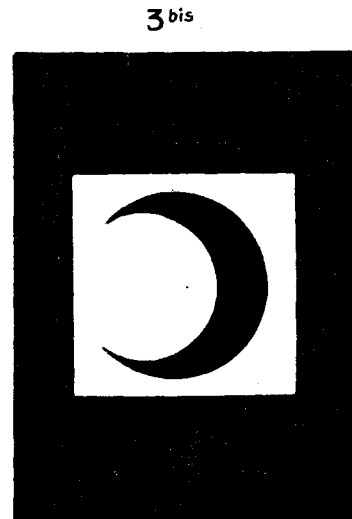


SIGNAL DE PRUDENCE.  
SIGN RECOMMENDING CAUTION.



SIGNAUX INDIQUANT L'EMPLACEMENT D'UN POSTE DE SECOURS.  
( à titre d'exemple )

SIGNS SHOWING PLACE AT WHICH A FIRST-AID STATION CAN  
BE FOUND ( as an example )



SIGNAUX DE LOCALITÉ ET D'ORIENTATION.  
PLACE SIGN AND DIRECTION SIGN.

## CONVENTION SUR LE RÉGIME FISCAL DES VÉHICULES AUTOMOBILES ÉTRANGERS

Les Hautes Parties contractantes,  
Désireuses de faciliter la circulation internationale des automobiles;  
Considérant qu'une exonération fiscale aussi étendue que possible des véhicules automobiles étrangers présenterait à cette fin un intérêt essentiel,  
Ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES:

M. J. DE RUELLE, *Jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères.*

SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES  
BRITANNIQUES AU DÉLÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES:

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord ainsi que toutes parties de l'Empire britannique non membres séparés de la Société des Nations:

M. PERCIVAL CHARLES FRANKLIN, *du Ministère des Transports.*

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE:

M. E. SIMONI, *Sous-Chef de Section au Ministère des Travaux publics.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE POUR LA VILLE LIBRE DE  
DANTZIG:

Le Docteur WLADYSLAW RASINSKI, *ancien Directeur du Département des Douanes au Ministère des Finances.*

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE:

M. CARLOS RESINES, *Secrétaire général de l'Automobile-Club royal d'Espagne.*

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:

M. G. DE CONSTANTIN DE CHATEAUNEUF, *Consul général à Genève.*

SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG:

M. CHARLES VERMAIRE, *Consul à Genève.*

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS:

M. J. F. SCHÖNFELD, *Administrateur au Ministère du Waterstaat;*

M. L. MEIJERS, *Administrateur, Chef de la Division des Douanes et Accises au Ministère des Finances.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE:

Le Docteur WLADYSLAW RASINSKI, *ancien Directeur du Département des Douanes au Ministère des Finances.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE:

M. A. M. FERRAZ DE ANDRADE, *Chef de la Chancellerie portugaise auprès de la Société des Nations.*

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE:

M. K. I. WESTMAN, *Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse.*

## LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE:

M. HENRI ROTHMUND, *Chef de la division de la Police du Département fédéral de Justice et Police;*

M. SAMUEL HÄUSERMANN, *Inspecteur général des Douanes et Suppléant du Directeur général des Douanes.*

M. MAX RÄTZENBERGER, *Chef adjoint de la division des Affaires étrangères du Département politique fédéral.*

## LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE:

M. VÁCLAV ROUBÍK, *Ingénieur au Ministère des Travaux publics, ancien Ministre.*

## LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE TURQUIE:

Cemal HÜSNÜ BEY, *Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral Suisse.*

Lesquels, après avoir produit leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes:

## ARTICLE PREMIER.

Les véhicules automobiles immatriculés dans le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes, qui circulent temporairement sur le territoire d'une autre, sont exemptés, dans les conditions précisées par les articles ci-après, des impôts ou taxes qui frappent la circulation ou la détention des automobiles dans tout ou partie du territoire de cette dernière Haute Partie contractante. Cette exemption ne s'étend pas aux impôts ou taxes de consommation.

Sont toutefois exclus de la présente Convention les véhicules servant, moyennant rémunération, au transport des personnes, ainsi que les véhicules affectés au transport des marchandises.

## ARTICLE 2.

L'exonération établie par l'article premier est accordée, dans le territoire de chaque Haute Partie contractante, pour un ou plusieurs séjours représentant une durée totale de quatre-vingt-dix jours passés dans ce territoire dans le délai d'un an; ce délai est compté, jour pour jour, à partir de la date de la délivrance du carnet fiscal visé à l'article 3.

Pour le calcul de la durée de l'exonération, le jour est compté de minuit à minuit, toute fraction de jour comptant pour un jour entier. Toutefois, le jour de sortie n'est pas compté lorsque le jour d'entrée et le jour de sortie sont séparés pas plus d'un jour intermédiaire.

Pour le calcul des impôts et taxes afférents à la partie du séjour dépassant la durée de l'exonération, le traitement accordé ne sera pas moins favorable que celui appliqué aux véhicules immatriculés dans le territoire où les impôts et taxes sont prélevés.

## ARTICLE 3.

Pour bénéficier de l'exonération visée aux articles précédents, le véhicule doit être muni d'un carnet fiscal international établi d'après le modèle figurant en annexe à la présente Convention et délivré par l'autorité compétente du territoire d'immatriculation ou par un organisme habilité à cet effet par ladite autorité.

Le carnet est présenté pour visa aux bureaux de douane frontières à l'entrée et à la sortie du territoire de la Haute Partie contractante intéressée.

## ARTICLE 4.

Lorsqu'un véhicule entré dans le territoire d'une des Hautes Parties contractantes sous le couvert d'un carnet fiscal en sort sans que le visa de sortie ait été apposé et sans qu'on puisse établir la date de sortie, ce carnet peut être considéré comme sans valeur dans ledit territoire.

## ARTICLE 5.

Le carnet fiscal est valable durant un an à partir de la date de sa délivrance. Si le véhicule change de propriétaire ou de détenteur, ou si le numéro d'immatriculation en est changé, les modifications nécessaires sont apportées au carnet par l'autorité compétente ou par l'organisme habilité par celle-ci.

Avant l'expiration de la durée de validité susindiquée, il ne peut pas être délivré, pour le même véhicule, un nouveau carnet, hormis le cas d'immatriculation dans le territoire d'une autre Haute Partie contractante. Il n'est jamais fourni de duplicata d'un carnet fiscal.

## ARTICLE 6.

En matière de péages ou autres rétributions analogues payables sur place, les véhicules visés au premier alinéa de l'article premier ne seront pas traités moins favorablement que les véhicules immatriculés dans le territoire où ces péages ou rétributions sont perçus.

## ARTICLE 7.

Si un différend surgit entre deux ou plusieurs Hautes Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application des dispositions de la présente Convention et si ce différend ne peut être réglé directement entre les Parties, le différend peut être soumis pour avis consultatif à la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations.

## ARTICLE 8.

Chacune des Hautes Parties contractantes peut déclarer, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion que par son acceptation de la présente Convention, elle n'assume aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble ou toute partie de ses colonies, protectorat et territoires d'outre-mer ou des territoires placés sous sa suzeraineté ou sous mandat; dans ce cas, la présente Convention ne sera pas applicable aux territoires mentionnés dans ladite déclaration.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra ultérieurement notifier au Secrétaire général de la Société des Nations qu'elle entend rendre la présente Convention applicable à l'ensemble ou à toute partie des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa précédent. Dans ce cas, la Convention s'appliquera à tous les territoires visés dans la notification, six mois après réception de cette notification par le Secrétaire général.

De même, chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, après l'expiration du délai de deux ans mentionné dans l'article 17, déclarer qu'elle entend voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de ses colonies, protectorats et territoires d'outre-mer, ou des territoires placés sous sa suzeraineté ou sous mandat; dans ce cas, la Convention cessera d'être applicable aux territoires faisant l'objet d'une telle déclaration un an après réception de cette déclaration par le Secrétaire général.

Le Secrétaire général communiquera à tous les Membres de la Société des Nations et aux États non membres visés à l'article 10 les déclarations et notifications reçues en vertu du présent article.

## ARTICLE 9.

Les interprétations et réserves figurant au Protocole annexe ci-joint sont adoptées et auront même force, valeur et durée que la présente Convention.

## ARTICLE 10.

La présente Convention, dont les textes français et anglais font également foi, portera la date de ce jour.

Elle pourra, jusqu'au 30 septembre 1931, être signée au nom de tout Membre de la Société des Nations et de tout État non membre représenté à la Conférence qui a établi cette Convention ou à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente Convention.

## ARTICLE 11.

La présente Convention sera ratifiée.

Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception à tous les Membres de la Société des Nations, ainsi qu'aux États non membres visés à l'article 10.

## ARTICLE 12.

A partir du 1<sup>er</sup> octobre 1931, il pourra être adhéré à la présente Convention au nom de tout Membre de la Société des Nations ou de tout État non membre visé à l'article 10.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception à tous les Membres de la Société et aux États non membres visés audit article.

## ARTICLE 13.

Chaque Haute Partie contractante peut subordonner l'effet de ses ratifications ou de son adhésion aux ratifications ou adhésions d'un ou plusieurs Membres de la Société des Nations ou États non membres désignés par elle dans l'instrument de ratification ou adhésion.

## ARTICLE 14.

La présente Convention entrera en vigueur six mois après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de ratifications ou adhésions données au nom de cinq Membres de la Société des Nations ou États non membres. Les ratifications ou adhésions dont l'effet est soumis aux conditions prévues à l'article précédent ne seront pas comptées dans ce nombre jusqu'à ce que ces conditions soient remplies.

## ARTICLE 15.

Les ratifications ou adhésions qui interviendront après l'entrée en vigueur de la Convention produiront leurs effets six mois, soit après la date de leur réception par le Secrétaire général de la Société des Nations, soit après la date à laquelle les conditions visées à l'article 13 se trouvent remplies.

## ARTICLE 16.

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant deux ans, la revision pourra en être demandée à toute époque par trois au moins des Hautes Parties contractantes.

La demande visée à l'alinéa précédent serait adressée au Secrétaire général de la Société des Nations, qui la notifierait aux autres Hautes Parties contractantes et en informerait le Conseil de la Société des Nations.

## ARTICLE 17.

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci pourra être dénoncée par l'une quelconque des Hautes Parties contractantes.

Le dénonciation sera faite sous forme de notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations qui en informera tous les Membres de la Société des Nations et les États non membres visé à l'article 10.



La dénonciation produira ses effets un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'au regard du Membre de la Société ou de l'État non membre au nom duquel elle aura été effectuée.

Si, à la suite de dénonciations simultanées ou successives, le nombre des Membres de la Société et États non membres liés par les dispositions de la présente Convention est réduit à un nombre inférieur à cinq, la Convention cessera d'être en vigueur.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

FAIT e Genève, le trente mars mil neuf cent trente et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations, et dont des copies certifiées conformes seront délivrées à tous les Membres de la Société et aux États non membres mentionnés à l'article 10.

*Belgique*

J. DE RUELLE (Sous réserve d'adhésion ultérieure pour le colonies et territoires sous mandat).

*Grande-Bretagne et Irlande du Nord (ainsi que toutes parties de l'Empire britannique non Membres séparés de la Société des Nations).*

P. C. FRANKLIN (Je déclare que ma signature ne s'applique pas aux colonies, protectorats, territoires de outre-mer ou territoires sous suzeraineté ou mandat).

*Danemark*

E. SIMONI

*Ville libre de Dantzig (ad referendum)*

Dr. RASINSKI

*Espagne*

C. RESINES

*Italie*

C. DE CONSTANTIN

*Luxembourg*

CH. G. VERMAIRE

*Pays-Bas*

J. F. SCHÖNFELD

M. L. MEIJERS

*Pologne*

Dr. RASINSKI

*Portugal*

A. M. FERRAZ DE ANDRADE (Je déclare que, par ma signature, le Portugal n'assume aucune obligation en ce qui concerne ses colonies).

*Suède*

K. I. WESTMAN

*Suisse*

ROTHMUND

HÄUSERMANN

RATZENBERGER

*Tchécoslovaquie*

Ing. VÁCLAV ROUBÍK

*Turquie*

CEMAL HÜSNÜ

## ANNEXE À LA CONVENTION

## SUR LE RÉGIME FISCAL DES VÉHICULES AUTOMOBILES ÉTRANGERS

## MODÈLE DE CARNET FISCAL INTERNATIONAL.

Ce carnet est libellé dans la langue ou les langues officielles du pays qui le délivre. La couverture, de couleur bleu clair, portera traduction, dans chacune des langues des Hautes Parties contractantes, de ces mots: « Carnet fiscal international ».

Les indications manuscrites portées sur ce carnet doivent au moins être écrites en caractères latins ou en cursive, dite anglaise.

Ce carnet contient 48 pages numérotées.

Le format est celui du modèle ci-joint (environ 135 mm. 218 mm.)

**PROCOLE ANNEXE****I. — AD ARTICLE 2.**

Il est entendu que la Suisse, tout en laissant aux autres Hautes Parties contractantes la faculté d'appliquer vis-à-vis d'elle le système de la présente Convention, pourra continuer à appliquer le système actuellement en vigueur sur son territoire d'une exemption pour quatre-vingt-dix jours consécutifs, renouvelable à chaque entrée. Au cas où cette période d'exonération serait dépassée, l'impôt y afférent pourra être prélevé conformément la législation suisse.

Si la Suisse était amenée à introduire le système de la présente Convention, il serait bien entendu qu'elle serait tenue de prélever l'impôt suivant les dispositions de cette Convention.

**II. — AD ARTICLE 3.**

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de prescrire l'accomplissement des formalités prévues au dernier alinéa de l'article 3 dans un bureau frontière autre que le bureau de douane.

(Page 1).

[Nom du pays].

**CARNET FISCAL INTERNATIONAL**

N<sup>o</sup> .....

CONVENTION INTERNATIONALE DE GENÈVE DU 30 MARS 1931

Le présent carnet est délivré en vue de l'exemption des impôts ou taxes de circulation ou de détention accordée aux véhicules automobiles pour un ou plusieurs séjours représentant une durée totale de quatre-vingt-dix jours passés dans chacun des pays auxquels s'applique ladite Convention. Ce carnet n'est valable que pendant un an à compter de la date de sa délivrance.

Le présent carnet fiscal a été délivré à ..... \*  
demeurant à ..... \*\*  
pour le véhicule automobile dont le signalement est le suivant:

Genre du véhicule ..... (1)

Marque du châssis ..... (2)

Numéro du châssis ..... (3)

Numéro de moteur ..... (4)

Numéro d'immatriculation figurant sur les plaques du pays qui délivre le carnet  
..... (5)

Lieu et date de délivrance ....., le ..... (6)

Cachet  
de l'autorité.

..... \*\*\*  
..... \*\*\*\*

\* Nom et prénoms du propriétaire ou détenteur.  
\*\* Ville, rue, numéro.  
\*\*\* Signature de l'autorité ou de l'organisme habilité par celle-ci.  
\*\*\*\* Visa de l'autorité.

(Page 2).

Le présent carnet est valable dans tous les pays mentionnés ci-dessous pendant un an à partir du jour de sa délivrance. *Avant l'expiration de ce délai, il ne peut être délivré, pour le même véhicule, ni nouveau certificat ni duplicata.*

**LISTE DES PAYS.**

Vertical line indicating the start of the list of countries.

(Page 3).

**CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE OU DE DÉTENTEUR**

M. .... (1)

demeurant à ..... (2)

est inscrit comme propriétaire ou détenteur du véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré.

Cachet  
de l'autorité

(A) ....., le ..... (3)

..... (4)

M. .... (1)

demeurant à ..... (2)

est inscrit comme propriétaire ou détenteur du véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré.

Cachet  
de l'autorité

(A) ....., le ..... (3)

..... (4)

M. .... (1)

demeurant à ..... (2)

est inscrit comme propriétaire ou détenteur du véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré

Cachet  
de l'autorité

(A) ....., le ..... (3)

..... (4)

M. .... (1)

demeurant à ..... (2)

est inscrit comme propriétaire ou détenteur du véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré.

Cachet  
de l'autorité

(A) ....., le ..... (3)

..... (4)

(1) Nom et prénoms du nouveau propriétaire ou détenteur.  
(2) Ville, rue, numéro.  
(3) Lieu et date.  
(4) Signature de l'autorité ou de l'organisme habilité par celle-ci.

(Page 4).

**CHANGEMENT DE NUMÉRO D'IMMATRICULATION**

Le véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré a reçu le nouveau numéro d'immatriculation: .....

Cachet de l'autorité
-------------------------

(A) ....., le ..... (1)

..... (2)

Le véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré a reçu le nouveau numéro d'immatriculation: .....

Cachet de l'autorité
-------------------------

(A) ....., le ..... (1)

..... (2)

Le véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré a reçu le nouveau numéro d'immatriculation: .....

Cachet de l'autorité
-------------------------

(A) ....., le ..... (1)

..... (2)

Le véhicule pour lequel le présent carnet a été délivré a reçu le nouveau numéro d'immatriculation: .....

Cachet de l'autorité
-------------------------

(A) ....., le ..... (1)

..... (2)

(1) Lieu et date.

(2) Signature de l'autorité ou de l'organisme habilité par celle-ci.

(Page 5).

**VISAS D'ENTRÉE ET DE SORTIE**

..... (Nom du pays visité).

ENTRÉE OU SORTIE	DATE	NOMBRE DE JOURS À DÉCOMPTER	TOTAL DES JOURS À DÉCOMPTER DEPUIS LA PREMIÈRE ENTRÉE	SIGNATURE DE L'AGENT QUALIFIÉ OU CACHET DU BUREAU	
				Entrée	Sortie
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					

Voir suite, page N. ....

*Note:* Pour le calcul de la durée de l'exonération, le jour est compté de minuit à minuit, toute fraction de jour comptant pour un jour entier. Toutefois, le jour de sortie n'est pas compté lorsque le jour d'entrée et le jour de sortie sont séparés par plus d'un jour intermédiaire.

(Pages 6 et suivantes).

**VISAS D'ENTRÉE ET DE SORTIE**

..... (Nom du pays visité).

ENTRÉE OU SORTIE	DATE	NOMBRE DE JOURS À DÉCOMPTER	TOTAL DE JOURS À DÉCOMPTER DEPUIS LA PREMIÈRE ENTRÉE	SIGNATURE DE L'AGENT QUALIFIÉ OU CACHET DU BUREAU	
				Entrée	Sortie
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					
Entrée ....					
Sortie .....					

Voir suite, page N. ....



**ARRANGEMENT ENTRE AUTORITÉS DOUANIÈRES POUR FACILITER  
L'APUREMENT DE TRIPTYQUES NON DECHARGÉS OU PERDUS**

## ARRANGEMENT.

Les représentants des administrations douanières de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Etat libre d'Irlande, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suisse, de la Yougoslavie, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes:

## I.

Toutes les fois que, dans l'un des pays susmentionnés, la production d'un certificat consulaire pour apurer un triptyque ou carnet de passages en douane est permise, l'intéressé pourra, s'il le préfère, fournir un certificat émanant de l'autorité douanière d'un autre de ces pays, établissant que le véhicule se trouve dans le pays de cette autorité douanière.

Ce certificat douanier devra contenir toutes les spécifications d'identité inscrites au triptyque ou au carnet de passages en douane, et ne devra pas être délivré avant que le véhicule ait été identifié, au cours d'une inspection, comme étant celui qui est mentionné dans ces documents.

## II.

Le présent Arrangement, dont les textes français et anglais feront tous deux foi, portera la date de ce jour et restera ouvert à la signature des représentants des autorités douanières de tout gouvernement invité à la Conférence européenne sur la circulation routière tenue à Genève du 16 au 30 mars 1931.

Le Secrétaire général portera à la connaissance des gouvernements des pays susmentionnés toutes les signatures qui auront été apposées au présent Arrangement.

## III.

Le présent Arrangement entrera en vigueur quatre-vingt-dix jours après qu'il aura été signé au nom de trois administrations douanières, et, par la suite, il deviendra opérant pour tout signataire quatre-vingt-dix jours à partir de la date de sa signature.

## IV.

Le présent Arrangement peut être dénoncé par l'un quelconque des signataires, après l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit signataire, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification, informant tous les autres signataires de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'administration douanière au nome de laquelle la notification aura été faite.

EN FOI DE QUOI les représentants susnommés ont signé le présent Arrangement.

FAIT à Geneve, le vingt-huit mars mil neuf cente trente et un.

*Allemagne*

Dr. PFLUG

*Autriche*

E. PFLÜGL  
4 août 1931.

*Belgique*

J. DE RUELLE

*Grande-Bretagne et Irlande du Nord*

P. C. FRANKLIN

*Danemark*

E. SIMONI

*Espagne*

C. RESINES  
8 juillet 1931.

*France*

LAFARGUE (Par lettre en date du 27 mai 1931, le ministre des Affaires étrangères de la République française a informé le Secrétaire général que la signature apposée le 28 mars 1931 avait été donnée *ad referendum*, et que ladite signature pouvait être tenue pour définitive à partir du 15 avril 1931).

*Grèce*

R. RAPHAEL  
18 août 1931.

*Hongrie*

PELÉNYI  
14 août 1931.

*Etat libre d'Irlande*

Sean LESTER  
6 mai 1931.

*Italie*

C. DE CONSTANTIN  
27 mai 1931-IX.

*Luxembourg*

Ch. G. VERMAIRE

*Pays-Bas (ad referendum)*

M. L. MEIJERS (La signature a été rendue définitive pour les Pays-Bas à partir du 11 juin 1931).

*Portugal*

A. M. FERRAZ DE ANDRADE  
Le 26 août 1931.

*Suisse*

ROTHMUND  
HAUSERMANN  
RATZENBERGER

*Yougoslavie (ad referendum)*

FOTITCH GJ.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 1 il quale include l'approvazione delle Convenzioni e dell'Accordo, di cui è stata data lettura.

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge entrerà in vigore nei termini ed alle condizioni previsti dagli articoli 11-12, 14-15 e III, rispettivamente degli Accordi di cui ai numeri 1,2 e 3 dell'articolo precedente.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modifica-

zioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche (*Stampato* n. 1690-A).

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. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare. (*Stampato* n. 1709-A).

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. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti delle aziende private agli effetti dell'imposta complementare ».

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 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone. (*Stampato* n. 1714-A).

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. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva e rende esecutivo l'atto aggiuntivo stipulato il 7 marzo 1933, per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone, ed autorizza l'impegno della occorrente spesa annua di lire 654,542.57 in eccedenza al limite stabilito con l'articolo 2 della legge 6 giugno 1932, n. 636 ».

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

**Discussione del disegno di legge: Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi istituti d'istruzione superiore (*Stampato* n. 1718-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

ERCOLE, *Ministro dell'educazione nazionale*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERCOLE, *Ministro dell'educazione nazionale*. Propongo una correzione al disegno di

legge, all'articolo 5, nel senso che la spesa per la retribuzione dell'incarico, negli Istituti ai quali non è assegnato un direttore amministrativo, ceda a carico dell'Istituto e non dello Stato. Conseguentemente sono modificate le tabelle II e III.

Propongo poi che i posti di direttore amministrativo di grado 6° siano stabiliti nel numero di 6 per modo che i due nuovi posti di tale grado siano assegnati alle Università di Milano e di Torino, diminuendosi da 10 a 8 i posti di grado 7°. Per tale riguardo si modificheranno le tabelle allegate.

Tali modificazioni, che sono state stamane concordate con la Giunta del bilancio e con la finanza, non hanno alcuna ripercussione finanziaria.

**PRESIDENTE.** Il Presidente della Giunta del bilancio è d'accordo su queste modifiche?

**ROCCO, Presidente della Giunta del bilancio.** La Giunta si associa alle proposte del Ministro.

**PRESIDENTE.** Ritengo allora che si debbano leggere prima gli articoli del disegno di legge come sono stati presentati; quando saremo all'articolo 5, daremo lettura degli emendamenti proposti dall'onorevole Ministro.

#### ART. 1.

Ciascuno dei Regi Istituti d'istruzione superiore, di cui alle annesse tabelle II e III, ha una Segreteria, che comprende un ufficio di economato e cassa.

Il personale addetto alla Segreteria è a carico dell'Istituto ed è distinto in tre gruppi:

- a) amministrativo;
- b) di ragioneria;
- c) di ordine.

I ruoli organici, lo stato giuridico ed il trattamento economico e di quiescenza sono stabiliti dal regolamento interno, di cui all'articolo 3 del Regio decreto-legge 28 agosto 1931, n. 1227, convertito con modifiche nella legge 16 giugno 1932, n. 812.

Il trattamento economico non può essere superiore a quello attualmente stabilito per i corrispondenti gruppi del ruolo statale dell'Amministrazione universitaria sino al grado nono incluso.

Il regolamento interno deve essere approvato dal Ministro dell'educazione nazionale di concerto con quello delle finanze.

Nulla è innovato per quanto riguarda i Regi Istituti di istruzione superiore, di cui all'articolo 59 del Regio decreto-legge 28 agosto 1931, n. 1227, convertito con modifiche, nella legge

16 giugno 1932, n. 812. Nè le disposizioni del presente articolo, nè quelle degli articoli seguenti concernono il personale amministrativo dei detti Istituti.

(È approvato).

#### ART. 2.

I concorsi di ammissione al ruolo del personale di segreteria di ciascun Istituto si svolgeranno presso il Ministero dell'educazione nazionale, secondo norme e modalità che verranno stabilite dal regolamento generale universitario.

I titoli di studio per l'ammissione ai concorsi sono:

1°) per il gruppo amministrativo una delle seguenti lauree: in giurisprudenza, in scienze politiche, in scienze economiche e commerciali, in scienze economico-marittime;

2°) per il gruppo di ragioneria: il diploma di ragioneria;

3°) per il gruppo d'ordine: la licenza di studi medi di primo grado.

(È approvato).

#### ART. 3.

È ammesso il trasferimento del personale di amministrazione da uno ad altro Istituto, previo il consenso dei due Consigli di amministrazione interessati.

(È approvato).

#### ART. 4.

Salvo il disposto dell'articolo seguente, presso ciascun Istituto è destinato un Direttore amministrativo, compreso tra i dipendenti dello Stato, a carico del quale grava la relativa spesa.

Il Direttore amministrativo fa parte del Consiglio di Amministrazione con voto deliberativo, ed interviene alle adunanze del Senato Accademico con voto consultivo, esercitando nell'uno e nell'altro consesso, le funzioni di Segretario. Sovrintende, in conformità alle disposizioni del Rettore o Direttore e delle Autorità accademiche, a tutti i servizi amministrativi ed è responsabile dell'osservanza delle norme legislative e regolamentari.

Nell'annessa tabella I sono indicati i gradi di classifica ed i posti di ruolo dei Direttori amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore.

Delle tabelle si darà lettura da ultimo.

Con questa riserva, pongo a partito l'articolo 4.

(È approvato).

## ART. 5.

Negli Istituti, ai quali non è destinato un direttore amministrativo, le relative funzioni possono essere assegnate, con decreto del Ministro dell'educazione nazionale, per incarico annuale, a un direttore amministrativo di altro Istituto, della sede.

Tale incarico è retribuito, a carico dello Stato, con l'emolumento in ragione di lire millecinquecento annue.

L'onorevole Ministro propone che l'ultimo capoverso sia modificato nel modo seguente: « Tale incarico è retribuito, a carico dell'Istituto, con l'emolumento in ragione di lire millecinquecento annue ».

Pongo a partito l'emendamento dell'articolo 5 proposto dall'onorevole Ministro e accettato dalla Commissione, avvertendo che col voto favorevole la Camera approverà anche le conseguenti modificazioni da apportarsi alle tabelle II e III.

(È approvato).

L'articolo 5 risulta, perciò, così formulato:

Negli Istituti, ai quali non è destinato un Direttore amministrativo, le relative funzioni possono essere assegnate, con decreto del Ministro dell'educazione nazionale, per incarico annuale, a un Direttore amministrativo di altro Istituto, della sede.

Tale incarico è retribuito, a carico dell'Istituto, con l'emolumento in ragione di lire millecinquecento annue.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

## ART. 6.

La nomina al grado iniziale di Direttore amministrativo ha luogo in seguito a concorso per titoli ed esami, secondo norme e modalità stabilite dal regolamento generale universitario.

Al concorso possono prendere parte:

a) i funzionari del gruppo amministrativo dei Regi Istituti d'istruzione superiore che abbiano prestato almeno 10 anni di servizio nel gruppo stesso;

b) i funzionari del gruppo A delle amministrazioni dello Stato, di grado non inferiore al nono, forniti del titolo di studio prescritto dall'articolo 2 della presente legge per l'ammissione alla carriera amministrativa dei Regi Istituti d'istruzione superiore e provvisti dell'anzianità richiesta dal Regio decreto

20 novembre 1930, n. 1482, per l'ammissione agli esami di promozione al grado 8°.

Per le promozioni ai gradi successivi si applicano le disposizioni vigenti per gli altri impiegati civili dello Stato.

(È approvato).

## ART. 7.

Il contributo corrisposto dallo Stato ai Regi Istituti d'istruzione superiore è aumentato o diminuito dell'ammontare rispettivamente indicato nelle annesse tabelle II e III.

(È approvato).

## DISPOSIZIONI TRANSITORIE,

## ART. 8.

A decorrere dalla entrata in vigore della presente legge sono soppresse le tabelle relative ai ruoli organici del personale della carriera amministrativa, di ragioneria e d'ordine dell'Amministrazione universitaria, comprese nella tabella E allegata al Regio decreto 2 giugno 1932, n. 690, come pure le tabelle relative al personale di segreteria dei Regi Istituti superiori agrari, e quelle relative al personale di segreteria dei Regi Istituti superiori di medicina veterinaria, comprese rispettivamente nelle tabelle 86 e 87 allegate al Regio decreto 11 novembre 1923, n. 2395.

Il personale di grado inferiore all'ottavo, appartenente ai ruoli anzidetti, rimarrà in servizio in uno speciale ruolo transitorio, conservando il trattamento economico e di quiescenza, nonchè i diritti di carriera fino al grado non incluso a carico dello Stato, al quale sarà rimborsata la spesa effettiva da parte dei Regi Istituti d'istruzione superiore, nei quali il personale stesso presterà servizio, e nei cui ruoli organici dovranno tenersi vacanti altrettanti posti del gruppo corrispondente. E' in facoltà del Ministro trasferire gli impiegati del ruolo anzidetto a posti di gruppo corrispondente vacanti nei ruoli organici dei Regi Istituti d'istruzione superiore.

Nulla è innovato per quanto riguarda il trattamento economico e di quiescenza del personale di segreteria attualmente in servizio presso i Regi Istituti superiori di scienze economiche e commerciali.

Rimangono fermi i diritti acquisiti in base ai vigenti ordinamenti per il personale di segreteria a carico dei Regi Istituti d'istruzione superiore.

(È approvato).

## ART. 9.

Nella prima applicazione della presente legge la nomina dei Direttori amministrativi avrà luogo in base ad una graduatoria di merito formata dal Consiglio di amministrazione del Ministero, dovendo osservarsi le seguenti condizioni:

Ai posti di grado 6° potranno aspirare soltanto gli attuali direttori di segreteria del ruolo dell'Amministrazione universitaria ed inoltre i direttori di segreteria di quelle Università cui nell'annessa tabella A sono assegnati posti di direttore amministrativo di grado non inferiore al 7°; purchè gli uni e gli altri siano direttori effettivi da almeno quattro anni alla data di pubblicazione della presente legge.

Ai posti di grado 7° potranno aspirare i direttori di segreteria del ruolo statale dell'Amministrazione universitaria ed inoltre i direttori di segreteria di quelle Università e Scuole d'ingegneria cui nella tabella A sono assegnati posti di direttore amministrativo, purchè gli uni e gli altri siano direttori effettivi da almeno due anni alla data di pubblicazione della presente legge. I posti di grado 7° potranno però conferirsi in numero non superiore alla metà; i rimanenti posti di detto grado saranno attribuiti per promozione in conformità delle vigenti disposizioni, dopo trascorso un triennio dalla data di approvazione della graduatoria di merito di cui al presente articolo.

Ai posti di grado 8° potranno aspirare, oltre i Direttori effettivi di segreteria dei Regi Istituti d'istruzione superiore, i primi segretari del ruolo statale dell'Amministrazione universitaria, purchè si trovino nelle condizioni previste dal Regio decreto 20 novembre 1930, n. 1482, per l'esonero dagli esami di promozione al grado 8°, ed inoltre i segretari capi dei Regi Istituti superiori agrari, dei Regi Istituti superiori di medicina veterinaria e dei Regi Istituti superiori di scienze economiche e commerciali, purchè siano segretari capi da almeno un biennio alla data di pubblicazione della presente legge. Per la disponibilità complessiva dei posti di grado ottavo è fatta salva l'applicazione del disposto di cui all'articolo 108 del Regio decreto 30 dicembre 1923, numero 2960; però almeno un quarto di detti posti rimarrà disponibile per essere coperto in base alle disposizioni normali.

I posti dei vari gradi saranno conferiti agli idonei secondo l'ordine della graduatoria di merito.

Coloro che siano compresi nella graduatoria di merito dovranno accettare la nomina senza riserva, entro un mese dall'avvenuta

comunicazione. In caso di mancata accettazione la loro condizione resterà regolata dal precedente articolo 8, salvo il disposto del successivo articolo 11.

(È approvato).

## ART. 10.

I Direttori e capi di segreteria dei Regi Istituti d'istruzione superiore di cui alla tabella B annessa al Regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, e successive modificazioni, qualora siano nominati nel ruolo dei direttori amministrativi presso gli Istituti dove prestavano servizio, ottengono il trattamento economico iniziale del grado cui sono assegnati, conservando a carico degli Istituti, a titolo di assegno *ad personam* da riassorbirsi nei successivi aumenti, l'eventuale differenza fra il nuovo trattamento complessivo lordo per stipendio, supplemento di servizio attivo ed aggiunta di famiglia e il trattamento di cui fruivano per assegni fissi e continuativi aventi la medesima natura. In ogni caso, ove avvenga che i nuovi emolumenti pensionabili a carico dello Stato siano inferiori agli emolumenti pensionabili precedentemente percepiti a carico dell'Istituto, la differenza si aggiungerà all'ammontare degli stipendi corrisposti dall'Istituto, agli effetti del riparto dell'onere per il trattamento di quiescenza ai sensi del Regio decreto 25 novembre 1926, n. 2404.

(È approvato).

## ART. 11.

I Direttori e i capi di segreteria dei Regi Istituti d'istruzione superiore, qualora non ottengano la nomina a Direttori amministrativi, saranno mantenuti in servizio con la qualifica di Segretari capi, conservando il trattamento economico inerente al grado attuale, purchè non superiore a quello iniziale previsto per il grado 8°.

Ove trattisi di personale statale, saranno inoltre applicabili le disposizioni di cui al secondo comma dell'articolo 8 della presente legge.

(È approvato).

## ART. 12.

Nella prima applicazione della presente legge, ai posti vacanti del personale di segreteria dei Regi Istituti d'istruzione superiore, potrà provvedersi mediante concorsi per esami riservati esclusivamente a coloro i quali alla data della presente legge abbiano eserci-

tato a qualsiasi titolo le funzioni inerenti ai posti suddetti per almeno un triennio.

Per l'ammissione ai concorsi a posti di carriera amministrativa e di ragioneria sarà necessario possedere il prescritto titolo di studio.

(È approvato).

ART. 13.

Nella prima applicazione della presente legge il Ministro dell'educazione nazionale ha facoltà di distaccare per un triennio presso l'Amministrazione centrale non più di quattro impiegati del ruolo transitorio dell'Amministrazione universitaria, in relazione a partico-

lari esigenze dell'Amministrazione, fermo restando il disposto di cui all'articolo 9.

(È approvato).

ART. 14.

Il termine di cui all'articolo 88 del Regio decreto-legge 28 agosto 1931, n. 1227, per la presentazione degli atti relativi alle fondazioni universitarie è prorogato al 31 dicembre 1935.

(È approvato).

Si dia lettura delle tabelle con le modificazioni risultanti dall'emendamento proposto dall'onorevole Ministro ed approvato dalla Camera.

VERDI, *Segretario*, legge:

TABELLA I.

## RUOLO ORGANICO DEI DIRETTORI AMMINISTRATIVI.

(Gruppo A).

CLASSE	Grado	Numero	ISTITUTI CUI I POSTI SONO ASSEGNATI (vedi nota)
Direttori amministrativi di 1ª classe	VI	6	1. — Università di Bologna
			2. — » Milano
			3. — » Napoli
			4. — » Padova
			5. — » Roma
			6. — » Torino
Direttori amministrativi di 2ª classe	VII	8	1. — » Bari
			2. — » Cagliari
			3. — » Catania
			4. — » Firenze
			5. — » Genova
			6. — » Palermo
			7. — » Pavia
			8. — » Pisa
Direttori amministrativi di 3ª classe	VIII	21	1. — » Macerata
			2. — » Messina
			3. — » Modena
			4. — » Parma
			5. — » Perugia
			6. — » Sassari
			7. — » Siena
			8. — Scuola d'ingegneria di Milano
			9. — » » Napoli
			10. — » » Roma
			11. — » » Torino
			12. — Istituto superiore agrario di Portici
			13. — Istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Bari
			14. — » » Catania
			15. — » » Firenze
			16. — » » Genova
			17. — » » Napoli
			18. — » » Roma
			19. — » » Torino
			20. — » » Trieste
			21. — » » Venezia

NOTA. — Per gli altri Istituti si provvede in conformità dell'articolo 5 della presente legge.

Per speciali esigenze di servizio, il Ministro, udito il Consiglio di amministrazione del Ministero, può temporaneamente assegnare a un Istituto superiore un direttore amministrativo di grado diverso da quello previsto nella presente tabella.



TABELLA II.

## AUMENTO DEI CONTRIBUTI A REGI ISTITUTI D'ISTRUZIONE SUPERIORE.

1. — Regia Università di Bologna . . . . .	L.	140,100
2. — » » Cagliari . . . . .	»	47,780
3. — » » Genova . . . . .	»	102,200
4. — » » Napoli . . . . .	»	205,300
5. — » » Padova . . . . .	»	140,100
6. — » » Palermo . . . . .	»	102,200
7. — » » Pavia . . . . .	»	102,200
8. — » » Pisa . . . . .	»	84,400
9. — » » Roma . . . . .	»	238,300
10. — » » Torino . . . . .	»	107,000
11. — Regia Scuola d'ingegneria di Bologna . . . . .	»	52,100
12. — » » » Napoli . . . . .	»	32,000
13. — » » » Padova . . . . .	»	52,100
14. — » » » Palermo . . . . .	»	42,600
15. — » » » Pisa . . . . .	»	27,200
16. — » » » Roma . . . . .	»	31,900
17. — Regia Scuola superiore d'architettura di Firenze . . . . .	»	27,200
18. — » » » » Napoli . . . . .	»	27,200
19. — » » » » Roma . . . . .	»	36,700
20. — » » » » Torino . . . . .	»	27,200
21. — » » » » Venezia . . . . .	»	27,200
22. — Regio Istituto superiore di magistero di Firenze . . . . .	»	27,200
23. — » » » » Messina . . . . .	»	27,200
24. — » » » » Roma . . . . .	»	42,600
25. — Regio Istituto superiore agrario di Bologna . . . . .	»	42,600
26. — » » » » Firenze . . . . .	»	42,600
27. — » » » » Milano . . . . .	»	42,600
28. — » » » » Perugia . . . . .	»	42,600
29. — » » » » Pisa . . . . .	»	42,600
30. — » » » » Portici . . . . .	»	31,900
31. — Regio Istituto superiore di medicina veterinaria di Bologna . . . . .	»	33,100
32. — » » » » » Messina . . . . .	»	28,500
33. — » » » » » Milano . . . . .	»	33,100
34. — » » » » » Napoli . . . . .	»	33,100
35. — » » » » » Parma . . . . .	»	33,100
36. — » » » » » Pisa . . . . .	»	33,100
37. — » » » » » Sassari . . . . .	»	28,500
38. — » » » » » Torino . . . . .	»	33,100

---

TOTALE . . . L. 2,250,480

---

TABELLA III.

DIMINUZIONI DEL CONTRIBUTO DELLO STATO  
AI REGI ISTITUTI D'ISTRUZIONE SUPERIORE.

1. — Regia Università di Bari . . . . .	L.	22,176
2. — » » Catania . . . . .	»	22,176
3. — » » Firenze . . . . .	»	22,176
4. — » » Macerata. . . . .	»	20,100
5. — » » Messina . . . . .	»	20,100
6. — » » Milano . . . . .	»	26,840
7. — » » Modena . . . . .	»	20,100
8. — » » Parma . . . . .	»	20,100
9. — » » Perugia . . . . .	»	20,100
10. — » » Sassari. . . . .	»	20,100
11. — » » Siena . . . . .	»	20,100
12. — Regia Scuola d'ingegneria di Milano . . . . .	»	20,100
13. — » » » Torino. . . . .	»	20,100
14. — Regio Istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Bari. . .	»	20,100
15. — » » » » » Catania . . . . .	»	20,100
16. — » » » » » Firenze . . . . .	»	20,100
17. — » » » » » Genova . . . . .	»	20,100
18. — » » » » » Napoli. . . . .	»	20,100
19. — » » » » » Roma . . . . .	»	20,100
20. — » » » » » Torino. . . . .	»	20,100
21. — » » » » » Venezia . . . . .	»	20,100
22. — Regia Università degli Studi economici e commerciali di Trieste . . . . .	»	20,100
TOTALE . . . . .		L. 455,168

ERCOLE, *Ministro dell'educazione nazionale*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERCOLE, *Ministro dell'educazione nazionale*. Va tolto anche il primo comma della Nota « Per gli altri Istituti si provvede in conformità, ecc. », alla tabella I. Infatti esso non ha più ragione di essere dopo l'emendamento introdotto nell'articolo 5.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha ragione. Con questa soppressione pongo a partito le tabelle nel testo di cui è stata data lettura.

(Sono approvate).

Mi riservo di procedere ad un coordinamento di questo disegno di legge, che sarà poi votato a scrutinio segreto.

### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo del Governo.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee. (1732)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Capo del Governo della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Giunta dei Trattati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Approvazione del piano generale di massima regolatore edilizio e di ampliamento della città di Foggia, e del Regolamento tecnico per la sua attuazione. (1731)

Finanziamento delle opere occorrenti pel completamento dell'autocamionale Genova-Serravalle-Scrivia, nonchè per la sistemazione delle strade statali ivi affluenti. (1733)

Completamento dell'acquedotto di Paola a cura e carico dello Stato. (1734)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati agli Uffici il primo, e alla Giunta generale del bilancio gli altri due.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934.

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

GUGLIELMOTTI. Onorevoli Camerati! Consentitemi brevi parole, in questa discussione, sul bilancio della marina, che ha tanto appassionato il nostro spirito di italiani e di fascisti.

Possiamo dire, senza ombra di rettorica, che la marina può celebrare degnamente e con tutta fierezza il decennale della Rivoluzione in quanto la sua rinascita, non diciamo nello spirito, ma nell'apparecchio bellico coincide esattamente con l'avvento del Regime.

Infatti nel 1922-23 il programma di rinnovamento della flotta era ancora, si può dire, *in mente dei*; attento era lo studio appassionato e vigile degli organi dirigenti, ma tristi le condizioni della Nazione che non avevano consentito di scegliere la via diritta e organica, la quale ponesse il nostro naviglio alla pari con le altre flotte mediterranee che, dopo il logorio della guerra, si erano già rapidamente messe al passo con i nuovi tempi.

Dunque è dopo la Rivoluzione Fascista che si inizia, con ritmo sempre più accelerato, la rinascita della flotta italiana.

Noi ricordiamo, con intima commozione, quella prima rassegna delle forze navali del nostro paese, che avvenne, con significato altamente simbolico, nelle acque di Roma, nel mare di Ostia; vedemmo allora degli equipaggi già perfettamente allenati e animati da ferma fede; e vedemmo altresì delle navi rimesse diligentemente a punto; ma certo quel complesso di forze non era davvero tale che potesse darci una sicura garanzia per l'avvenire.

Infatti si trattava di unità già duramente provate nel logorio estenuante di tre anni di guerra insidiosa, e provenienti da tre diverse marine.

Vi erano infatti le veterane della lunga guerra, vicino alle navi che la Germania ci aveva ceduto in conto riparazioni, e a quelle che costituivano il residuo della flotta austro-ungarica, che dopo la vittoria ci era stata, di mano in mano, sottratta dalla bramosia dei nostri amici ed alleati.

L'armata, insomma, era inferiore al compito e alle necessità urgenti dell'Italia, grande potenza mediterranea.

È logico quindi che il Fascismo, nel quadro della rinascita nazionale, dovesse preoccuparsi della riorganizzazione del nostro naviglio da guerra.

E, come voi ricordate, i programmi successivi, dal 1924 al 1933, tendono appunto al graduale rinnovamento del materiale, entro i limiti sanciti dai vari trattati internazionali

Come l'onorevole Medici del Vascello, nella sua veramente sapiente relazione illustra, la flotta italiana si divide oggi in due squadre, le quali, a differenza di quello che succedeva fino a pochi anni fa, non sono composte di una prima squadra che raggruppa le navi più moderne e di un'altra che ha una funzione di seconda schiera, se non di riserva, ma costituiscono invece due aliquote che, con diverse caratteristiche, posseggono un naviglio perfettamente nuovo e rispondente alle moderne esigenze della tecnica navale.

La prima squadra, infatti, su due divisioni, allinea gli incrociatori da 10,000 tonnellate, della classe che fu indicata dal trattato di Washington, che ha delle caratteristiche soprattutto di velocità e di mobilità, e che nel tipo perfezionato possiede anche delle qualità di protezione notevoli.

Sono le navi che nelle ultime manovre di quest'anno, svoltesi in modo così brillante e fervido, hanno dato ottima prova di prontezza manovriera, e che hanno utilmente potuto sfoggiare queste loro doti, le

quali fanno di esse uno dei tipi più inviati tra le marine mediterranee.

La prima squadra ha anche un notevole nucleo di caccia-torpediniere nuovissimi, che sono entrati in linea entro quest'anno o da due o tre anni, e che integrano il naviglio più grosso in un insieme di forza omogenea.

La seconda squadra non è inferiore alla prima come modernità e come snellezza di navi. Infatti essa raggruppa i sette incrociatori da cinquemila tonnellate, di quella classe mirabile dei « condottieri », che, anche essi, durante le ultime esercitazioni, hanno dato prove tanto confortanti anche nei confronti della difesa e della offesa aerea.

Tale squadra è integrata a sua volta da quei dodici magnifici esploratori denominati « navigatori », che prendono il nome da gloriosi italiani, e che hanno collaudato la loro autonomia e le loro qualità nautiche nella grande crociera atlantica seguendo il volo leggendario degli apparecchi di Balbo.

Dobbiamo inoltre aggiungere il rinnovamento totale del naviglio sommergibile, che nel 1922 era ridotto in condizioni assai precarie e che, quando saranno completamente attuati i programmi in corso, potrà dare al nostro paese una notevole aliquota di squadriglie, sia di grande, sia di media, sia di piccola crociera.

Nè dobbiamo dimenticare tra le nuove costruzioni le due belle e suggestive navi che recano per il mondo le speranze della marina italiana, i nostri allievi dell'Accademia di Livorno, dai nomi gloriosi di Colombo e di Vespucci, e che hanno ridato ai giovani marinai d'Italia la eterna poesia della vela. (*Approvazioni*).

A tal punto dobbiamo chiedere: l'Italia in questa opera organica di riordinamento della propria marina è stata coerente ai principi tanto saldamente affermati in tutti i consessi internazionali nei confronti della riduzione degli armamenti?

Dobbiamo dire in senso assoluto, e senza tema di smentita: sì. Poichè, onorevoli camerati, non dobbiamo dimenticare che il Trattato di Washington e i patti successivi consentivano al nostro Paese il rinnovamento graduale delle grandi unità da battaglia o quanto meno permettevano che subito si fossero sostituite due corazzate e cioè la *Dante Alighieri*, che è stata demolita, e la *Leonardo da Vinci*, che non è stata riarmata; senza dire che a Washington andammo con un programma che diceva chiaramente quali fossero le nostre intenzioni al riguardo, poichè

l'Italia in quel tempo aveva già rinunciato alla costruzione delle quattro corazzate tipo *Caracciolo*, che furono impostate durante la guerra e che poi non furono armate.

A questo si aggiunga che in tutte le conferenze internazionali, l'Italia ha sempre propugnato la necessità di ridurre le forze navali a quei tipi che erano già stati indicati dal Trattato di Washington, ossia all'incrociatore di 10.000 tonnellate come unità massima, dando maggiore ampiezza al rinnovamento delle unità leggere come gli esploratori da 2.000 e i cacciatorpediniere da 1000 tonnellate o poco più.

Quindi noi, di fronte all'eventualità della riduzione degli armamenti, siamo non solo perfettamente coerenti con la realtà, ma soprattutto con i nostri postulati, difesi sempre con tanta sincera chiarezza.

Ora però siamo giunti ad un punto in cui il problema si impone ad un riesame; poichè col programma del 1933 le costruzioni navali, secondo il concetto fin qui seguito, possono ritenersi esaurite e noi avremo, come prima dicevo, sette incrociatori da diecimila tonnellate, dei quali 4 con maggiore protezione (tipo *Zara*) e 3 con minore protezione e maggiore velocità (tipo *Trento* e *Bolzano*); e avremo inoltre 12 incrociatori da 5 e 7 mila tonnellate del tipo *Giussano* o del tipo *Diaz* e *Attendolo* (che sono nient'altro che il *Giussano* migliorato). Al contrario, in rapporto al maggiore sviluppo della marina francese in questo campo, possediamo appena quindici esploratori da 2 mila tonnellate, dei quali 12 nuovi e 3 che già appartengono ad un tipo precedente e sono, se non erro, della classe *Leone*. A ciò si aggiunga un notevole gruppo di cacciatorpediniere e di sommergibili di vario tonnellaggio, sempre però in numero assai inferiore a quelli della marina francese. Il rimanente naviglio è da considerarsi antiquato e quindi soltanto utile a compiti sussidiari.

Ma soprattutto v'è oggi un nuovo elemento che turba l'equilibrio che abbiamo cercato così faticosamente di creare con la nostra volontà di pace: l'elemento nuovo è la corazzata *Dunkerque*, che la Francia ha messo in cantiere e che si annuncia come la prima di una nuova serie. Ciò viene a turbare gravemente il quadro delle forze, e non soltanto per quanto riguarda l'Italia, ma anche per quanto concerne un'altra grande potenza, l'Inghilterra, che nel Mediterraneo ha una possente posizione.

Di fronte a tale indirizzo, che la Francia ha assunto, quale potrà essere il nostro atteggiamento?

giamento? Certamente il problema è assai arduo e difficile ed una risposta sarebbe troppo sommaria da questa tribuna, poichè sappiamo quali difficoltà si oppongano alla realizzazione di un programma così complesso, solo che si pensi alla entità della somma che importa la costruzione e l'armamento di una corazzata.

D'altra parte, però, non si tratta di corsa agli armamenti, poichè noi per definizione dobbiamo rifiutarci a seguire gli altri su questo terreno, ma, al contrario, di mantenere il nostro rango di grande potenza nel Mediterraneo. Nè possiamo lontanamente ammettere che in una contingenza qualsiasi l'armata italiana, pur superiore per ardire e volontà, possa essere posta in condizione di non accettare battaglia di fronte ad un'altra grande flotta, che fosse munita di navi di maggiore tonnellaggio, di più salda difesa e di superiore armamento.

Quindi il problema è urgente e va posto, naturalmente con tutti i freni della responsabilità e della consapevolezza: non sta a noi suggerire una soluzione immediata, che potrebbe essere, ripeto, troppo facile e sommaria. Ma, indubbiamente, oggi, ultimato il quadro delle forze navali medie, dobbiamo porre il problema del rinnovamento delle forze di alto tonnellaggio, in quanto le altre marine mediterranee a ciò hanno già provveduto.

Senza dire che vi è un altro elemento che occorre considerare e che, negli anni prossimi, sarà sempre più notevole, e cioè la marina jugoslava, la quale, si può dire oggi non esista, in quanto conta soltanto pochi cacciatorpediniere e piccoli sommergibili; ma è già in corso un programma navale jugoslavo che comporta la costruzione di una divisione leggera di esploratori, di cacciatorpediniere e di sommergibili, la quale potrebbe dare a noi gravi preoccupazioni in quanto appoggiata a quelle basi e a quell'arcipelago che dalla rinuncia adriatica ci fu strappato, e che oggi potrebbe tramutarsi, a un certo momento, in un nido di insidie contro le nostre coste indifese.

Durante la guerra abbiamo bene sperimentato cosa significhi avere un litorale aperto di fronte ad una costa munita: chè la nostra flotta fu obbligata a un lavoro assiduo ed estenuante, nè sempre potè giungere in tempo a impedire le offese ai nostri porti e alle nostre città.

Orbene, questi, sono tutti elementi che devono essere tenuti nella dovuta considerazione oggi, che il problema più urgente

si può dire risolto, quello cioè del rinnovamento del naviglio leggero.

Io non sono a priori un sostenitore della grande nave, ma d'altro canto credo che in questo caso le teorie occorra lasciarle un pochino da banda, poichè, in fondo, neanche la guerra ultima può fare testo assoluto per tutte le guerre; anzi nel campo navale le varie marine belligeranti hanno avuto impieghi diversi e lontani tra loro.

Abbiamo avuto la battaglia navale dello Jutland, ch'è uno scontro classico, e, al contrario, la nostra flotta che è stata costretta a difendere le coste e i rifornimenti senza poter impegnarsi in una grande azione, data la speciale configurazione del teatro della guerra e la staticità dell'armata nemica. Però, questo non fa testo per l'eternità. Domani potrebbe avvenire che in una eventualità futura le cose cambiassero e le teorie si capovolgessero. Quindi non bisogna ritenersi paghi unicamente di un convincimento intimo, eventualmente, contrario alle grandi navi.

Dobbiamo dire invece: abbiamo cominciato da ciò che era più urgente, dalle piccole navi, dal naviglio sommergibile, da quell'insieme di forze le quali erano più aderenti al nostro concetto di difesa e di offesa, ma ciò non toglie che domani potremmo avere un'altra marina mediterranea superiore alla nostra; occorre quindi esaminare il problema se non convenga anche a noi di opporre a quelle unità, una forza pari che ponga in grado i nostri marinai di affrontare qualunque cimento con la certezza della vittoria.

Questo era soprattutto il concetto che io volevo brevemente illustrare: ma non riterrei di avere compiuto il mio dovere se non ricordassi alla Camera quanto noi abbiamo avuto la fortuna di constatare e di vedere durante le manovre navali della scorsa estate. Il nostro vecchio cuore di combattenti ha veramente gioito, quando salimmo a bordo — ad esempio — di alcuni incrociatori che erano stati armati unicamente con equipaggi di richiamati, mobilitati in 24 ore dalle loro città e dai loro porti, e che avevano rivestito l'assisa militare colmando perfettamente i servizi di una nave in assetto di guerra.

Noi li vedemmo all'opera, sia nello spirito, sia nella tecnica, e possiamo trarre da ciò la convinzione che, negli uomini e nella fede, nessuno potrà — come ben disse altra volta il Ministro — contestarci la parità.

Perciò io ritengo che la propaganda marina debba essere sempre più sviluppata, soprattutto nel campo giovanile; e ne affida

ampiamente il fatto che capo della Lega Navale, cioè del massimo organismo di propaganda, sia il nostro illustre camerata Starace, il quale ha portato in quell'organismo, che forse era un po' vecchio e statico, quel senso fascista che è tanto necessario, poichè la Lega Navale deve agire strettamente nell'ambito del Partito e dal Partito deve attingere anima e forza per il suo altissimo compito. (*Approvazioni*).

Io confido quindi che sorgano iniziative concordi in tutte le organizzazioni fasciste, sia nel campo dell'Opera Balilla, che già è tanto benemerita con le sue Legioni marinare, sia a mezzo della Lega Navale, sia attraverso gli altri organismi, come l'Unione Marinara, i quali collaborano efficacemente col Ministero della marina anche per gli arruolamenti volontari, che, al di sopra di qualunque contingenza di carattere sociale, hanno dato lusinghieri risultati e hanno provato quanto la nostra gioventù si avvicini al mare con purità di spirito e con fervore di intenti.

Possiamo dunque concludere che anche se domani si chiedessero altri sacrifici alla Nazione per la sua flotta, la Nazione non indietreggerà, perchè è convinta che occorre sempre più schiudere all'Italia fascista le vie del mare, sulla scia della nostra gloria secolare. (*Vivissimi applausi*).

### Presentazione di un disegno di legge.

ACERBO, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACERBO, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 323, portante modificazioni al piano finanziario della legge sulla bonifica integrale. (1735).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'agricoltura della presentazione di questo disegno di legge.

Sarà inviato alla Giunta generale del bilancio.

### Si riprende la discussione del bilancio della marina.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio della marina.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Trapani-Lombardo. Ne ha facoltà.

TRAPANI-LOMBARDO. Onorevoli Camerati, la relazione del camerata Medici del

Vascello, scritta con passione marinara e con squisito sentimento fascista, i discorsi dei camerati, che, con eloquente ed autorevole parola, hanno trattato diversi, importanti problemi della nostra marina, mi esonerano da ogni ulteriore intervento in questa interessante discussione e mi impongono il dovere di non tediare a lungo la Camera con la mia modesta e disadorna parola.

Intendo solo giustificare perchè mi ero iscritto a parlare su questo bilancio.

Credevo di essere il solo, o per lo meno il primo, a parlare delle grandi manovre navali, svolte nell'agosto 1932, ma poichè la relazione del camerata Medici del Vascello ne tratta ampiamente, esprimendo anche notevoli giudizi sull'esito di diverse esercitazioni, e poichè i camerati, che mi hanno preceduto, ne hanno lungamente e competentemente parlato, sia concesso anche a me — tanto per non rinunciare del tutto alla parola — a me, che ho avuto l'onore di far parte del Comitato parlamentare, di esprimere da questa tribuna, il mio entusiastico plauso per tutto quello che ho visto, sentito ed ammirato in quelle indimenticabili giornate.

Consentite ancora che io renda vivissimi ringraziamenti a Sua Eccellenza l'Ammiraglio Cantù, che, sulla *Stella d'Italia*, nelle quotidiane conversazioni, con chiara ed appassionata parola ci ha spiegato, specie per i meno competenti — tra i quali mi annovero —, l'entità e la qualità di tutte le navi di superficie e sommergibili, e soprattutto ci ha fatto intendere, in tutto il loro sviluppo, le diverse fasi delle manovre.

Opportuno ed utile è stato l'intervento della Commissione parlamentare, del Corpo consolare, e dei più autorevoli rappresentanti della stampa, perchè valse a dare a noi ed al Paese una conoscenza di ciò che è e rappresenta la nostra marina.

Molta e pratica propaganda fu fatta, in tale circostanza, dalla stampa e dall'Istituto L. U. C. E. per dimostrare l'efficienza della nostra flotta, che durante il primo decennio del Governo Fascista è stata radicalmente rinnovata ed accresciuta.

Io approvo pienamente, riconoscendole molto efficaci, le conferenze che si tengono nei licei in occasione della pubblicazione del bando di concorso per l'ammissione all'Accademia navale, e vorrei che i giovani avessero più facilmente agio di visitare le nostre belle e potenti navi.

Approvo, anzi desidero che s'intensifichino nei Regi istituti industriali le scuole dei motoristi e radiotelegrafisti, e mentre

plaudo all'opera utile e benefica della Lega Navale, penso che anche le Federazioni fasciste nelle provincie possano svolgere una più efficace propaganda, in modo che nei giovani e nel Paese si sviluppino sempre più una tendenza, una coscienza marinara.

Onorevoli camerati, nello svolgimento delle manovre, come nelle esercitazioni tattiche, noi abbiamo constatato ed ammirato che le nostre navi sono attrezzate coi più moderni e razionali criteri; noi abbiamo notato l'alta velocità, la precisione dei tiri, ed il collegamento tra le navi e l'aviazione; movimenti, coefficienti questi, tutti necessari, indispensabili per qualsiasi azione difensiva od offensiva; ma abbiamo soprattutto notato ed ammirato la disciplina, la fede e la dedizione, che anima tutti, dai più alti Comandanti ai più modesti ed umili marinai — pronti a tutto dare e tutto osare —; noi, in una parola, abbiamo potuto constatare, con motivo di alto orgoglio, che l'Italia ha oggi una poderosa flotta, che rende sempre più grande, temuta e rispettata l'Italia Fascista. (*Vivissimi applausi*).

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola all'onorevole relatore e al Ministro.

L'onorevole relatore desidera di parlare?

**MEDICI DEL VASCCELLO, relatore.** Vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina.

**SIRIANNI, Ministro della marina.** (*Vivi applausi*). Onorevoli Camerati. Lo stato di previsione della spesa dell'Amministrazione della marina presenta quest'anno variazioni rispetto al bilancio in corso. Mentre negli ultimi anni la spesa era stata sensibilmente accresciuta, lo stato di previsione per il prossimo esercizio presenta invece riduzioni per un importo totale che si aggira sui 180 milioni. Non è necessario soffermarsi sulle cause che le hanno determinate.

La riduzione di 180 milioni, somma notevole, dato l'importo totale del bilancio, va portata per 55 milioni sui servizi e per 125 milioni sul capitolo nuove costruzioni. La minore assegnazione su questo ultimo capitolo non ha nessuna influenza sullo svolgimento dei programmi attualmente in corso.

I 55 milioni di diminuzione di spesa sui servizi sono compensati da altrettante economie, cioè da residui corrispondenti alla detta somma. Ciò ha dato motivo di affermare che essa fosse soltanto apparente, cercandosi in tal modo di diminuirne il valore morale.

La riduzione è invece effettiva, perchè i residui che noi utilizzeremo al posto dei 55 milioni stanziati in meno nello stato di previsione di spesa per il prossimo esercizio, costituiscono già impegni autorizzati dal Parlamento entro i limiti fissati dalle leggi del bilancio. Ora queste somme, che noi avremmo potuto spendere, vengono praticamente eliminate. Al riguardo, pur non trattandosi di argomento di specifica competenza dell'Amministrazione della marina, mi sembra opportuno tuttavia comunicare alla Camera alcune notizie relative ai tipi di bilancio in vigore nei vari paesi; materia che ha formato oggetto di lungo ed attento esame da parte della Conferenza del disarmo di Ginevra. Tanto più mi sembra opportuno soffermarmi sull'argomento, in quanto talvolta sono state discusse le nostre dichiarazioni.

Dall'esame dei bilanci di tutte le nazioni del mondo, è risultato che il nostro tipo di bilancio si differenzia notevolmente dagli altri, essendo l'unico bilancio di competenza.

Come è noto a tutti, ciò significa che i crediti votati non sono consumati con pagamenti o con mandati di pagamento, bensì con impegni. Donde il vantaggio di conoscere gli impegni che lo Stato assume anche per gli anni futuri. D'altra parte, nel conto consuntivo sono anche pubblicati tutti gli elementi relativi al bilancio di cassa.

Altra constatazione emersa dal predetto esame è quella che presso pochissimi Stati (solamente nel Nord America, Inghilterra e Danimarca) viene presentato al Parlamento, come in Italia, dopo soli sette mesi dalla chiusura, e precisamente il 25 gennaio di ogni anno, il rendiconto generale relativo all'esercizio finanziario chiuso il 30 giugno.

Come sopra ho dichiarato, la riduzione sui servizi trova quest'anno la sua contropartita nei residui, ma da ciò stesso deriva l'impossibilità che lo stesso metodo possa essere seguito in avvenire. Per quanto riguarda poi la minore assegnazione sul capitolo nuove costruzioni, essa comporterebbe una diminuzione nel tonnellaggio dei futuri programmi navali qualora non fosse reintegrata della somma corrispondente alla diminuzione. Circa le costruzioni navali relative all'esercizio finanziario in corso, per le quali nella legge di bilancio sono stanziati i fondi corrispondenti, il loro tonnellaggio complessivo, come è già stato annunciato, si aggira sulle 29.000 tonnellate. Entro tali limiti il Governo ha deciso per ora di dare inizio alla costruzione di due incrociatori da circa 7000 tonnellate ciascuno e di due

torpediniere da 600 tonnellate. I due incrociatori avranno caratteristiche non molto dissimili da quelle del tipo *Principe di Savoia*. Su di esse scriveremo a lettere di bronzo due nomi cari al cuore di ogni italiano: *Giuseppe Garibaldi* e *Duca degli Abruzzi*. (*Vivi applausi*). Entrambi furono marinai; entrambi, in realtà diverse, con modi diversi, in vicende diverse, ebbero un solo ideale, un solo culto, l'Italia; entrambi riposano nella terra fecondata dal loro ultimo lavoro.

Nell'Uomo del popolo e nel Principe, navigare fu vocazione; il segno che il destino imprime nell'animo degli uomini fu vigile attività che non ammette sosta nè riposo, in cui notte e giorno non hanno più confini certi e definiti, fu conquista diuturna, superamento quotidiano di sè stesso. (*Vivi applausi*).

Le forze navali, come da me preannunziato l'anno scorso, sono ora costituite su due squadre, la prima composta da incrociatori di 10.000 tonnellate, con due flottiglie di caccia, la seconda da incrociatori tipo *Condottieri* con due flottiglie di esploratori. Attualmente sono pronti cinque incrociatori da 10.000 tonnellate e tra breve gli altri due, che hanno quasi completato le prove di collaudo. Prossimamente entreranno a fare parte della seconda squadra altri due incrociatori leggeri. A queste navi di superficie vanno aggiunti inoltre 32 nuovi sommergibili.

La divisione dell'Adriatico è stata ricostituita, ad eccezione della nave ammiraglia, con unità moderne. La Scuola di comando è ora dotata di cacciatorpediniere e sommergibili, e sono state organicamente create le forze navali di riserva. Ma, come ho spesso avuto occasione di dichiarare alla Camera, le forze navali non valgono esclusivamente per la loro essenza meccanica, bensì per il grado di organizzazione e di preparazione bellica, che esse hanno raggiunta. Il materiale nuovo, per poter essere trasformato in una forza effettiva e valida, richiede cure assidue e intenso lavoro diretto da tenace volontà e sostenuto da strenua fede. Notevoli sono infatti le difficoltà da superare, gli inconvenienti da eliminare, per creare quella perfetta rispondenza e armonia tra gli uomini e le armi, che fanno di queste uno strumento disciplinato alla volontà di coloro che se ne debbono servire. La realizzazione di questo scopo comporta un vivo senso di responsabilità sia negli uomini che comandano le navi, sia nell'autorità centrale, una intima comprensione dei propri

compiti, una vicendevole trasfusione di energia, un aiuto reciproco, una comune salda volontà di riuscire. È un lavoro che non ammette soste, che non consente di riposare su di un risultato raggiunto, che tanto più ci appare non soddisfacente quanto maggiore e più intensa è la nostra passione di avvicinarci ai limiti estremi della perfezione consentita agli uomini. Un addestramento così rigoroso e continuo ha bisogno di raccoglimento, di un'atmosfera tranquilla e propizia, e di necessità deve svolgersi in basi isolate, lontano dalla vita intensa del paese; lontano dalla sua vita, ma non dal suo spirito, perchè il Paese segue con amore il severo lavoro della sua marina, e questo amore è il nostro stimolo, il nostro orgoglio maggiore.

Se mi limito ad enunciazioni di carattere generale, ciò mi è imposto dalla riservatezza che necessariamente accompagna il lavoro di preparazione, che non permette se ne parli con quell'ampiezza che sarebbe desiderabile, nè tanto meno consente di citare dati e fatti, i quali soltanto sono idonei ad esprimerne il valore. La preparazione si svolge nei campi più disparati, perchè, come oramai ben conoscete, onorevoli Camerati, a bordo delle navi trovano posto le applicazioni meccaniche più varie.

A far intendere la necessità di una intensa preparazione tecnica, può valere un cenno, sia pur fugace, della complessa e delicata organizzazione del tiro dei cannoni, armi che certo rappresentano la principale ragione di essere delle navi.

Da una piattaforma mobile ed oscillante colpire un bersaglio mobile e lontano è sempre stato un problema arduo; ma oggi lo è più che mai, in quanto le distanze d'impiego delle armi sono aumentate oltre i limiti della visione diretta dei puntatori, la mobilità, gli occultamenti naturali ed artificiali e tutte le difficoltà in genere si sono moltiplicate, mentre i corrispondenti intervalli di tempo utile sono diventati attimi fuggenti.

Senza l'ausilio di strumenti delicati e sensibilissimi le facoltà fisiche dell'uomo non potrebbero più nè percepire nè seguire una così complessa variazione di elementi.

Come ebbi a dire l'anno scorso al Senato, vi è nell'azione reale una notevole differenza tra colpire e presunzione di colpire, anche per il cannone che ha tante possibilità di precisione, non solo in sè stesso, ma perchè le successive salve trovano nelle precedenti elementi per la correzione degli errori. E



per illustrare e confermare questa asserzione, portai alcune cifre. Nella battaglia di Dogger Bank, ad esempio, le navi tedesche spararono contro le navi inglesi 976 colpi di grosso calibro, ad una distanza media intorno ai 13.000 metri e, nonostante il movimento relativo fosse molto modesto, secondo i tedeschi raggiunsero il bersaglio 18 o 20 colpi; secondo gli inglesi, che li ricevettero, 11 colpi. (*Commenti*).

Dati di eguale esiguo valore percentuale si ricavano dagli altri combattimenti navali avvenuti nella guerra mondiale.

Compito della preparazione è quello di migliorare, a mezzo di continuo allenamento ed esercizio, quel valore percentuale e fare in modo che esso presumibilmente si avvicini ai risultati che si conseguono nelle esercitazioni del tempo di pace, quando il bersaglio è paziente e non risponde all'offesa con altra offesa. (*Ilarità*).

Durante l'esecuzione del tiro di una nave, si svolge, a bordo di essa, un lavoro intenso.

Apparso in vista il bersaglio, l'osservazione diretta raccoglie un insieme di elementi, che vengono automaticamente trasmessi ad una centrale. Trattandosi di elementi che provengono da diversi osservatori, compito della centrale è quello di confrontarli e selezionarli. Da questo lavoro di affinamento dei primi elementi, e dalla loro integrazione con altri opportunamente calcolati si ricavano i dati definitivi, che sempre meccanicamente, vengono trasmessi alla stazione di direzione del tiro.

Da questa stazione un apparecchio di punteria generale trasmette automaticamente e simultaneamente ai puntatori gli elementi indispensabili per seguire con i cannoni un bersaglio che spesso si trova al di là del loro orizzonte.

Il direttore del tiro a sua volta è automaticamente informato quando i cannoni sono pronti ed orientati secondo i dati trasmessi e solo allora può fare eseguire il fuoco.

La successione che ho indicato rappresenta lo svolgimento completo, ma semplificato, del ciclo. Non si tratta di un movimento unico, ma di un movimento ricorrente, perchè l'osservazione diretta non si limita ad una sola comunicazione di dati, ma con lo spostarsi del bersaglio, con lo spostarsi della propria nave, continua nei suoi rilievi, dando così impulso senza soste al lavoro della centrale della direzione del tiro dei cannoni.

In questa complessa attività sono impiegati gli strumenti più vari: telemetri, inclinometri, gimetri, anemometri, solcometri, stru-

menti di punteria generale, apparecchi di correzione, calcolatori automatici, apparecchi di punteria dei cannoni, trasmissioni elettriche, di punteria e di fuoco. Tutto ciò con un funzionamento sincrono ed armonico perchè possano essere raggiunti i risultati cui si tende.

Le operazioni di caricamento, e le altre che si svolgono nell'interno di una torre sembrano quasi scomparire dinanzi al complesso lavoro necessario per determinare gli elementi del tiro.

Se sopra ho dato un elenco dei numerosi strumenti necessari, non minore è la varietà di personale, appartenente alle più diverse specialità: telemetristi, giroscopisti, centralisti, elettricisti, armaroli, marinai, fuochisti, cannonieri, puntatori. Questo piccolo mondo che si muove, che lavora, deve essere fuso, armonizzato, in modo che tutto possa funzionare con un ritmo rapido, intenso, ordinato, perchè solo dalla perfetta rispondenza delle singole parti può derivare il successo dell'insieme. Appare pertanto quanto sia molteplice la preparazione: dettagliata, analitica nei particolari, essa si svolge per successivi gradi sino a comprendere tutta l'organizzazione del tiro. Nè nella preparazione va dimenticato che un giorno quelle operazioni potranno essere compiute sotto il fuoco del nemico.

Come siamo lontani dai tempi in cui Nelson rifiutava di impiegare l'alzo dei cannoni che avrebbe permesso di sparare a qualche centinaio di metri, poichè affermava di voler combattere a tiro di pistola. Forse non è neanche necessario risalire così lontano; per misurare i mutamenti avvenuti sono sufficienti i ricordi degli uomini della mia generazione.

La preparazione tecnica degli strumenti di guerra non va disgiunta da quella più specificamente marinara. Il mare è l'elemento su cui noi dobbiamo vivere e con il quale dobbiamo avere familiarità e consuetudine.

Numerose sono le crociere che si sono svolte e si svolgeranno quest'anno. Due esploratori si sono recati nell'Atlantico meridionale, toccando alcuni porti del Brasile e Montevideo, Buenos Aires, Rosario. Il *Colombo* ha compiuto un'interessante campagna a vela spingendosi alle Antille ed alle Bermude. Due sommergibili sono stati inviati nel Mar Rosso, una sezione di sommergibili partirà per il Mar Nero. Una sezione di sommergibili di grande crociera farà il giro dell'Africa, altri due sommergibili e due navi vedetta sono partiti per il Labrador. La 2ª Squadra ha

compiuto una crociera in Levante. La divisione navi-scuola a vela si recherà nel Nord America, e la 1<sup>a</sup> Squadra farà probabilmente una crociera in Oceano. Seguendo di qualche mese la nave *Lepanto*, l'esploratore *Quarto* ha raggiunto l'Estremo Oriente, ove ha sostituito la *Libia*. Dall'Estremo Oriente è già rimpatriato il cacciatorpediniere *Espero*.

L'arida elencazione dimostra che riteniamo indispensabile e non trascuriamo l'attività marinara e di ciò, penso, sarà soddisfatto l'onorevole Borghese. Debbo però affermare che ritengo non siano proficuamente impiegabili per lunghe stazioni all'estero, le nuove navi che richiedono cure costanti, assidua preparazione, ed hanno necessità di proprie basi. La vecchia pratica prebellica di numerosi stazionari all'estero rispondeva ad altre condizioni tecniche, ed altre e ormai superate concezioni sull'efficienza di un apprestamento bellico. Ciò non esclude che quando riterremo di aver raggiunto quel grado di preparazione, a cui noi aspiriamo, qualche nave potrà compiere il giro del mondo, con viaggio rapido, conforme ai nostri tempi.

Gli onorevoli che hanno preso parte, con interessanti discorsi, alla discussione sul bilancio della marina, parteciparono alle esercitazioni navali del decorso anno, assoggettandosi con alto spirito ad una vita non priva di disagi per chi non ha consuetudine. In tal modo, è stato raggiunto uno degli scopi che si prefiggeva il Governo, invitando i rappresentanti della Camera ad assistere alle esercitazioni navali. Offrire loro cioè, non solo la possibilità di una visione diretta dei problemi navali, ma farli partecipi e consapevoli della vita caratteristica che si svolge sulle navi.

Non m'indugio in alcun modo sulle esercitazioni, che in epoche diverse e con partecipazione più o meno numerosa di unità, si svolgono abitualmente e costituiscono una delle normali attività delle forze navali. Come ebbi già a dire, il loro scopo più importante risiede nell'abituare i Capi e gli Stati Maggiori all'apprezzamento delle situazioni e nell'allenamento dei servizi di comunicazione piuttosto che nelle simulate azioni tattiche, per le quali mancano gli elementi di verosimiglianza. Certamente, le esercitazioni dell'anno scorso, sia per il grande numero di unità che vi parteciparono, sia per alcune esperienze, come l'impiego di navi armate con personale richiamato, che ci fece apprezzare in tutto il suo valore lo slancio, lo entusiasmo dei riservisti, suscitavano un

maggior interesse, cosa che dette luogo, fuori dei confini, ad ipotesi e considerazioni infondate. Così facendo si denatura lo scopo di esercitazioni che, presso di noi come presso tutte le altre marine, rispondono a necessità di allenamento del personale e servono a conoscere lo stato di efficienza del materiale.

Gli onorevoli che hanno assistito a quelle esercitazioni, pur svolte in un bacino di limitata ampiezza, avranno avuto la possibilità di constatare che il mare è più ampio e più vasto di quello che generalmente non appaia. E sebbene la stagione estiva non abbia potuto offrire tutti gli elementi per una completa valutazione, essi avranno potuto avere la sensazione che le condizioni del mare hanno un peso importante nelle azioni navali, che il mare è spesso un nemico da non trascurare, una forza che a volta può essere solo vinta dalla massa, vale a dire dal dislocamento. Considero pertanto giustificate e aderenti alla realtà le osservazioni dell'onorevole Bianchi.

Solo sul mare si può giungere ad una esatta comprensione di quello che sono i confini marittimi. Essi non sono così tangibili come le montagne ed i corsi d'acqua, ma pur nella loro figurazione ideale, non sono meno reali ed esistenti. I confini marittimi di un paese sono quelli dati dalla sua posizione geografica, dall'estensione dei suoi interessi, dallo sviluppo dei commerci, dalle linee delle comunicazioni più vitali, dalla sfera di azione del suo potere sul mare. Tutti questi elementi debbono entrare in gioco, quando si esaminano i problemi marittimi.

Tutto ciò spiega perchè la forza di espansione dei popoli li ha spinti sul mare, perchè i grandi imperi hanno avuto sempre la loro base nel dominio del mare. Ora sin quando il mare costituirà elemento indispensabile di vita per le nazioni, noi potremo ancora dire col poeta:

*I viventi, i viventi saranno quelli  
che sopra il mare  
ti magnificheranno!*

L'onorevole relatore ed alcuni dei deputati, che hanno preso la parola sul bilancio della marina, hanno in misura maggiore o minore fermato la loro attenzione sulle navi da battaglia. Come ho più volte ripetuto, il programma navale di ogni nazione è in relazione a quello degli altri. Non si vuole dire con questo che sia indispensabile risolvere i problemi tecnici nella stessa forma, ma non si può nè si deve prescindere dall'indirizzo costruttivo degli altri. Nel memorandum

6 giugno 1928, il Capo del Governo enunciava il principio che per uno Stato la sicurezza non è data dal valore assoluto delle proprie forze, ma dal rapporto di relatività con le forze degli altri. La profonda verità, l'esatta rispondenza di tale concetto alle necessità difensive di uno Stato, è troppo evidente perchè vi sia bisogno di più dettagliata illustrazione. Senonchè occorre appunto procedere all'esame delle forze altrui, per poter creare i mezzi capaci di trasformare in realtà politica, il valore contenuto in quella enunciazione.

Non vi è dubbio che la storia fornisce numerosi esempi di quel che possano ardire, scaltrezza e inventiva tecnica per vincere la forza; nè si vuole togliere importanza a tali cose, anche perchè va lasciato aperto un orizzonte o accesa una speranza per coloro che non sono in grado di contrapporre alla forza, e alla potenza, forza della stessa natura. Evidentemente però, il modo più sicuro, quando ve ne sia la possibilità, è quello di contrapporre ad una data forza, una equivalente o anche superiore. Personalmente non sono mai stato un feticista del numero e mi sono sempre rifiutato di paragonare le forze unicamente in base al numero dei cannoni e dei dinamodi. Questa mia valutazione è potuta talvolta apparire fuori della realtà anche se essa valeva, in ogni caso, come affermazione di un principio morale, che deve essere incrollabile nell'animo di un soldato, di un soldato nel senso nobile della parola. (*Approvazioni*). Ma per quanto si riferisce alle grandi navi, il mio pensiero è semplice, privo di ogni complicazione. Io riassumo la questione nella definizione dell'Ammiraglio Sturdee, vincitore della battaglia delle Falkland: «La nave da battaglia non è che il contrapposto di un'altra nave da battaglia».

Senza dubbio, le caratteristiche d'una nave da battaglia odierna sono diverse da quelle del periodo prebellico, perchè necessariamente si è tratto profitto dalle esperienze di guerra e si è dato il giusto valore ai mezzi che sono apparsi o si sono sviluppati nella lotta sul mare. La nave di valore assoluto è stata praticamente resa impossibile dalla conferenza di Washington, quando si è limitato il dislocamento delle navi da battaglia a 35.000 tonnellate. Ma, entro i limiti del dislocamento di Washington, si può tuttavia oggi costruire una nave che rappresenti un organismo di potenza tale da poter soddisfare alle attuali complesse esigenze. Una nave cioè che non solo abbia buona capacità di

resistenza contro tutte le offese prevedibili, ma il cui impiego assicuri una reale ed effettiva superiorità su ogni altra forza. Il mare offre oggi largo campo di azione ad armi insidiose, come il siluro e la mina, e all'arma dell'aviazione; ma, come nella guerra terrestre l'esperienza ci ha insegnato che, nonostante lo sviluppo di tutti i mezzi meccanici, la fanteria è la regina delle battaglie, così nella guerra sul mare, almeno nell'attuale periodo storico, la forza più imponente è ancora quella del cannone; ma la potenza del cannone è in ragione del calibro che, a sua volta, potrà essere tanto maggiore quanto più grande è il dislocamento della nave che lo porta.

Mi limito a questi brevi accenni, senza addentrarmi in una discussione tecnica anche perchè nel programma enunciato non è compresa nessuna nave da battaglia, nè si è parlato del programma per l'esercizio futuro. Ciò non toglie che con assiduità e continuità si studi, conformemente al voto dell'onorevole Giunta del bilancio, tale tipo di nave e principalmente si rivolga l'esame a quelli che ne costituiscono gli elementi essenziali: le strutture che debbono resistere agli scoppi, le corazze soggette a perforazioni di proiettili o bombe.

Ma a parte questi ed altri problemi, a cui diamo la nostra attenzione, il nostro compito principale è oggi quello di rendere efficienti le navi, di superficie e subacquee, che possediamo, di dare intenso ritmo all'allenamento, di saggiare uomini e materiale alla lotta contro il mare, necessità questa ultima che ci ha indotti a mutare il periodo di attività delle forze navali, che si svolge ora essenzialmente nella stagione invernale.

Anche quest'anno, e per la quarta volta, l'onorevole Medici del Vascello ha presentato una relazione veramente degna di ogni considerazione. Come negli anni precedenti, il Ministero della marina ne curerà la pubblicazione perchè possa essere diffusa tra gli ufficiali. Tra i vari e numerosi argomenti discussi nella relazione, io mi soffermerò brevemente su alcuni quesiti proposti dall'onorevole Medici a nome della Giunta del bilancio.

Ho preso nota di quanto egli raccomanda circa gli organici degli ufficiali. Posso assicurare l'onorevole Giunta del bilancio che, mentre continua l'esame per rendere sempre più redditizi gli Arsenali, si cerca nello stesso tempo di fissare dei tariffari per i lavori di riparazione da eseguirsi presso l'industria privata, come già avviene per i sommergibili.

Per quanto riguarda i lavori per alleviare la disoccupazione, l'Amministrazione, che è molto sensibile alla importanza di tale problema sociale, segue un programma che corrisponde alle disponibilità di fondi ed ha in atto previggenze che consentono di impiegare una più vasta maestranza.

Ai servizi di comunicazione, come ho spesso avuto occasione di dichiarare, rivolgiamo particolare attenzione. Allo scopo di renderli sempre più efficienti, e di prepararvi il personale necessario, quest'anno sono già stati svolti corsi integrativi.

Diamo tutto il peso e l'importanza che meritano alle ricerche sperimentali, le quali continuano a svolgersi in relazione a quanto necessario.

Ho preso conoscenza del voto espresso dall'onorevole relatore di applicare difesa subacquea alle navi onerarie già costruite. Giudico tale provvedimento non realizzabile, mentre sarà esaminata la possibilità di attuarlo per le nuove costruzioni. L'Amministrazione della marina ha già iniziato l'impiego del personale borghese per armare le navi di uso locale con risultati soddisfacenti. Sarà esteso.

Le proposte dell'onorevole Giunta del bilancio per la costruzione di sommergibili veloci in emersione, di torpediniere di 600 tonnellate e per lo studio di un tipo di esploratore sulle 3000 tonnellate formeranno oggetto del nostro esame.

Posso intanto dichiarare che è allo studio una nave di tipo coloniale, e che si considera con vivo interesse la eventuale applicazione dei motori Diesel. La nostra industria privata mostra, in questo campo, lodevole attività ed iniziativa.

Nell'eventualità di una sosta nelle nuove costruzioni navali, terrò in giusto conto la raccomandazione di rimettere in efficienza navi già in servizio, purchè la spesa si dimostri utile e proficua ai fini del valore bellico di tali unità.

Ho ascoltato con vivo interesse i notevoli discorsi degli onorevoli Bianchi, Ferretti Piero, Borghese, Guglielmotti e nelle dichiarazioni fatte ho già, implicitamente o esplicitamente, espresso il mio pensiero su alcune questioni da essi poste.

L'onorevole Bianchi ha trattato in sintesi i principali problemi della marina apportando il contributo dell'esperienza di chi conosce i mari e il mondo; l'onorevole Ferretti Piero si è principalmente soffermato su quelli particolari del morale del personale,

degli organici degli ufficiali, della meccanizzazione della condotta delle navi e delle armi.

Mi associo a gran parte dei concetti da lui espressi e lo assicuro che mentre sono in corso provvedimenti per porre giusti limiti allo sviluppo degli strumenti meccanici, il complesso e delicato problema degli organici è stato parzialmente risolto dai provvedimenti di recente approvati dal Parlamento e continua ad essere oggetto di esame.

L'onorevole Ferretti Piero ha anche rilevato l'altissima importanza dei nomi che vengono dati alle navi che egli ha giustamente definito grandi monumenti viventi, particolarmente idonei ad esaltare virtù eroiche.

Conscio di tutta l'importanza di tale questione provvedo personalmente alla scelta dei nomi da imporre alle nuove navi, ispirandomi alle giuste raccomandazioni fattemi: se talvolta derogo dalla norma lo faccio per conservare alla marina nomi di navi ricche di belle tradizioni che occorre trasmettere vive alle generazioni venienti.

L'onorevole Borghese ha portato nella discussione tutta la sua esperienza di uomo di mare e si è soffermato principalmente su due importantissimi problemi: quello particolare delle scorte di combustibili e l'altro più generale delle basi navali.

La soluzione dei problemi prospettati non presenta difficoltà tecniche, ma soltanto di carattere finanziario. Il Governo si interessa di entrambi e li risolverà.

Il Regime fascista nell'intraprendere l'opera di ricostruzione della attività del paese, non aveva fissato al suo lavoro cicli e periodi di tempo definiti. Fu la data del primo decennio che fece sorgere spontaneo il desiderio di soffermarsi per un istante a considerare quanto era stato compiuto. Come si presenta la marina a questa rassegna del decennale? Con tutte le sue forze, col suo organismo rinnovato. Le sue squadre, che compongono il nucleo delle nostre forze navali, sono costituite con navi ideate e costruite in questo periodo. È questo un risultato, che può bene apprezzare nel suo valore, chi conosca la difficoltà di tradurre un'idea in realtà.

All'inizio dell'Era Fascista, la marina da guerra, in conseguenza dello sforzo subito durante la guerra libica e quella mondiale, aveva un materiale nella quasi totalità invecchiato. Era caduta, per cause più forti degli uomini, in condizioni quali mai prima si erano verificate. Le sole unità, che nel 1923 avrebbero potuto compiere una crociera lon-

tana, erano le cinque navi da battaglia, alle quali il tempo ed il progresso delle armi avevano tolto molto del loro valore bellico. S'imponeva pertanto il problema di ricostruire una marina. Gli elementi della ricostruzione sono di tre ordini: amministrativo-finanziario; organico; tecnico-costruttivo. Su di essi il Governo Fascista ha portato la sua opera e la sua azione.

La parte del bilancio relativa alle costruzioni navali è passata da pochi milioni a 725 milioni annui. Nello stesso tempo, sono stati esaminati tutti i servizi, abbattendo per quanto possibile i rami parassitari, e si è data al bilancio una rigida struttura, tanto da poter affermare che esso oggi si presenta proporzionatamente come quello più redditizio tra le marine del mondo.

Ciò non è dovuto solo ad una rigida tradizionale amministrazione, ma anche alla rigorosa ristrettezza degli organici degli ufficiali ed all'esigua retribuzione degli equipaggi, i quali, possiamo affermarlo, prestano la loro opera al servizio del paese con generosità e con disinteresse.

Non meno complessi i problemi organici risolti: completamento dei quadri, sistemazione degli ufficiali macchinisti e del Genio navale, costituzione del Corpo delle armi navali, riforma dell'Accademia navale e dei vari corsi di istruzione, istituzione della Scuola di comando, organizzazione e sviluppo di organi importanti per la vita della marina, come la Commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra, amplificazione di istituti e gabinetti scientifici per ricerche ed esperienze. Si è inoltre istituito il sistema di arruolamento volontario a premio e si è accresciuta la forza bilanciata. Alle scuole per gli specialisti del Corpo Reale Equipaggi Marittimi è stata data una salda e completa organizzazione, creando così una istituzione che, come ebbi altra volta a dire, può essere considerata come un titolo di orgoglio per la Nazione.

Questa rapida rassegna non può dare che una vaga visione della complessità e della vastità dell'opera ideata e compiuta dal Governo fascista. Nel suo pensiero, essa non era però che una parte del programma, la armatura necessaria, la base su cui poggiare la ricostruzione della flotta. Su questo compito essenziale, il Capo del Governo ha portato la sua volontà realizzatrice, il cui pensiero ispiratore Egli espresse con alcune non dimenticate dichiarazioni, nelle quali erano fissate l'importanza e la influenza che la marina da guerra ha sullo sviluppo della potenza

di una nazione. E l'idea si è trasformata in realtà.

Sono praticamente pronti sette incrociatori da 10.000 tonnellate; sono in servizio od in costruzione 12 incrociatori da 5000 a 7000 tonnellate, 12 esploratori tipo « navigatori », 24 cacciatorpediniere, 54 sommergibili, 4 torpediniere sperimentali, un caccia sommergibili, quattro navi affondamine, una nave trasporto aerei, due navi scuola. La costruzione di tutto questo naviglio non venne mai annunciata sotto forma di un programma, ma pur nondimeno costituisce un insieme perfettamente organico non solo nella omogeneità dei vari tipi e nel giusto rapporto che deve esistere fra essi, ma anche in tutto ciò che si riferisce ai servizi tecnici ed alla organizzazione interna. Con questo intendo anche rispondere ad una osservazione dell'onorevole Giunta del bilancio.

Per il servizio delle basi è stato costruito numeroso naviglio ausiliario.

La somma investita in tali costruzioni supera i 4 miliardi e mezzo, spesi praticamente tutti in Italia.

Una pubblicazione, che è stata in questi giorni edita dal Ministero della marina, dà una visione panoramica del lavoro compiuto. In essa sono contenuti brevi cenni sui progressi tecnici realizzati, nei limiti imposti da una doverosa riservatezza. Questo progresso tecnico è dovuto a studi e ad ideazioni del personale della Regia marina ed anche al concorso delle attività industriali private, che con noi hanno lavorato per dare soluzione ai vari problemi.

Molte cose e molti fatti vengono dimenticati; e spesso la natura umana è incline a dare, in tutti i campi, soverchio peso alle difficoltà contingenti e immediate, lasciando cadere il ricordo del passato. Pertanto non sarebbe superfluo ritornare un istante indietro, perchè allora si misurerebbe il cammino percorso, per trarre conforto e soddisfazione per quanto è stato compiuto.

A preferenza fermo l'attenzione su alcune statistiche grafiche, stampate nella citata pubblicazione. Nella loro scheletrica nudità esse contengono un alto valore umano, esprimono una potenza, la vera unica potenza, quella della coscienza degli uomini. Indicano esse quante infrazioni disciplinari sono state commesse dai nostri marinai e ci dicono per il nostro orgoglio che il loro numero è molto esiguo.

Nessun segno può valere questo per mostrare come sia fusa la nostra volontà,

come sia serrata la nostra coesione, quale forza spirituale alimenti il nostro lavoro. Non calcoli e cifre esistono per misurare questa forza, non vi è posto per essa tra le pagine degli annuari delle marine, i dati del suo valore non sono richiesti dalla Società delle Nazioni (*Approvazioni*); ma appunto perciò è quella di cui noi siamo più gelosi, a cui noi attribuiamo la più grande importanza. (*Vivissimi applausi*).

Ho presentato dinanzi a voi, onorevoli Camerati, un elenco di incrociatori, esploratori, sommergibili, ma tutto ciò sarebbe freddo e muto se non fosse vivificato dalla passione degli uomini, dalla loro completa dedizione, dal loro fervore di attività e di opere. Sono gli uomini che trasformano macchine e armi in forze, sono essi il fattore essenziale che dà potenza alle navi. Ebbene, non per compiacenza reciproca, ma per intima sicura convinzione, posso affermare che i nostri marinai superano in valore ogni soddisfacente progresso tecnico realizzato (*Vivi applausi — Grida di: Viva la Marina!*).

Abituati ad averli sotto il nostro comando e sotto il nostro controllo, tutto ciò spesso ci appare come una consuetudine. La quale però non impedisce di apprezzare questo alto e imponderabile fattore di forza.

La disciplina di bordo durante la mia lunga carriera ha costituito sempre motivo di soddisfazione, perchè più che una disciplina di forma, quale quella prescritta dalla lettera dei regolamenti, è stata una disciplina di coscienza, di pensiero, di collaborazione. (*Vive approvazioni*). Quanto più questa disciplina si rinsalda, quanto maggiormente è animata da un ideale e sorretta da una guida, tanto più diventa un'energia dinamica. (*Approvazioni*).

L'uomo di mare, come ieri hanno ricordato l'onorevole Borghese e l'onorevole Ferretti Piero, è portato spontaneamente a sentire la religione della Patria. Lontano, egli la porta nel cuore, la personifica in un simbolo, la vede presente e vivente nella bandiera, che porta con sé come un lembo di essa, come una zolla della sua terra. Tutto ciò che fino a ieri era un sentimento tenero, un affetto commosso, si è trasformato oggi in amore intenso, in palpito più vibrante, è divenuto orgoglio. (*Vivissimi applausi*).

La Patria non è più per lui soltanto una essenza geografica, la terra dove è nato, la culla di una razza, ma è soprattutto una realtà spirituale, una forza politica che si esprime nella saldezza del suo organismo statale, nell'imperio delle sue leggi, nell'Uomo

che ne ha rinnovato l'anima, ne ha potenziato il prestigio nel mondo. (*Vivissime generali acclamazioni — Grida di: Viva il Duce! — Il Presidente, i Ministri e i Deputati sorgono in piedi — Nuovi prolungati applausi*). E in giro per il mondo, in terre straniere, a contatto di connazionali, sente il marinaio quale fascino spanda il nome Italia, come luminoso sia oggi il volto della sua Patria.

Il decennio per la Marina, come per ogni altra attività dello Stato, non rappresenta che un periodo di tempo trascorso, su cui ogni lungo indugio sarebbe vano. Un vasto orizzonte è aperto alla Marina, che si svilupperà secondo i bisogni e le necessità del Paese. Nello stesso tempo sarà migliorata e accresciuta l'organizzazione delle forze, e questo compito sarà tanto più agevole in quanto i risultati raggiunti, che sono costati assidua fatica, formano ormai un patrimonio comune, di cui potranno avvalersi le nuove generazioni che si dedicheranno alla vita del Mare. (*Vivissimi generali, prolungati applausi — Grida di: Viva la Marina! — Il Capo del Governo, il Presidente, i Ministri e i Deputati si alzano — Rinnovati generali applausi*).

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, qualora non vi siano osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura. Se ne dia lettura.

VERDI, Segretario, legge:

*Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Ministero — Personale — Stipendi, ed assegni vari continuativi (Spese fisse), lire 3,800,000.*

Capitolo 2. Manutenzione e miglioramento del fabbricato sede del Ministero e fitto di locali per l'Amministrazione centrale e canoni d'acqua, lire 150,000.

Capitolo 3. Servizio delle autovetture per l'Amministrazione centrale, lire 70,000.

Capitolo 4. Biblioteche della Regia marina, lire 50,000.

Capitolo 5. Spese di telegrammi per l'Amministrazione centrale (*Spesa obbligatoria*), lire 25,000.

Capitolo 6. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria, per memoria*).

Capitolo 7. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 35,000.

Capitolo 8. Spese per indennità di infortuni e risarcimento di danni (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

Capitolo 9. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai gabinetti, lire 85,000.

Capitolo 10. Sussidi ad impiegati ad insegnanti ed al basso personale in attività di servizio, lire 10,000.

Capitolo 11. Sussidi ad impiegati, insegnanti, militari, operai ed agenti di basso servizio già appartenenti all'Amministrazione della marina e loro famiglie, lire 78,000.

Capitolo 12. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti, al personale tecnico, ai militari destinati a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale e presso il Comando superiore del Corpo Reali equipaggi marittimi ed al personale di altre Amministrazioni dello Stato, lire 441,800.

Capitolo 13. Spese di viaggio ed indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale ed ai membri di Commissioni esaminatrici, lire 45,000.

Capitolo 14. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie — Premi e contributi per l'incremento dell'educazione fisica in rapporto agli scopi della marina, lire 290,000.

Capitolo 15. Spese per acquisto di medaglie al valor militare ed al valore di marina; acquisto di decorazioni, lire 8,000.

Capitolo 16. Sovvenzione all'Opera nazionale Balilla per le navi-scuole marinaretti, lire 180,000.

Capitolo 17. Spese casuali, lire 12,000.

Capitolo 18. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Amministrazione della Regia marina (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), *per memoria*.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 19. Pensioni ordinarie (Personali militari e civili) (*Spese fisse*), lire 60,000,000.

Capitolo 20. Pensioni ordinarie (Personale lavorante) (*Spese fisse*), lire 38,000,000.

Capitolo 21. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 70,000.

*Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo.* — Capitolo 22. Personale subalterno ordinario e salariato pel servizio dei fari e del segnalamento marittimo — Stipendi, paghe ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 4,200,000.

Capitolo 23. Spese per la manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e del

segnalamento marittimo — Materiale e mano d'opera — Rinnovazione degli apparecchi — Spese di esercizio del naviglio addetto al servizio dei fari — Pigionie pel servizio dei fari e del segnalamento, lire 2,002,000.

Capitolo 24. Spese di trasferte e di missioni del personale direttivo e subalterno addetto al servizio dei fari e del segnalamento marittimo; indennità ai membri della Commissione permanente per l'illuminazione e segnalamento delle coste — Indennità di responsabilità ai comandanti di zona, lire 100,000.

*Spese per la marina militare.* — Capitolo 25. Ufficiali della Regia marina — Stipendi, ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 49,500,000.

Capitolo 26. Ufficiali in posizione ausiliaria — Indennità annua (*Spese fisse*), lire 1,500,000.

Capitolo 27. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina, lire 230,000.

Capitolo 28. Corpo Reale equipaggi marittimi — Stipendi, ed assegni vari continuativi, paghe e rafferme lire 89,000,000.

Capitolo 29. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina e del Regio esercito a disposizione della Regia marina ed ai sottufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi, lire 26,000,000.

Capitolo 30. Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario, lire 11,500,000.

Capitolo 31. Corpo Reale equipaggi marittimi — Viveri lire 69,000,000.

Capitolo 32. Corpo Reale equipaggi marittimi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti — Spese per operazioni di leva, indennità per servizi speciali — Spese per servizio di mobilitazione ed informazioni — Contribuzione alla Cassa invalidi della marina mercantile — Gratificazioni ai riformati, alte paghe ai musicanti e strumenti musicali — Spese delle scuole a terra — Distinzioni onorifiche — Spese per giochi sportivi e ricreatori — Biblioteche dei marinai — Trasporti di materiali — Rette ad Istituti per ricovero di figli di militari, lire 8,500,000.

Capitolo 33. Difese costiere — Soprassoldi al personale, lire 475,000.

Capitolo 34. Servizio semaforico e radio telegrafico — Soprassoldi al personale militare — Spese per fattorini e cantonieri — Contributo al Comitato interministeriale per i servizi elettrici lire 850,000.

Capitolo 35. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, assegni vari

continuativi, paghe, indennità e soprassoldi, lire 2,830,000.

Capitolo 36. Retribuzioni alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento, lire 500,000.

Capitolo 37. Indennità di rappresentanza, di alloggio, indennità per rimborso di spese, soprassoldi ed assegni speciali a terra (Regio decreto 2 giugno 1924, n. 931) (*Spese fisse*), lire 700,000.

Capitolo 38. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, per i funzionari di altre Amministrazioni dello Stato e per gli estranei, lire 4,575,000.

Capitolo 39. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi marittimi, lire 5,400,000.

Capitolo 40. Premi per invenzioni, lavori e studi recanti un utile contributo nei riguardi scientifici, tecnici od economici, ai servizi della Regia marina, *per memoria*.

Capitolo 41. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 3,500,000.

Capitolo 42. Armamenti navali (competenza di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore, lire 42,500,000.

Capitolo 43. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia Accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti — Comando delle scuole del Corpo Reale equipaggi marittimi) — Spese di funzionamento e di mense — Soprassoldi d'insegnamento ai professori militari, lire 3,500,000.

Capitolo 44. Istituti di marina — Stipendi ed assegni vari continuativi ai professori civili (*Spese fisse*), lire 500,000.

Capitolo 45. Spese di giustizia — Spese inerenti ai reati di renitenza e diserzione — Spese per le carceri militari marittime — Soprassoldi ai giudici istruttori — Contributo per il funzionamento del tribunale supremo militare (*Spesa obbligatoria*), lire 65,000.

Capitolo 46. Servizio idrografico — Stipendi ed assegni vari continuativi al personale civile dell'Istituto idrografico di Genova (*Spese fisse*), lire 535,000.

Capitolo 47. Servizio idrografico — Materiale — Contributo all'Istituto internazionale idrografico di Monaco, lire 450,000.

Capitolo 48. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi marittimi (giornate di cura e materiali d'ospedale), lire 2,600,000.

Capitolo 49. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*), lire 980,000.

Capitolo 50. Manutenzione di fabbricati, fortificazioni ed opere idrauliche della marina militare e nuove costruzioni ordinarie per i servizi militari marittimi — Spese di materiali, mercedi ed assegni vari al personale lavorante — Indennità di missione al personale militare e civile di ruolo dell'Amministrazione della guerra, lire 12,000,000.

Capitolo 51. Fitto di locali e canoni d'acqua per la marina militare, lire 2,000,000.

Capitolo 52. Personali civili dipartimentali (di ragioneria, d'ordine, chimici, tecnici e disegnatori tecnici dei Regi arsenali marittimi) — Stipendi ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 12,900,000.

Capitolo 53. Indennità di gestione e di responsabilità, lire 115,000.

Capitolo 54. Servizio semaforico e radio-telegrafico e delle comunicazioni in genere — Materiale per l'esercizio, per la manutenzione e per il miglioramento — Linee telegrafiche e telefoniche e indennità di missione al personale dei Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche per sopraluoghi, per studi e collaudi interessanti le linee della Regia marina, lire 2,000,000.

Capitolo 55. Difese marittime e costiere. Armi e materiale da guerra per il miglioramento e la conservazione della efficienza bellica — Materiale di uso specifico delle difese stesse, compresa la spesa per energia elettrica non inerente al servizio del casermaggio e degli arsenali — Linee telegrafiche e telefoniche e indennità di missione al personale dei Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche per sopraluoghi, per studi e collaudi interessanti le linee della Regia marina, lire 31,000,000.

Capitolo 56. Servizio automobilistico per i dipartimenti militari marittimi, lire 600,000.

Capitolo 57. Combustibili liquidi e solidi per la navigazione, per i servizi di bordo e per quelli a terra in genere della Regia marina — Spese relative — Ricostituzione delle scorte nei depositi combustibili — Costruzione ed impianti di serbatoi di combustibili liquidi — Fornitura di energia per l'esercizio degli apparati motori per i servizi a terra e per le Regie navi in disarmo e in riparazione — Materiali occorrenti per la produzione, trasformazione e utilizzazione della energia elettrica nei Regi arsenali militari marittimi, basi navali, officine, lire 45,000,000.

Capitolo 58. Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori principali



ed accessori in navigazione e per il servizio di porto dei medesimi, per le stazioni fotoelettriche, radiotelegrafiche, per le difese marittime e costiere e per gli autoveicoli, per gli apparati motori degli arsenali e per le ferrovie locali — Ricostituzione delle scorte nei depositi — Materiali di consumo per le Regie navi, lire 14,000,000.

Capitolo 59. Acquisti ed impianti di macchinari ed attrezzi, occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro, lire 4,500,000.

Capitolo 60. Spese per il funzionamento dei Regi arsenali militari marittimi — Spese di collaudo dei materiali — Spese per il movimento e trasporto dei materiali — Spese per i musei navali, lire 6,730,000.

Capitolo 61. Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazione di navi e provvista delle relative dotazioni da eseguirsi nei Regi arsenali militari marittimi e presso l'industria privata — Sistemazione di cannoni sulle navi mercantili a scafo metallico — Acquisto di navi già costruite, lire 417,000,000.

Capitolo 62. Materiali e lavori di manutenzione e di riparazione nei Regi arsenali o presso l'industria privata alle unità iscritte nel quadro del Regio naviglio ed ai galleggianti, bacini, imbarcazioni, controdistinti da caratteristiche della Regia marina — Ricambio delle dotazioni per dette unità, galleggianti, bacini, imbarcazioni, da effettuarsi con i mezzi dei Regi arsenali o dalla industria privata, lire 51,850,000.

Capitolo 63. Rinnovamento munizionamento e torpedini — Munizionamento per esercitazioni di tiro a terra ed a bordo — Materiali per la costruzione di bersagli — Premi di tiro, lire 12,700,000.

Capitolo 64. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese d'assicurazione del personale lavorante della Regia marina, lire 74 milioni e 600,000.

Capitolo 65. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263), per memoria.

Capitolo 66. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese della marina militare, lire 4,000,000.

Capitolo 67. Assegni fissi per spese di cancelleria occorrenti al funzionamento degli uffici dipartimentali ed analoghe spese degli enti sprovvisti di assegni, lire 220,000.

Capitolo 68. Spese postali, telegrafiche e telefoniche dipartimentali, lire 300,000.

Capitolo 69. Spese per rilegature, macchine da scrivere, calcolatrici e materiali speciali — Acquisto di pubblicazioni tecniche per uso degli uffici dipartimentali, lire 225,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 70. Personale transitorio in via di eliminazione, lire 270,000.

Capitolo 71. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*), lire 460,000.

Capitolo 72. Indennità temporanea mensile al personale militare della Regia marina non provvisto di aggiunta di famiglia, lire 850,000.

Capitolo 73. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima, lire 13,000,000.

Capitolo 74. Indennità di licenziamento al personale lavorante della Regia marina (Regi decreti 19 aprile 1923, n. 945 e 7 giugno 1928, n. 1536), lire 200,000.

Capitolo 75. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri — Assegni ed indennità militare (*Spese fisse*), lire 2,500,000.

*Spese per la marina militare.* — Capitolo 76. Fondo complementare per le nuove costruzioni navali, lire 183,000,000.

Capitolo 77. Miglioramento dell'efficienza bellica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi — Spese di materiali; mercedi ed assegni vari al personale lavorante — Indennità di missione al personale militare e civile di ruolo dell'Amministrazione della guerra, lire 19,100,000.

Capitolo 78. Lavori portuali per il miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali — Spese di materiali; mercedi ed assegni vari al personale lavorante, lire 12,870,000.

Capitolo 79. Contributo per la costruzione dell'acquedotto di La Maddalena, lire 370,477.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — *Partite che si compensano nell'entrata.* — Capitolo 80. Fondo scorta per le Regie navi e per i corpi e gli enti a terra della Regia marina (Regio decreto 5 dicembre 1928 n. 2638), lire 38,000,000.

*Riassunto per titoli.* Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 5,299,800.

Debito vitalizio, lire 98.070,000.

Spese per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo, lire 6,302,000.

Spese per la marina militare, lire 1 miliardo 16 milioni 930,000.

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 1,126,601,800.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 17,280,000.

Spese per la marina militare, lire 215 milioni 340,477.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 232,620,477.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — Partite che si compensano nell'entrata, lire 38,000,000.

Totale del Titolo II. *Spesa straordinaria*, lire 270,620,477.

Totale delle spese (ordinarie e straordinarie), lire 1,397,222,277.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie*. — Categoria I. Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria), lire 1,359,222,277.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 38 milioni.

Totale generale, lire 1,397,222,277.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura dell'elenco annesso.

VERDI, *Segretario*, legge:

*Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio 1933-34, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 66 (Articoli 20 e 44 del Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263).*

Capitolo 25. Ufficiali della Regia marina — Stipendi ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*).

Capitolo 26. Ufficiali in posizione ausiliaria — Indennità annua (*Spese fisse*).

Capitolo 27. Indennità di corredo e contributi scolastici per gli ufficiali della Regia marina.

Capitolo 28. Corpo Reale equipaggi marittimi — Stipendi ed assegni vari continuativi, paghe e rafferme.

Capitolo 29. Indennità militare ad ufficiali della Regia marina, ecc.

Capitolo 30. Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario.

Capitolo 31. Corpo Reale equipaggi marittimi — Viveri.

Capitolo 32. Corpo Reale equipaggi marittimi — Soprassoldi, gratificazioni di rafferma — Sussidi per disgraziati accidenti, ecc.

Capitolo 33. Difese costiere — Soprassoldi al personale.

Capitolo 34. Servizio semaforico e radio-telegrafico — Soprassoldi al personale militare — Spese per fattorini e cantonieri, ecc.

Capitolo 35. Carabinieri Reali in servizio nei Regi arsenali — Stipendi, assegni vari continuativi, paghe, indennità e soprassoldi.

Capitolo 36. Retribuzioni alla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per il servizio di sorveglianza ai depositi di combustibili e di munizionamento.

Capitolo 37. Indennità di rappresentanza di alloggio, indennità per rimborso di spese, ecc. (*Spese fisse*).

Capitolo 38. Indennità di missione e di tramutamento per gli ufficiali e per i personali civili dipartimentali, ecc.

Capitolo 39. Indennità per viaggi collettivi ed isolati dei militari del Corpo Reale equipaggi marittimi.

Capitolo 41. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione — Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari.

Capitolo 42. Armamenti navali (competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) — Spese per il contingente in Cina — Spese riservate del Capo di Stato Maggiore.

Capitolo 43. Istituti di marina (Istituto di guerra marittima — Regia scuola di sanità militare marittima — Regia Accademia navale — Regia scuola meccanici — Regia scuola specialisti, ecc.

Capitolo 48. Servizio ospedaliero per il Corpo Reale equipaggi marittimi (giornate di cura e materiali d'ospedale).

Capitolo 49. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della Regia marina (*Spese fisse*).

Capitolo 62. Materiali e lavori di manutenzione e di riparazione nei Regi arsenali o presso l'industria privata alle unità iscritte nel quadro del Regio naviglio ed ai galleggianti, bacini, imbarcazioni, controdistinti da caratteristiche della Regia marina — Ricambio delle dotazioni per dette unità, galleggianti, bacini, imbarcazioni, da effettuarsi con i mezzi dei Regi arsenali o della industria privata.

Capitolo 64. Mercedi giornaliera, cottimo e premi — Sussidi — Soprassoldi — Missioni, trasferte e spese di assicurazione del personale lavorante della Regia marina.

Capitolo 65. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263).

Capitolo 71. Assegni di aspettativa di disponibilità e di congedo provvisorio (*Spese fisse*).

Capitolo 72. Indennità temporanea mensile al personale militare della Regia marina non provvisto di aggiunta di famiglia.

Capitolo 73. Indennità di caro-viveri al personale salariato dipendente dall'Amministrazione militare marittima.

Capitolo 75. Ufficiali della Regia marina in aspettativa per riduzione di quadri — Assegni ed indennità militare (*Spese fisse*).

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, la cui approvazione implica anche quella dell'elenco del quale è stata data testè lettura.

#### ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

#### ART. 2.

Le assegnazioni autorizzate con l'articolo 6 del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1713, per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36, sono fissate nella somma di lire 417,000,000 per ciascuno degli esercizi medesimi.

(È approvato).

#### ART. 3.

La quota annua autorizzata con l'articolo 3 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per le spese di miglioramento dell'efficienza bellica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1933-34, in lire 19,100,000.

(È approvato).

#### ART. 4.

La quota annua autorizzata con l'articolo 4 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per lavori portuali interessanti il miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1933-34, in lire 12,870,000.

(È approvato).

#### ART. 5.

Le disposizioni dell'articolo 20 del testo unico concernente l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari, approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, sono estese, in relazione al disposto del successivo articolo 44, ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi arsenali militari marittimi; i relativi prelevamenti non potranno eccedere, durante l'esercizio 1933-1934 la somma di lire 3,000,000.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio 1933-34, potranno operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui ai succitati articoli, sono descritti nell'elenco annesso alla presente legge.

(È approvato).

Dell'articolo 6 do lettura nel testo concordato tra Commissione e Governo:

#### ART. 6.

A modifica dell'articolo 6 della legge 26 maggio 1932, n. 571, le economie che saranno accertate in conto della competenza e dei residui nei capitoli della parte ordinaria del bilancio degli esercizi finanziari dal 1933-1934 a tutto il 1936-37, eccettuate quelle provenienti da capitoli di spese fisse e di spese obbligatorie e d'ordine, saranno, in sede di rendiconto consuntivo, trasportate, sino alla concorrenza della complessiva somma annua di lire 4,000,000, rispettivamente in aumento alle assegnazioni di competenza e dei residui del capitolo di parte straordinaria relativo ai « lavori portuali interessanti il miglioramento delle piazze marittime e basi navali », e per la parte eventualmente eccedente saranno devolute in aumento ai fondi per le nuove costruzioni navali.

(È approvato).

#### ART. 7.

È prorogata, a tutto l'esercizio finanziario 1933-34, la facoltà concessa al Ministro della marina dal decreto luogotenenziale 11 febbraio 1917, n. 189, di imputare i pagamenti ivi contemplati sul fondo dei residui fino a totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza della parte ordinaria del bilancio, sia che si riferiscano a spese dell'esercizio stesso, sia che riguardino spese relative agli esercizi precedenti, limitatamente ai capitoli di cui appresso:

Corpo Reale equipaggi marittimi — Vestiario.

Corpo Reali equipaggi marittimi — Viveri.

Servizio semaforico e radiotelegrafico e delle comunicazioni in genere — Materiale per l'esercizio, ecc.

Difese marittime e costiere, ecc.

Combustibili liquidi e solidi, ecc.

Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori, ecc.

Materiali per lavori di nuove costruzioni, ecc.

Materiali e lavori di manutenzione, ecc.; del Regio naviglio, ecc.

Rinnovamento, munizionamento e torpedini, ecc.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE

BUTTAFOCHI

### Coordinamento del disegno di legge: Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione segreta dei disegni di legge approvati per alzata e seduta, procediamo al coordinamento del disegno di legge: Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore ».

A seguito delle modificazioni apportate nelle tabelle, il primo comma dell'articolo 1, deve essere così corretto: « I Regi Istituti d'istruzione superiore hanno una Segreteria, che comprende un Ufficio di economato e cassa ».

Se non vi sono osservazioni in contrario, questa modificazione s'intende approvata.

(È approvata).

Il disegno di legge, così coordinato, sarà ora votato a scrutinio segreto.

### Votazione segreta.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1594).

Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibile da esse. (Approvato dal Senato). (1565)

Modificazione al 1º comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina. (1672)

Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati, tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931. (1676)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche. (1690)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare. (1709)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone. (1714)

Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore. (1718)

Dichiaro aperta la votazione.

(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).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934: (1594)

Presenti e votanti . . . . .	281
Maggioranza . . . . .	141
Voti favorevoli . . . . .	280
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibile da esse: (1565)

Presenti e votanti . . . . .	281
Maggioranza . . . . .	141
Voti favorevoli . . . . .	280
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Modificazione al 1º comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina: (1672)

Presenti e votanti . . . . . 281  
Maggioranza . . . . . 141  
Voti favorevoli . . . . . 280  
Voti contrari . . . . . 1

(La Camera approva).

Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati, tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931: (1676)

Presenti e votanti . . . . . 281  
Maggioranza . . . . . 141  
Voti favorevoli . . . . . 279  
Voti contrari . . . . . 2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche: (1690)

Presenti e votanti . . . . . 281  
Maggioranza . . . . . 141  
Voti favorevoli . . . . . 279  
Voti contrari . . . . . 2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare: (1709)

Presenti e votanti . . . . . 281  
Maggioranza . . . . . 141  
Voti favorevoli . . . . . 279  
Voti contrari . . . . . 2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone: (1714)

Presenti e votanti . . . . . 281  
Maggioranza . . . . . 141  
Voti favorevoli . . . . . 280  
Voti contrari . . . . . 1

(La Camera approva).

Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore: (1718)

Presenti e votanti . . . . . 281  
Maggioranza . . . . . 141  
Voti favorevoli . . . . . 281  
Voti contrari . . . . . —

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Amicucci — Angelini — Arcangeli — Ardissoni — Arnoni — Ascenzi — Asquini.

Baccarini — Baistocchi — Balbo — Bannelli — Baragiola — Barbaro — Barengi — Barisonzo — Bascone — Basile — Belluzzo — Bennati — Benni — Bertacchi — Bette — Biagi — Bianchi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Bilucaglia — Bisi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bot-tai — Brescia — Bruchi.

Caccese — Cacciari — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Capiabbi — Capoferri — Capri-Cruciani — Carapelle — Cardella — Cartoni — Casalini — Cascella — Castellino — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — De Marsico — De Martino — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Donzelli — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Farinacci — Felicella — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Fossa — Fregonara — Fusco.

Gabasio — Gaetani — Gangitano — Gargioli — Garibaldi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gibertini — Giordani — Giunti Pietro — Giurati Domenico — Gnocchi — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Imberti — Irianni.

Jannelli.

Landi — Lanfrancòni — Leicht — Leonardi — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini — Lusignoli.

Macarini-Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Manaresi — Mantovani — Maraviglia — Marchi — Marcuci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Marquet — Martelli — Martire — Mazzini — Medici del Vascello — Melchioni — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Misciattelli — Molinari — Monastra — Moretti — Mottola Raffaele — Mulè — Muzzarini.

Natoli.

Olmo — Oppo — Orano — Orlandi.

Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pisenti Pietro — Poverelli — Porro Savoldi — Postiglione — Potino — Protti — Puppini.

Racheli — Raffaelli — Ranieri — Raschi — Razza — Redaelli — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaello — Ricchioni — Ricci — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Savini — Scarfiotti — Scotti — Serpieri — Sertoli — Severini — Solmi — Sorgenti — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner — Suvich.

Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tròilo — Tumedei.

Ungaro.

Varzi — Vascellari — Vaselli — Vassallo Severino — Vecchini — Ventrella — Verdi — Verga — Vezzani — Viale — Vianino — Vignolino — Vinci.

Zingali — Zugni Tauro.

*Sono in congedo:*

Bacci — Bartolomei.  
Leale.  
Ricciardi.  
Sansanelli.

*Sono ammalati:*

Biancardi — Borgo.  
Catalani.  
Diaz — Ducrot.  
Foschini.  
Mazza De' Piccioli.  
Santini — Serono Cesare.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Ascione.  
Begnotti — Bruni — Buronzo.  
Caldieri — Caprino — Clavenzani — Costamagna.  
Del Croix — De Nobili.  
Felicioni.  
Garelli — Genovesi.  
Josa.  
Malusardi — Mazzucotelli — Mendini — Miori — Muscatello.  
Nicolato.  
Oggianu — Olivetti.  
Re David — Ridolfi.  
Schiavi — Serena Adelchi.  
Tallarico — Tredici.  
Vassallo Ernesto.

### Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è esaurito. La Camera sarà riconvocata a domicilio.

**La seduta termina alle 18,10.**

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI