

CXXV.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 16 MARZO 1938

ANNO XVI

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

## INDICE

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>	
<b>Congedi</b> . . . . .	4714		
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Annunzio di presentazione</i> ) . . . . .	4714		
<b>Manifestazione al Duce</b> . . . . .	4714		
<b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	4714		
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione</i> ):			
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938 al 30 giugno 1939 . . . . .	4714	1938-XVI, n. 42, riguardante maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il predetto esercizio finanziario 1937-38, e convalidazione del Regio decreto 10 gennaio 1938-XVI, n. 6, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo . . . . .	4727
VOLPE . . . . .	4714	Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922. . . . .	4728
KLINGER . . . . .	4715	Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile). . . . .	4728
MORELLI EUGENIO . . . . .	4716	Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato . . . . .	4729
VALLE, <i>Sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4717		
<b>Dichiarazioni del Capo del Governo sulla unione dell'Austria al Reich:</b>		<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):	
MUSSOLINI, <i>Capo del Governo</i> . . . . .	4730	THAON DI REVEL: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º marzo 1938-XVI, n. 135, che apporta modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali e al repertorio per la sua applicazione . . . . .	4733
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):		— Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º marzo 1938-XVI, n. 134, concernente nuove concessioni di temporanea importazione ed esportazione . . . . .	4733
Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1937-XVI, n. 2131, riguardante l'utilizzazione dei grassi animali. . . . .	4725	<b>Disegni di legge</b> ( <i>Votazione segreta</i> ) . . . . .	4733
Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2229, recante disposizioni integrative delle provvidenze per l'incremento della produzione cereali-cola . . . . .	4725		
Istituzione dell'Ente Nazionale Fascista per la protezione degli animali . . . . .	4726		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1938-XVI, n. 71, concernente la revisione della misura dell'imposta di fabbricazione sui fiammiferi e l'aumento del prezzo di vendita al pubblico dei fiammiferi solforati . . . . .	4727		
Conversione in legge dei Regi decreti-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 18, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, per la corresponsione di premi di nuzialità e di natalità relativi agli eventi familiari verificatisi a tutto il 30 giugno 1937-XV e 24 gennaio			

(Ancora prima dell'apertura della seduta l'Aula è affollatissima — Anche le tribune sono gremite di pubblico — Da alcune tribune assistono ufficiali dell'Arma Aeronautica).

La seduta comincia alle 16.

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

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di salute, l'onorevole camerata Lessona, di giorni 8; per ufficio pubblico, l'onorevole camerata Basile, di giorni 2.

(Sono concessi).

**Annunzio****di presentazione di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Capo del Governo, Ministro dell'interno, ha presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 42 del Regolamento, il disegno di legge:

Agevolazioni fiscali a favore dell'Unione Fascista fra le famiglie numerose. (2217)

È stato inviato alla Giunta generale del bilancio.

**Manifestazione al Duce.**

*Entra nell'Aula il Duce — La Camera scatta in piedi come un sol uomo prorompendo in una ardente entusiastica lunghissima acclamazione, al grido di: Duce! Duce! — La manifestazione si prolunga per alcuni minuti, assumendo un tono sempre più alto — Ad essa si uniscono le tribune — Il Presidente ordina il Saluto al Duce — La Camera risponde: A Noi! — Nuovi generali prolungati applausi.*

**Inversione dell'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Sicuro interprete del vostro pensiero, incomincio subito a mettere in discussione il disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (Approvazioni).

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939.**

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1938. (Stampato n. 2118-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Volpe.

Ne ha facoltà.

VOLPE. Onorevoli Camerati, nelle appassionate discussioni cui ha dato luogo l'affermarsi sempre più forte del fattore aereo, come mezzo di offesa, molti, forse troppi, sono portati ad attenuare l'importanza del fattore stesso, deducendo le loro conclusioni dall'esperienza della guerra etiopica, della guerra spagnola e del conflitto cino-giapponese. In sostanza, questi critici sostengono che nella guerra etiopica non vi fu aviazione avversaria, e che quindi questo conflitto nulla insegna in materia di dottrina militare aerea, e che nella guerra cino giapponese l'aviazione non ha portato a concrete risoluzioni. Dunque, l'aviazione non è poi quell'elemento di primo piano destinato ad accelerare la fine dei conflitti. Ragionamento questo superficiale se si prescinde dalle speciali situazioni dei conflitti considerati. Nel conflitto etiopico, il territorio non presentava grandi obiettivi per il combattimento aereo: l'assenza di industrie, poche opere demaniali, una sola ferrovia che per un complesso di ragioni non avevamo ragione di danneggiare, pochi centri abitati, che destinati alla nostra occupazione non conveniva menomare. La guerra, d'altra parte, aveva carattere di penetrazione civile che imponeva non pochi vincoli all'azione aerea. L'unico obiettivo era costituito dalle masse di armati e su questi infatti fu concentrata l'opera dell'aviazione.

In questo conflitto non vi fu aviazione avversaria; si ebbe solo reazione contraerea che fino alla presa di Addis Abeba ebbe a colpire, più o meno gravemente, 265 apparecchi, di cui otto vennero abbattuti.

Avevamo il completo dominio dell'aria e perciò potemmo dare all'andamento delle operazioni un indirizzo nettamente favorevole. Questo potrà avvenire anche in una grande guerra. Il predominio, però, dell'aria, in questo caso sarà il risultato di un contrasto aereo formidabile. Il belligerante che, nelle peripezie della lotta, riuscirà a conservare una certa superiorità aerea, riuscirà a dominare il cielo ed imprimere alle proprie operazioni terrestri un andamento nettamente favorevole.

La guerra di Spagna è guerra civile. E la sua condotta è subordinata a vincoli di ogni genere, non esclusi quelli del sangue e del sentimento, che non si possono infrangere senza gravissime ragioni. A questo si aggiunge la relativa povertà di mezzi aerei dell'una

e dell'altra parte. L'aviazione in Spagna ha avuto impiego prevalentemente tattico per un complesso di ragioni, non esclusa la deficienza di artiglieria sostituita dal bombardamento aereo. Ma, quando Franco ha potuto impiegare l'aviazione contro obiettivi strategici, ponti, ferrovie, centrali elettriche, magazzini, fabbriche, quando cioè ha potuto sfruttare i mezzi aerei nel loro vero campo di azione, allora si è determinato, come è noto, l'appello disperato di Prieto contro i bombardamenti diretti sulle cosiddette città indifese.

Se l'azione scardinatrice di Franco non arrivò agli estremi risultati, non è da incolpare la bontà della dottrina di guerra aerea, ma le note influenze diplomatiche e politiche, estranee al fattore risolutivo della guerra aerea.

Anche nel conflitto di Oriente, non ostante i vincoli di natura internazionale, l'aviazione è stata certamente un fattore di primissimo piano.

In conclusione, se i tre conflitti presi in esame non hanno fornito il collaudo definitivo della teoria del Douhet, hanno però definitivamente provato che senza il predominio dell'aria si combatte male e in istato d'inferiorità.

Quando le grandi masse di forze aeree, come quelle di cui può disporre una grande potenza, battono implacabili i centri vitali del territorio nemico, l'attrezzatura difensiva è destinata inevitabilmente a cedere e a subire le ineluttabili conseguenze dell'andamento generale della lotta.

La tragica esperienza delle guerre che si svolgono ai giorni nostri, pur con le accennate limitazioni di mezzi e d'impiego, fanno intravedere con sufficiente chiarezza quello che avverrebbe, in ben diverse proporzioni e con ben altri risultati, in una guerra fra grandi nazioni europee.

Del resto i molti miliardi che tutti gli Stati destinano febbrilmente al potenziamento delle loro armate aeree sono la prova che tutti annettono un'importanza decisiva all'aviazione. Il cielo ormai influenza in maniera sempre più vasta le vicende della lotta che si svolge sulla terra e sul mare, sicché in una futura guerra l'aviazione avrà indubbiamente l'azione preminente e il suo efficace intervento potrà essere in molti casi decisivo.

Ma ogni aviazione, per quanto potente nei mezzi e nell'organizzazione, non può essere un perfetto strumento bellico se ai mezzi e all'organizzazione non corrispondono

i fattori morali, e cioè le doti di spirito e di cuore. E in ciò sta la prerogativa dell'aviazione fascista. Le vittorie conseguite in ogni cielo hanno dimostrato e dimostrano luminosamente lo spirito e il valore dei nostri piloti. Il loro nome e la loro gloria sono eternati in mille scontri, in mille episodi di valore. Essi sono veramente degni di portare nei cieli il segno del Littorio. (*Vivi applausi*).

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

KLINGER. Onorevoli Camerati, nell'ansiosa attesa della parola del Capo è possibile parlare, accennare e trattare particolari argomenti solo nella ferma e precisa convinzione che anche i particolari fanno parte del grande quadro della complessa attività militare, politica, economica e sociale che al Duce fa capo e dal Duce promana. (*Applausi*). Mi sia consentito ricordare perciò lo sviluppo raggiunto dai servizi aerei italiani. La rete, che solo due o tre anni or sono non raggiungeva se non 2 o 3 mila chilometri, ha superato ormai i 50 mila. Da Roma, attraverso i servizi aerei, durante tutte le stagioni dell'anno, dal mattino al primo pomeriggio, si possono toccare tutte le capitali di Europa. Il Mediterraneo è solcato da un estremo all'altro dalla fitta rete dei collegamenti italiani. Nell'ultimo esercizio si è svolta una attività di volo di quasi 10 milioni di chilometri, rispondenti a 50 mila ore di volo, trasportando 100 mila passeggeri, oltre 600 mila chili di posta e 500 mila chili di merce e ben 1 milione e 500 mila chili di bagaglio.

I dati del primo mese del nuovo esercizio segnano nuovi costanti aumenti.

Attraverso al cielo d'Italia passano anche molte altre linee ed il grande arco delle comunicazioni aeree intercontinentali tra occidente ed oriente, comunicazioni risorte a grande importanza. Invano le compagnie che esercitano questi servizi per l'Estremo Oriente hanno affannosamente cercato, in un periodo non lontano di gravissime tensioni, di trovare altre strade.

Prima di riconoscere la realtà storica hanno dovuto accettare la realtà geografica. La rete delle linee aeree in Africa Orientale risponde alle necessità più sentite, mentre la linea dell'Impero continua a ridurre sempre più la distanza tra Roma e l'Impero: la distanza tra Roma ed Addis-Abeba è percorsa, attualmente, in tre giorni e mezzo; dopo i prossimi studi sul pilotaggio tale distanza verrà ridotta a due giorni e qualche ora.

In due anni, da quando ha avuto inizio il servizio, hanno viaggiato migliaia di passeggeri, tonnellate di merci sono state trasportate, ed un quantitativo di posta corrispondente a ben 88.000.000 di lettere e cartoline.

Sono allo studio ed in preparazione i grandi collegamenti transoceanici.

Il materiale impiegato è intieramente, completamente, assolutamente nazionale; e non solo perchè noi si sente il preciso dovere di rifornirci presso l'industria nazionale, ma anche perchè la produzione dell'industria nazionale italiana è tra le migliori e di più alto rendimento del mondo!

Onorevoli camerati, l'aviazione civile è una riserva per l'aeronautica militare che in caso di bisogno vi troverà una organizzazione sempre pronta e più particolarmente allenata e preparata.

È un'arma costantemente impiegata per l'affermazione politica, economica e commerciale del paese.

Il personale di navigazione, i piloti hanno l'orgoglio di vedere sventolare nella scia degli apparecchi una bandiera, di sentire levarsi sul rombo dei motori un nome: la bandiera dell'Italia, il nome del Capo: Mussolini! (*Vivi applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole camerata Morelli Eugenio. Ne ha facoltà.

**MORELLI EUGENIO.** Onorevoli Camerati, io desidero anzitutto esprimere il mio più vivo compiacimento per la relazione fatta: in essa non vi è soltanto uno studio di cifre, ma vi è interpretato il nostro profondo sentimento.

Nello studio delle cifre pare che ad ogni riga voglia prorompere un profondo sentimento, pare voglia prorompere un inno di ammirazione per l'aviazione italiana, pare voglia prorompere un inno per gli aviatori che hanno saputo, personalmente ed in massa, dimostrare al mondo attonito una tale perfezione ed una tale ascensione che pare voglia dimostrare la rapida ed irraggiungibile ascensione del popolo italiano nel periodo fascista.

Desidero accennare a due argomenti che furono, giustamente, poco trattati nella relazione, e principalmente all'argomento della attività medica.

Su questo punto desidero esprimere il concetto che il medico nella aviazione deve seguire tutto quanto di coraggioso ha espresso l'aviatore stesso. La guerra va evolvendosi. Noi abbiamo delle traslazioni di masse ed abbiamo dei bombardamenti, nostri e nemici, in tratti distanti ed isolati.

Ora io penso che se non obbligatorio, sarebbe desiderabile che il medico stesso della aviazione sapesse essere pilota, dovesse essere buon pilota; poichè non pare giusto che in un periodo di guerra per apportare l'aiuto della scienza, si debba usare di un grande motore, di un grande apparecchio. Sarebbe preferibile che fosse il medico stesso, il pilota di un piccolo apparecchio anche perchè un grande apparecchio ha bisogno di un largo tratto di terreno per potersi posare, mentre un piccolo apparecchio può arrestarsi in poco spazio di terreno. E noi abbiamo visto nelle manovre tedesche che degli apparecchi si sono levati in poche decine di metri ed hanno atterrato in altrettanto ridottissimo spazio.

Solo in questo modo io penso che il medico dell'aviazione potrà fortemente rendere.

Un altro punto è questo: Perchè ciò si possa raggiungere occorre che la R. U. N. A. possa avere i mezzi per l'insegnamento. Ora mi permetto di pregare il Ministero dell'aeronautica di voler andare in aiuto alla R. U. N. A. che veramente ha molto bene fatto per tutta l'aviazione volontaria. L'aviazione volontaria serve per la diffusione in tutti della coscienza aviatoria. Io penso quindi che convenga aumentare i contributi alla R. U. N. A. e che convenga aumentare possibilmente la dotazione degli aeroplani e più che tutto convenga dare dei premi per i brevetti conseguiti in modo da dare i mezzi perchè la R. U. N. A. possa rifornirsi di buoni apparecchi e possa diffondere l'insegnamento.

Inoltre perchè i medici aviatori possano largamente iscriversi, esprimo il desiderio che siano ridotte, per loro come già per gli altri, le spese del brevetto. Oggi un brevetto costa per lo meno quattro mila lire e pochi sono coloro che vi possono accedere. I medici anziani lo potrebbero, ma purtroppo l'età nega loro la possibilità materiale; viceversa i medici giovani hanno tutta la forza e non hanno la possibilità economica.

Quindi prego di voler fare per i giovani medici quello che è stato fatto per i giovani fascisti, diminuire cioè notevolmente il prezzo del brevetto. Penso che così facendo noi potremo avere un numero notevole di aviatori. Le poche centinaia di brevetti dovranno arrivare a varie migliaia: solo in questo modo la Nazione intera darà il suo contributo per l'incremento degli aviatori civili che dovranno servire, in caso di guerra per l'aviazione militare. Ed anche i civili seguiranno con entusiasmo tutto quello che di grande ha saputo

fare, tutto quello che di eroico ha saputo compiere l'aviazione militare. (*Vivi applausi*).

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

L'onorevole Relatore intende parlare?

FERRETTI DI CASTELFERRETTO, *Relatore*. Rinuncio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'aeronautica.

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. (*Vivissimi generali prolungati applausi*). Onorevoli Camerati! Se la perfezione deve essere ritenuta irraggiungibile, e se il ritenere di averla ottenuta costituisce un pericoloso errore di presunzione in un'arma essenzialmente tecnica, in continuo progresso, come l'arma aeronautica, pure i risultati oggi conseguiti in ogni campo dall'aviazione fascista formano per tutti gli italiani motivo di legittima soddisfazione; ed il compiacimento del Duce nostro Capo, più volte espresso in circostanze recenti, è motivo di altissimo orgoglio ed ambitissimo premio alla modesta fatica di coloro che, giorno per giorno, da vicino e da lontano, al centro e alla periferia, ne interpretano le direttive e ne eseguono gli ordini.

L'appassionata disamina — ove il cuore del pilota procede di pari passo con lo spirito della più acuta indagine — che il camerata Piero Ferretti ha svolto con minuziosa cura nella sua relazione al bilancio, può nella forma più completa fornire argomento di esame e di studio. Lo ringrazio vivamente.

Ringrazio il camerata Volpe, per il fervido contributo recato a sostegno della dottrina di guerra aerea, della quale parlerò appresso.

Il camerata Klinger ha portato, con la specifica competenza e la passione che gli sono proprie, l'attenzione della Camera sullo sviluppo oggi raggiunto dall'aviazione civile. Il Fascio Littorio che sta a prora delle nostre aeronavi reca a Parigi, Amsterdam, Berlino, Vienna, Budapest, Belgrado, Bucarest e Atene, reca in tutto il Mediterraneo, da oltre Gibilterra fino alla Palestina, reca fino agli estremi confini dell'Impero, la dimostrazione quotidiana, tangibile, dinanzi al mondo, della eccellenza delle nostre macchine e dei nostri piloti.

Dichiaro per incidenza che fra breve, il 15 maggio, verrà iniziato il servizio diretto con Londra, in cinque ore di volo.

Ringrazio infine il camerata Eugenio Morelli, il quale, pilota di recente brevetto ma a nessuno secondo per entusiastica fede, ha portato la sua appassionata parola in favore dei medici. I suoi desideri saranno tenuti nel massimo conto, e in parte anzi sono in corso di attuazione.

Desidero innanzitutto rispondere ad un quesito che il camerata Ferretti si pone: e cioè la mancanza di un apparecchio da turismo nazionale.

La questione si dibatte da molti anni poichè la precedenza delle costruzioni è stata naturalmente data agli apparecchi bellici. Sono stati tuttavia indetti *referendum* fra tutti i piloti della riserva circa le qualità desiderate in un aeromobile da diporto: sono stati banditi più volte concorsi con premi cospicui, e con l'acquisto garantito dei prototipi presentati: ma fino ad oggi con scarso risultato.

La verità è che le ditte maggiori hanno con le commesse di aeroplani militari un guadagno assicurato e non intendono disperdere energie e mezzi in scopi di minore rendimento pratico: le ditte minori pretestano la scarsità dei clienti e non possono arrischiarsi in costruzioni di serie di apparecchi che potrebbero restare in magazzino.

D'altra parte i turisti aerei in verità non numerosi, per quanto sovvenzionati dallo Stato con un contributo che può giungere al 50 per cento, per quanto facilitati nella esenzione dei dazi doganali sulla benzina, nel ricovero degli aerei, nella loro manutenzione, lamentano l'assenza sul mercato di tipi che presentino caratteristiche brillanti.

Entro il mese prossimo verranno presentati a Guidonia cinque nuovi diversi prototipi: se taluno di essi sarà soddisfacente verrà provveduto ad ordinarne una serie abbastanza cospicua destinata alle scuole civili della R. U. N. A., dalla quale i privati potranno attingere per i propri acquisti con opportuni adattamenti atti allo svolgimento del turismo aereo.

Certo si è che in periodo di lotta per l'autarchia questi aeroplani da turismo dovranno essere costruiti esclusivamente con materie prime nazionali, non essendo possibile consentire esportazione di valuta per fini che non siano strettamente connessi alla difesa del Paese.

Giova ora richiamare la vostra attenzione su taluni interessanti elementi di fatto che ancor meglio possono dare testimonianza dei risultati raggiunti e della efficienza attuale della nostra aviazione.

La spina dorsale della sua organizzazione, e cioè l'allestimento delle basi, può considerarsi compiuta. Nel prossimo sedicesimo annuale della sua fondazione, il 28 marzo 1938 l'aeronautica Fascista inaugurerà in blocco, con cerimonia semplice e austera, i lavori di ben tre anni, ciascuno dei quali ha richiesto stanziamenti da due a trenta milioni, con l'impiego continuativo di decine di migliaia di operai. Entreranno così a far parte integrante del nostro patrimonio demaniale sessanta nuove opere, costituite da 29 aeroporti, 26 depositi di mobilitazione, 5 Istituti.

In prima linea, la Scuola d'applicazione della Regia aeronautica che il Duce ha voluto assegnare a Firenze, per 28 milioni di lavori, costruita fascisticamente in otto mesi, per la massima parte nella stagione invernale.

In prosieguo di tempo verranno perfezionati gli impianti delle varie basi aeree e resi efficienti i terreni d'atterraggio anche nei periodi di pioggia intensa, mediante piste bitumate che in taluni campi di volo come già in Etiopia hanno già dato ottima prova.

Parallelamente alla efficienza degli aeroporti procede l'organizzazione degli impianti necessari a permettere la navigazione nelle nuvole e nella nebbia.

Con regolarità che può apparire stupefacente ai profani gli apparecchi delle linee aeree ad esempio di Venezia e Milano hanno funzionato durante l'intero inverno navigando spesso negli ammassi nebbiosi appena avvenuta la partenza da Roma ed atterrando a S. Nicolò di Lido e a Linate senza mai vedere il terreno, guidati dai perfetti impianti radiogoniometrici serviti da personale espertissimo.

Un altro punto su cui deve soffermarsi la vostra attenzione è quello del materiale aeronautico, esaminate dal punto di vista dell'autarchia.

Di rado un'espressione è stata aderente alla realtà come questa: autarchia aeronautica.

Di fatti in Regime Fascista l'aeronautica, che del Regime è una delle più complete realizzazioni, ha saputo conquistare, a grado a grado, la necessaria indipendenza dall'estero, liberandosi con uno sforzo tenace e ininterrotto da ogni servitù di materie prime e di concezioni tecniche.

Anzitutto è bene ricordare come l'industria aeronautica sia fra quelle che, per essere fondata sulla bontà delle maestranze e dei tecnici, trova in Italia l'ambiente più

adatto al suo sviluppo, perchè da noi ottime e laboriose sono le maestranze, ingegnosisimi i tecnici. Per il solo fatto che sul prodotto finito la mano d'opera incide per oltre il 50 per cento, potremmo affermare che nel quadro dell'autarchia l'aeronautica occupa un posto notevole. Ma essa è oggi industria autarchica quasi totale perchè anche le materie prime che costituiscono la parte essenziale dei materiali aeronautici sono di produzione italiana, quasi per intero, e lo diventeranno completamente tra breve. Dal 23 per cento di materiale importato dall'estero per la costruzione di un aereo ante-sanziioni siamo oggi discesi al 5 per cento.

In aeronautica si richiedono specialmente: leghe leggere di alluminio e di magnesio, acciaio, molibdeno, manganese, rame, stagno, cromo, nichel, nel campo dei metalli; legnami a fibra lunga, cotone o surrogati nel campo dei prodotti vegetali.

Orbene: in pochi anni da tributari dell'estero per la industria dei metalli leggeri e le loro leghe, siamo riusciti non solo a emanciparci totalmente, ma anche ad avviare promettenti correnti di esportazione.

Il legno, per quanto l'industria aeronautica sia oggi orientata verso le costruzioni completamente metalliche, rimarrà sempre la materia essenziale dei piccoli apparecchi da scuola, da turismo e per il volo a vela. Sino ad oggi s'impiegavano a questo scopo lo spruce, ed il compensato di betulla di provenienza essenzialmente canadese. Questi tipi di legname erano indispensabili perchè a fibra lunga con pochissimi nodi: ma le nostre magnifiche foreste erano pressochè ignorate. Oggi sotto il controllo dei tecnici dei Ministeri delle Foreste e dell'aeronautica, sono trattati e curati quei legnami nostrani che risultano idonei all'impiego per costruzioni aeronautiche. La nostra già esperta industria dei compensati ne trae già materiali ottimi per le costruzioni aviatorie.

In quanto all'autarchia dell'industria aviatoria propriamente detta, della produzione cioè degli stabilimenti di costruzione di apparecchi e di motori la superiorità del prodotto italiano è stata ed è ampiamente dimostrata dai primati conseguiti e mantenuti dai nostri piloti.

Distanza, quota, velocità con carico e senza carico, stabiliscono in quasi tutte le prove fissate dalla Federazione aeronautica internazionale la superiorità dell'Italia. Se si pensa poi che le nostre vittorie sono state ottenute con apparecchi di serie, equipaggiati con motori di serie, potremo concludere con

giusto orgoglio che i velivoli italiani sono i migliori del mondo. (*Vivissimi applausi*).

Questi velivoli infatti, hanno conquistato nell'anno solare 1937, ben 45 primati internazionali (*Vivissimi applausi*): fra i 64 primati di carattere militare iscritti nell'albo 39 ci appartengono: il 61 per cento: il 39 per cento restante è diviso fra le altre nazioni. (*Vivissimi applausi*).

Oltre che essere motivo di fierezza e d'orgoglio la politica dei primati mira a scopi pratici del più alto interesse dal punto di vista dell'economia nazionale.

La dimostrazione della nostra superiorità basata su inoppugnabili elementi di fatto, unita all'esperienza bellica acquisita, ha richiamato intorno a noi l'attenzione prima curiosa, poi attenta, infine profondamente interessata di quegli Stati che non avendo ancora la possibilità di alimentare con la sola industria nazionale la propria forza aerea, debbono ricorrere all'estero per far fronte ai bisogni della loro aviazione militare e civile. Ragioni di riservatezza impediscono di dare l'elenco delle Nazioni che formano la clientela del Consorzio Aeronautico Italiano, sorto per disciplinare la nostra esportazione aviatoria, giorno per giorno controllato nei prezzi e nei prodotti dal Ministero dell'Aeronautica: ma il camerata Guarneri mi consentirà di riportare qui il suo vivissimo compiacimento per il contributo fornito alla nostra bilancia commerciale: nel solo anno 1937 sono stati firmati contratti con l'estero per esportazione di materiale esclusivamente aeronautico per la cifra di alcune centinaia di milioni di lire. (*Vivissimi generali applausi*).

Ciò permette di continuare a mantenere in fase di pieno rendimento le nostre officine, e di attuare gradualmente quel piano di decentramento geografico che ragioni di strategia aviatoria rendono sempre più necessario ed urgente: ciò permette l'aggiornamento costante di un materiale di volo per il quale la rapidità di perfezionamento supera il periodo normale di usura. Ma soprattutto ciò dimostra come la febbre d'armamenti da cui il mondo intero è pervaso, volga essenzialmente la propria ansia verso l'accaparramento delle macchine aeree migliori e cioè verso il potenziamento della propria aviazione.

Vane sono a tale riguardo le acide argomentazioni di pseudo competenti, circa l'efficacia dell'aviazione in genere e dell'armata aerea in specie. Pochi giorni or sono su di un periodico militare professionale francese assai diffuso, un generale scriveva che le teorie italiane sull'impiego dell'aviazione ave-

vano risentito un rude colpo per il fatto che malgrado il fattore aviazione a tutto favore la guerra etiopica non era stata risolta in poche settimane! (*Rumori — Commenti*).

Non vorrei dare un dispiacere al generale ripetendo che non sei mesi, ma sei anni e ancor più — vedi conquista dell'Algeria — sarebbero occorsi per la conquista dell'Impero se non avessimo potuto contare sull'apporto dell'Arma aerea. (*Vivissimi applausi*).

Osservazioni altrettanto peregrine l'illustre scrittore emette al riguardo della guerra di Spagna: come se non fosse arcinoto che le vittorie sul fronte basco furono dovute in buona parte all'aviazione! Ed anche recentemente il Comandante in capo delle forze aeree nazionali della Spagna in un fiero ordine del giorno diramato ai propri reparti proclama che il 75 per cento della vittoria di Teruel è dovuta all'aviazione (*Vivissimi generali prolungati applausi — Grida di: Viva l'Aviazione! — Il Duce, il Presidente, i Ministri e i deputati sorgono in piedi — Nuove entusiastiche acclamazioni*); ed in questo ordine del giorno viene in prima linea l'aviazione legionaria, che egli definisce: « magnifica di efficacia, bravura, e precisione in uno sforzo prodigato senza indugio nè riposo. (*Vivissime acclamazioni — Grida di: Viva i Legionari! — Il Duce, il Presidente i Ministri e i Deputati sorgono in pieni — Nuovi reiterati applausi cui si associano le tribune*).

STARACE, *Ministro Segretario del Partito Nazionale Fascista*. Per i Legionari di Spagna, Eja, Eja, Eja! (*I deputati rispondono con un grido altissimo: Alalà! — Vivissimi applausi*).

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Lo studio del generale francese ha meritato qui l'onore d'una citazione (*Rumori — Commenti*) perchè è l'esponente di una pericolosa tendenza che ogni tanto riaffiora in ambienti non del tutto sorpassati: esso conclude dichiarando ormai sepolte le teorie di Douhet, ed auspicando l'intervento di una massa aerea internazionale affidata alla Società delle Nazioni (*Si ride*) per punire quella nazione belligerante che non voglia limitare l'uso dei propri aerei al ristretto ambito della linea delle trincee! (*Rumori — Commenti*).

La teoria sull'impiego dell'arma aerea che il Duce ha fissato sino dal primo anno dell'Era Fascista, è invece ben salda ed attinge ogni giorno maggior convincimento dalle esperienze recenti per quanto non complete e sporadiche. Tale impiego è tutto basato sull'impeto e sull'audacia caratteristiche del pilota italiano (*Vivissimi prolungati*).

*gati applausi*) in un martellamento di masse aeree concentrate nel tempo e nello spazio ove possa arrecarsi il maggior danno. Non si ripeterà mai abbastanza che l'impiego frontale delle forze, sia della terra che del mare, che del cielo conduce ad un logoramento statico che prolunga indefinitamente il conflitto, che oggi tutta la nazione è coinvolta nella tragicità di una guerra, e che la più logica umanizzazione di essa consiste nel tendere con ogni sforzo alla sua maggiore brevità (*Bene!*) sia pure ottenuta a durissimo prezzo. (*Vivissimi applausi*).

L'inquadramento dei nostri reparti è tutto volto al potenziamento della massa. Noi per primi abbiamo costituito unità omogenee superiori allo Stormo. Tra breve, entro la primavera, saremo in grado di passare dalla grande unità « Divisione Aerea » alla « Squadra Aerea »: ne verranno costituite due, per un primo esperimento. La prima agirà alla presenza del Führer.

La squadra aerea, forte di un certo numero di divisioni da bombardamento e da combattimento, sarà svincolata dalla schiavitù delle basi terrestri, costituendo un complesso bellico di eccezionale potenza offensiva, mobilissimo, formato da centinaia di apparecchi che potranno venire in 24 ore portati dall'uno all'altro settore, ove il Comando Supremo delle Forze Armate ritenga necessario compiere il massimo sforzo. (*Applausi*). L'unità elementare di tale massa già oggi funzionante e che ha funzionato nelle manovre di Sicilia, sulla formula di 1000 chilogrammi di bombe su 2000 chilometri di percorso a 400 chilometri all'ora, avrà domani caratteristiche ancora notevolmente superiori. (*Applausi*). Il riserbo mi impone di tacere.

Di fianco alle squadre aeree le Zone aeree territoriali rimarranno integre, con tutti i relativi servizi, per il rifornimento di combustibili, munizioni e parti di ricambio necessari alle squadre aeree operanti sulla loro sfera d'azione.

Ma le altre forze armate non temano che le cure poste nel perfezionamento dell'Armata aerea significhino minore rendimento dei servizi di aerocooperazione.

I camerati Pariani e Cavagnari ne hanno data nei loro discorsi lusinghiera testimonianza: ed io ne sono loro tanto maggiormente grato in quanto ciò è palese segno della reciproca comprensione e del perfetto affiatamento che legano coi vincoli della più cordiale simpatia i tre quotidiani collaboratori del

Duce nella sua diuturna fatica di Ministro delle forze armate. (*Vivissimi generali applausi — Grida ripetute di: Viva il Duce! — La Camera sorge in piedi fra nuove prolungate acclamazioni cui si associano le tribune*): da questa comprensione ed affiatamento deriva quel mirabile cameratismo che dei fanti, dei marinai, delle Camicie Nere, degli aviatori forma un tutto omogeneo forgiato in una granitica unità a difesa del sacro suolo della Patria.

L'impiego dell'arma aerea, con il sempre maggiore tecnicismo dei suoi mezzi, l'accrescersi del suo raggio d'azione, la sempre maggiore molteplicità dei suoi compiti, presuppone una perfezione di addestramento che soltanto può venire raggiunta nel clima eroico delle nuove generazioni fasciste.

La Leva Aeronautica, che avrà tra breve la sua prima attuazione, è destinata non già a sopperire a deficienze di reclutamento, come si è voluto in piena malafede insinuare oltre i nostri confini, ma bensì a disciplinare e contenere l'irresistibile impeto dei giovani che affollano i nostri concorsi in misura sempre almeno tre volte superiore al fabbisogno.

La Gioventù del Littorio, che nuovo impulso ha ricevuto dal Ministro Segretario del Partito, esprime così tangibilmente per qualità e per numero la passione aviatoria che ne anima i cuori.

Con tale lievito è facile pertanto portare l'addestramento collettivo a forme di perfezione che non costituiscono più il monopolio di pochi.

Tutti sono nell'aviazione fascista ugualmente ottimi. Lo dimostra lo sfolgorante successo della competizione Istres-Damasco-Parigi (*Vivissimi applausi*), in cui l'Ala Fascista conquistò i primi tre posti con cinque arrivati su nove, ad una velocità superiore ai 400 chilometri orari: lo dimostra l'esibizione della squadriglia acrobatica nel Sud America, in cui dieci piloti da caccia scelti a sorte hanno suscitato un delirio d'entusiasmo nelle spettacolari esibizioni dinanzi a folle innumerevoli del Perù, del Cile, dell'Argentina, dell'Uruguay, del Brasile, dimostrando in pari tempo di essere ottimi navigatori sorvolando le difficili Ande per la prima volta in perfetta formazione a 7000 metri: lo dimostra il volo dei « Sorci Verdi » da Roma a Rio de Janeiro che in ventiquattro ore di volo ha collegato due continenti, attraversando il Mediterraneo, il Sahara, l'Oceano a oltre 10.000 chilometri



di distanza, essendo comandante di uno degli apparecchi Bruno Mussolini. (*Vivissimi generali applausi all'indirizzo degli ufficiali dell'Aeronautica presenti nelle tribune fra i quali si trova il capitano Bruno Mussolini — La Camera sorge in piedi — Nuovi prolungati applausi*).

Onorevoli Camerati, prima di concludere la rapida sintesi espositiva della efficienza della nostra aviazione e delle attività ad essa collegate, ritengo doveroso elevare il pensiero agli eroi di questa Arma Azzurra che per darle gloria e potenza hanno fatto sacrificio di sé stessi. (*Il Duce, il Presidente, i Ministri e i Deputati si alzano in segno di omaggio*). I loro nomi sono dati volta per volta in laconici comunicati alla stampa, con quella cruda chiarezza amante della verità fino all'estremo che è nel nostro stile.

Il loro numero, in relazione all'attività cinque volte maggiore di pochi anni or sono, è proporzionalmente diminuito malgrado la maggiore potenza degli apparecchi da bombardamento che richiedono a bordo la presenza di cinque persone. Ma pur tuttavia l'aviazione rimane sempre l'arma che del rischio forma la propria bandiera, che della più completa dedizione ai più sacri ideali forma il proprio orgoglio, che è sempre pronta con gioia ad offrire la vita per assolvere sino all'estremo nel nome del Sovrano e agli ordini del Capo ogni più ardua missione.

È in riconoscimento di tali meriti che il Duce ha recentemente voluto la creazione di un ruolo d'onore per il personale navigante della Regia aeronautica che abbia avuto a subire mutilazioni per effetto dell'esercizio del volo.

La disposizione rientra, per il suo carattere e per le alte finalità che si propone, negli atti di una legislazione di riconoscimento morale che il Fascismo persegue da anni nei riguardi degli invalidi per la causa nazionale e che, perfezionata sempre più nei significati e nello sviluppo, può oggi considerarsi uno dei fattori più efficaci per il potenziamento spirituale del popolo italiano.

La Regia aeronautica che è palestra particolarmente atta alle manifestazioni proprie di questa potenza di spirito, doveva inserire nel quadro d'onore della riconoscenza nazionale la numerosa schiera dei suoi gloriosi invalidi, attestato vivente di una dedizione e di una attività senza pari.

Nei ruoli dell'aristocrazia del sacrificio, che l'Italia ha riconosciuto oggi in ogni campo di attività, si aggiunge così ora un nuovo apporto, scaturito dal travaglio di

conquista e di affermazione dell'Ala italiana nel mondo. (*Vivissimi generali applausi — Grida di: Viva l'Aeronautica! — La Camera in piedi acclama a lungo — Agli applausi si associa il pubblico delle tribune*).

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, quando non vi siano osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

*Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Personale civile dell'Amministrazione centrale e provinciale — Stipendi ed assegni vari (Spese fisse), lire 14,600,000.*

Capitolo 2. Spese di telegrammi per l'Amministrazione centrale (*Spesa obbligatoria*), lire 150,000.

Capitolo 3. Spese di liti e di arbitramenti (*Spesa obbligatoria*), lire 50,000.

Capitolo 4. Risarcimento di danni arrecati alle persone ed alle cose in dipendenza dell'esercizio della navigazione aerea e dei servizi di trasporti in genere (*Spesa obbligatoria*), lire 180,000.

Capitolo 5. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 60,000.

Capitolo 6. Sussidi al personale militare e civile in servizio o che abbia cessato dal medesimo, ed alle rispettive famiglie, lire 150,000.

Capitolo 7. Premi di operosità e di rendimento al personale civile e militare, lire 630 mila.

Capitolo 8. Premi per lavori, studi ed invenzioni, costituenti un utile contributo al funzionamento tecnico, economico, militare, scientifico ed amministrativo dei servizi della Regia aeronautica, *per memoria*.

Capitolo 9. Contributi scolastici — Contributi e sovvenzioni ad istituti e associazioni — Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare — Spese per la propaganda aeronautica militare, lire 2,000,000.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste e periodici — Acquisto medaglie al va-

lore militare e al valore aeronautico, lire 5 milioni.

Capitolo 11. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Amministrazione aeronautica (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), lire 30,000.

Capitolo 12. Spese di trasporto di materiali — Noleggi, lire 20,000,000.

Capitolo 13. Spese casuali, lire 50,000.

Capitolo 14. Spese riservate, lire 30,000.

Capitolo 15. Fondo a disposizione per provvedere alle eventuali deficienze dei capitoli del bilancio dell'Aeronautica indicati nell'elenco n. 1 annesso al presente stato di previsione (articolo 7 della legge 22 dicembre 1932, numero 1958, e articolo 2 della presente legge), lire 1,500,000.

Capitolo 16. 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.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 17. Pensioni ai personali civili e militari (*Spese fisse*), lire 5,000,000.

Capitolo 18. Pensioni al personale lavorante (*Spese fisse*), lire 50,000.

Capitolo 19. Indennità per una sola volta, in luogo di pensioni (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

*Spese per l'aeronautica militare.* — Capitolo 20. Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi e assegni vari (*Spese fisse*), lire 62 milioni 455,500.

Capitolo 21. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, soprassoldi e premi di rafferma, lire 70,100,000.

Capitolo 22. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile, lire 111,000,000.

Capitolo 23. Spese di viaggio, missione e trasferimento, lire 20,000,000.

Capitolo 24. Indennizzo privilegiato aeronautico, sussidi urgenti per incidenti di volo, lire 2,000,000.

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato, lire 4 milioni.

Capitolo 26. Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica, lire 330 mila.

Capitolo 27. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea, lire 1,500,000.

Capitolo 28. Spese per indagini tecniche riservate, lire 150,000.

Capitolo 29. Spese per le Regie accademie aeronautiche, lire 4,500,000.

Capitolo 30. Spese per le scuole di pilotaggio — Scuole di specialità, scuole specialisti, scuole premilitari di pilotaggio, assicurazione dei premilitari, lire 12,000,000.

Capitolo 31. Spese relative alla manutenzione, adattamento e trasformazione degli immobili e degli impianti relativi compresi i campi di fortuna — Affitti, canoni ed indennità di occupazione temporanea, lire 40 milioni.

Capitolo 32. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili, motori e loro parti di ricambio — Strumenti ed installazioni di bordo, lire 300,000,000.

Capitolo 33. Materiale di armamento e munizionamento, radiotelegrafico ed elettrico di bordo, lire 24,000,000.

Capitolo 34. Acquisto di automezzi e materiale vario — Piccole riparazioni apparecchi — Servizi vari d'aeroporto — Energia elettrica, lire 35,000,000.

Capitolo 35. Esperienze, studi e modelli, lire 9,500,000.

Capitolo 36. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo, lire 150,000,000.

Capitolo 37. Personale lavorante — Paghe cottimo ed aggiunta di famiglia — Premi di operosità e rendimento, lavoro straordinario e festivo — Soprassoldi ed indennità per incarichi e servizi speciali — Spese di viaggio, missioni e trasferimento — Assegni di malattia e sussidi agli operai e congiunti — Assicurazione contro l'invalidità, la vecchiaia e la tubercolosi — Indennizzi di licenziamento — Divise ed indumenti di lavoro — Spese varie, lire 32,500,000.

Capitolo 38. Spesa per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro del personale lavorante (*Spesa obbligatoria*), lire 350,000.

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto, lire 97,000,000.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo, lire 42,000,000.

Capitolo 41. Casermaggio ed oggetti di cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi, degli uffici (esclusi quelli dell'Amministrazione centrale) e dei corpi di guardia — Casseforti e mobili di sicurezza — Macchine sussidiarie di ufficio (escluse quelle dell'Amministrazione centrale) — Veicoli e quadrupedi da trasporto — Armi

portatili e munizionamento relativo — Combustibile per riscaldamento locali e per cucina, lire 15,000,000.

Capitolo 42. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (articolo 8 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958), per memoria.

*Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo e pel servizio meteorologico.* — Capitolo 43. Personale degli aeroporti civili — Stipendi e assegni vari (*Spese fisse*) lire 412,500.

Capitolo 44. Linee aeree civili (sovvenzioni chilometriche e fisse), lire 70,800,000.

Capitolo 45. Gare, concorsi, conferenze, crociere aeree civili di propaganda aeronautica, aerocentri da turismo, contributi per servizi aerei in esperimento, di durata inferiore ad un anno, contributi e premi ad enti e persone per la propaganda aeronautica e per opere e prestazioni a favore dell'aeronautica civile, lire 2,642,000.

Capitolo 46. Spese per costruzioni, acquisto, affitto, arredamento, funzionamento e varie relative agli uffici di controllo statale negli aeroporti civili — Automezzi e natanti necessari agli uffici predetti — Spese di rappresentanza relative all'aviazione civile, lire 500,000.

Capitolo 47. Spese per il servizio delle telecomunicazioni e della assistenza al volo — Manutenzione degli apparati telegrafici, radiotelegrafici e telefonici — Affitto e manutenzione di circuiti telegrafici e telescriventi — Acquisto di parti di ricambio e di materiale di consumo — Acquisto e sostituzione di strumenti vari, lire 15,000,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 48. Indennità temporanea di caro-viveri al personale militare ed al personale lavorante, lire 5,000,000.

Capitolo 49. Retribuzioni ed indennizzi al personale avventizio, lire 40,000.

*Spese per l'aeronautica militare.* — Capitolo 50. Sistemazione nuovi campi di aviazione e campi di fortuna — Acquisti ed espropriazione di immobili — Nuove costruzioni demaniali e nuovi impianti, lire 25,000,000.

Capitolo 51. Dotazione di mobilitazione, armamento e munizionamento, strumenti ed apparati di bordo, carburanti e lubrificanti, autoveicoli ed imbarcazioni, materiale di commissariato e sanitario — Varie, lire 62,700,000.

*Spese per l'aeronautica civile.* — Capitolo 52. Rotte aeree, per memoria.

Capitolo 53. Spese occorrenti ai fini del riordinamento dei servizi aerei civili e per la

rinnovazione del materiale di volo per l'aviazione civile (articolo 5 della legge 5 febbraio 1934, n. 171), per memoria.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — *Partite che si compensano con l'entrata.* — Capitolo 54. Anticipazioni ad Enti aeronautici per provvedere alle momentanee deficienze di fondi rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, nonchè alle speciali esigenze determinate dal regolamento per l'Amministrazione e la contabilità degli enti medesimi (articolo 6 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958), lire 20,000,000.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 44,430,000.

Debito vitalizio, lire 5,150,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 1 miliardo 33,385,500.

Spese per l'aeronautica civile, pel traffico aereo e pel servizio meteorologico, lire 89 milioni 354,500.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 1,172,320,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 5,040,000.

Spese per l'aeronautica militare, lire 87 milioni 700,000.

Spese per l'aeronautica civile, per memoria.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 92,740,000.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — *Partite che si compensano con l'entrata*, lire 20 milioni.

Totale della categoria II. Movimento di capitali, lire 20,000,000.

Totale del titolo II (Parte straordinaria), lire 112,740,000.

Totale delle spese (ordinarie e straordinarie), lire 1,285,060,000.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie.* — Categoria I. Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria), lire 1,265,060,000.

Categoria II. Movimento di capitali (parte straordinaria), lire 20,000,000.

Totale generale, lire 1,285,060,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura degli elenchi.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ELENCO N. 1

*Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario 1938-39, lo stanziamento dei quali può essere aumentato mediante prelevamento dal fondo a disposizione di cui al capitolo n. 15 (Articolo 7 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958 e articolo 2 della presente legge).*

Capitolo 9. Contributi scolastici — Contributi e sovvenzioni ad istituti e associazioni — Premi e spese per l'incremento dell'educazione fisica e sportiva — Gare, crociere, manifestazioni, conferenze e congressi aeronautici di carattere militare — Spese per la propaganda aeronautica militare.

Capitolo 10. Spese generali per gli uffici non appartenenti all'Amministrazione centrale e spese per gli uffici dell'Amministrazione centrale, non sostenute dal Provveditorato generale dello Stato — Biblioteche, riviste e periodici — Acquisto medaglie al valor militare e al valore aeronautico.

Capitolo 12. Spese di trasporto di materiali — Noleggi.

Capitolo 17. Pensioni ai personali civili e militari (*Spese fisse*).

Capitolo 18. Pensioni al personale lavorante (*Spese fisse*).

Capitolo 19. Indennità per una sola volta in luogo di pensioni (*Spesa obbligatoria*).

Capitolo 20. Ufficiali della Regia aeronautica ed ufficiali del Regio esercito e della Regia marina in servizio nella Regia aeronautica (esclusi i carabinieri Reali) in servizio attivo permanente e richiamati dal congedo — Ufficiali mutilati ed invalidi richiamati in servizio — Stipendi e assegni vari (*Spese fisse*).

Capitolo 21. Sottufficiali ed avieri della Regia aeronautica — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, soprassoldi e premi di rafferma.

Capitolo 22. Indennità e soprassoldi vari al personale militare e civile.

Capitolo 23. Spese di viaggio, missione e trasferimento.

Capitolo 24. Indennizzo privilegiato aeronautico, sussidi urgenti per incidenti di volo.

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato.

Capitolo 26. Spese per i carabinieri Reali in servizio nella Regia aeronautica.

Capitolo 27. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea.

Capitolo 29. Spese per le Regie accademie aeronautiche.

Capitolo 30. Spese per le scuole di pilotaggio — Scuole di specialità, scuole specialisti, scuole di specializzazione pre-aeronautica, scuole premilitari di pilotaggio, assicurazione dei premilitari.

Capitolo 38. Spesa per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro del personale lavorante (*Spesa obbligatoria*).

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 41. Casermaggio ed oggetti di cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle caserme, degli alloggi, degli uffici (esclusi quelli dell'Amministrazione centrale) e dei corpi di guardia — Casseforti e mobili di sicurezza — Macchine sussidiarie di ufficio (escluse quelle dell'Amministrazione centrale) — Veicoli e quadrupedi da trasporto — Armi portatili e munizionamento relativo — Combustibile per riscaldamento locali e per cucina.

Capitolo 42. Eventuali deficienze di cassa dipendenti da forza maggiore, da dolo o da negligenza di agenti dell'Amministrazione (articolo 8 della legge 22 dicembre 1932, numero 1958).

ELENCO N. 2

*Elenco dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario 1938-39, per i quali è consentito di avvalersi della facoltà di cui all'articolo 3 della presente legge.*

Capitolo 25. Spese sanitarie, di igiene e di assistenza religiosa — Onoranze funebri e trasporto salme a carico dello Stato.

Capitolo 27. Spese per le manovre ed esercitazioni dell'armata aerea.

Capitolo 32. Costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili, motori e loro parti di ricambio — Strumenti ed installazioni di bordo.

Capitolo 33. Materiale di armamento e munizionamento, radiotelegrafico ed elettrico di bordo.

Capitolo 36. Carburanti, lubrificanti, gas e materiali di consumo.

Capitolo 39. Viveri ed assegni di vitto.

Capitolo 40. Vestiario ed equipaggiamento ordinario e di volo.

Capitolo 41. Casermaggio ed oggetti di cucina e rancio — Mobili ed arredamento delle

caserme, degli alloggi, degli uffici (esclusi quelli della Amministrazione centrale) e dei corpi di guardia — Casseforti e mobili di sicurezza — Macchine sussidiarie (escluse quelle della Amministrazione centrale) — Veicoli e quadrupedi da trasporto — Armi portatili e munizionamento relativo — Combustibile per riscaldamento locali e per cucina.

Capitolo 50. Sistemazione nuovi campi di aviazione e campi di fortuna — Acquisti ed espropriazione di immobili — Nuove costruzioni demaniali e nuovi impianti.

Capitolo 51. Dotazione di mobilitazione, armamento e munizionamento, strumenti ed apparati di bordo, carburanti e lubrificanti, autoveicoli ed imbarcazioni, materiale di commissariato e sanitario — Varie.

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, la cui approvazione implica anche quella degli elenchi testè letti.

Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 2.

I prelevamenti dal Fondo a disposizione iscritto al capitolo n. 15 del predetto stato di previsione, in base all'articolo 7 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958, possono effettuarsi a favore dei capitoli indicati nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 3.

Per i capitoli indicati nell'elenco n. 2 annesso alla presente legge è data facoltà al Ministro dell'aeronautica di inscrivere i fondi residui rimasti al 30 giugno 1938 in aumento agli stanziamenti di competenza per far fronte alle spese di cui ai capitoli medesimi.

(*È approvato*).

ART. 4.

Sono autorizzate per l'esercizio finanziario 1938-39 le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 25,000,000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, comprese quelle ri-

guardanti i campi di fortuna, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 62,700,000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1937-XVI, n. 2131, riguardante l'utilizzazione dei grassi animali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1937-XVI, n. 2131, riguardante l'utilizzazione dei grassi animali. (*Stampato* n. 2127-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

«È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 dicembre 1937-XVI, n. 2131, riguardante l'utilizzazione dei grassi animali».

PRESIDENTE. 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 5 novembre 1937-XVI, n. 2229, recante disposizioni integrative delle provvidenze per l'incremento della produzione cerealicola.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2229, recante disposizioni integrative delle provvidenze per l'incremento della produzione cerealicola. (*Stampato* n. 2184-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2229, recante disposizioni integrative delle provvidenze per l'incremento della produzione cerealicola ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Istituzione dell'Ente Nazionale Fascista per la protezione degli animali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Istituzione dell'Ente Nazionale Fascista per la protezione degli animali. (*Stampato* n. 2186-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È costituito in Roma, sotto la vigilanza del Ministero dell'interno, un Ente morale denominato « Ente Nazionale Fascista per la protezione degli animali ». Esso è autorizzato a fregiarsi del Fascio Littorio.

Le norme per l'ordinamento del nuovo Ente saranno emanate ai sensi dell'articolo 1, n. 3, della legge 31 gennaio 1926-IV, n. 400. (*È approvato*).

ART. 2.

L'Ente Nazionale ha per scopi:

a) di provvedere alla protezione degli animali e di concorrere alla difesa del patrimonio zootecnico, curando l'osservanza di tutte le disposizioni di legge e di regolamento riflettenti tale materia;

b) di svolgere efficace propaganda di sana zootecnia e di pratica zootecnica.

(*È approvato*)

ART. 3.

Le Associazioni per la protezione degli animali, giuridicamente riconosciute alla data di pubblicazione della presente legge, sono

sciolte di diritto. Esse potranno essere ricostituite come organi provinciali ed, eventualmente, comunali dell'Ente, secondo le norme di cui all'articolo 1, 2° comma, conservando il patrimonio di loro proprietà.

Il patrimonio delle Società disciolte sarà attribuito all'Ente.

(*È approvato*).

ART. 4.

Sono istituiti a favore dell'Ente:

1°) un diritto del 5 per cento sui biglietti d'ingresso per i pubblici spettacoli nei quali si esibiscono animali, ivi comprese le gare, le fiere, le mostre, le corse ed i concorsi di ogni genere, escluse le corse dei cavalli e dei levrieri;

2°) un diritto di lire 10 su ogni licenza di uccellazione, escluse le licenze rilasciate agli osservatori ornitologici, e di lire 3 su ogni licenza di pesca in acque dolci, sia per dilettanti, sia per pescatori di mestiere;

3°) un diritto di lire una su ogni permesso di porto d'armi per caccia;

4°) un contributo a carico delle società, enti o privati, che gestiscono le corse dei cavalli o dei levrieri, ragguagliato al dieci per cento delle somme introitate dallo Stato a titolo di diritti erariali sui biglietti d'ingresso e di tassa di bollo sulle scommesse.

I diritti di cui sopra ai nn. 1°), 2°) e 3°), nonchè il contributo di cui al n. 4°) sono da considerarsi in aumento dei rispettivi contributi erariali e si riscuotono dallo Stato nello stesso modo e nelle stesse forme dei detti tributi, salvo successivo versamento all'Ente, secondo le norme che saranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con quello dell'interno.

È inoltre devoluto all'Ente il provento delle tessere e dei distintivi che l'Ente stesso fornirà ai soci.

(*È approvato*).

ART. 5.

L'acquisto di beni stabili da parte dell'Ente e l'accettazione di lasciti e doni di qualsiasi natura e valore, che importino aumento di patrimonio, sono autorizzati con decreto del Ministro dell'interno, osservate, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 12 del regolamento 26 luglio 1896, n. 361.

Il decreto del Ministro dell'interno è pubblicato in sunto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e ha carattere di provvedimento definitivo.

(*È approvato*).

## ART. 6.

Gli atti di liberalità fatti a favore dell'Ente per il raggiungimento degli scopi di istituto, sono soggetti alla tassa fissa minima di registro ed ipotecaria.

(È approvato).

## ART. 7.

L'Ente può nominare guardie per la protezione degli animali, le quali hanno la qualità di agenti di pubblica sicurezza.

La loro nomina è soggetta all'approvazione del Ministro dell'interno.

(È approvato).

## ART. 8.

La Federazione Nazionale Italiana fra le Società zoofile e per la protezione degli animali, costituita con Regio decreto 28 gennaio 1929, n. 55, è soppressa e le sue attività, eventualmente residue, sono devolute al nuovo Ente.

(È approvato).

## ART. 9.

È abrogata ogni disposizione contraria o, comunque, incompatibile con la presente legge, la cui esecuzione è rinviata alla data di entrata in vigore delle norme di cui all'articolo 1, 2° comma.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1938-XVI, n. 71, concernente la revisione della misura dell'imposta di fabbricazione sui fiammiferi e l'aumento del prezzo di vendita al pubblico dei fiammiferi solforati.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1938-XVI, n. 71, concernente la revisione della misura dell'imposta di fabbricazione sui fiammiferi e l'aumento del prezzo di vendita al pubblico dei fiammiferi solforati. (Stampato n. 2190-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 febbraio 1938-XVI, n. 71, concernente la revisione della misura dell'imposta di fabbricazione sui fiammiferi e l'aumento del prezzo di vendita al pubblico dei fiammiferi solforati ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 18, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, per la corrispondenza di premi di nuzialità e di natalità relativi agli eventi famigliari verificatisi a tutto il 30 giugno 1937-XV e 24 gennaio 1938-XVI, n. 42, riguardante maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il predetto esercizio finanziario 1937-1938, e convalidazione del Regio decreto 10 gennaio 1938-XVI, n. 6, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 18, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, per la corrispondenza di premi di nuzialità e di natalità relativi agli eventi familiari verificatisi a tutto il 30 giugno 1937-XV e 24 gennaio 1938-XVI, n. 42, riguardante maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il predetto esercizio finanziario 1937-38, e convalidazione del Regio decreto 10 gennaio 1938-XVI, n. 6, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (Stampato n. 2191-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 18, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, per la corresponsione di premi di nuzialità e natalità, relativi agli eventi familiari verificatisi a tutto il 30 giugno 1937-XV e 24 gennaio 1938-XVI, n. 42, riguardante maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il predetto esercizio finanziario 1937-38; ed è convalidato il Regio decreto 10 gennaio 1938-XVI, n. 6, col quale è stato autorizzato un prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio medesimo ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922. (*Stampato* n. 2193-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« Gli ufficiali giudiziari, che risultino regolarmente iscritti ai Fasci di combattimento senza interruzione da data anteriore al 28 ottobre 1922, hanno diritto, per gli effetti dell'indennità supplementare, all'abbreviazione o al riconoscimento anticipato dell'anzianità di servizio per un periodo di tempo equivalente a quello di appartenenza ai Fasci predetti, anteriore alla data del 28 ottobre 1922.

« Il beneficio concesso con il comma precedente non è cumulabile con quello di cui

all'articolo 1, primo capoverso, della legge 22 dicembre 1932, n. 1675; epperò gli ufficiali giudiziari che, iscritti o non ai Fasci di combattimento da data anteriore al 28 ottobre 1922, abbiano partecipato nel periodo dal 23 marzo 1919 al 31 ottobre 1922 ad azioni per la causa nazionale, hanno diritto al solo beneficio concesso dal mentovato articolo 1, primo capoverso, della legge 22 dicembre 1932.

« L'applicazione dei due commi precedenti non dà titolo, in nessun caso, nè ad arretrati nè a restituzioni di somme percepite in più a titolo di indennità supplementare; ma l'anzianità di servizio degli ufficiali giudiziari dovrà essere rettificata in conformità del comma medesimo, agli effetti delle indennità supplementari spettanti dalla data di entrata in vigore della presente legge.

« La presente legge avrà vigore dal primo giorno del mese successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile). (*Stampato* n. 2196-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV,



n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile) ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato. (*Stampato* n. 2199-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

I titolari di pensioni o di assegni anche temporanei normali diretti, liquidati a carico dello Stato, che vengano riassunti in servizio statale e provvisti di stipendio, paga o retribuzione pensionabili, perdono il godimento della pensione o dell'assegno. Qualora la pensione o l'assegno sia più favorevole dello stipendio, paga o retribuzione e del relativo supplemento di servizio attivo, la differenza viene conservata a titolo di assegno personale, non utile a pensione, da riassorbirsi nei successivi aumenti delle competenze anzidette.

I personali di cui al precedente comma liquidano all'atto del collocamento a riposo un nuovo trattamento di quiescenza sulla base della totalità dei servizi prestati e colle norme relative all'ultimo impiego. In ogni caso questo trattamento non può essere inferiore a quello precedentemente goduto.

(È approvato).

ART. 2.

Nei confronti del personale statale provvisto di stipendio, paga o retribuzione pensionabile, che comunque abbia di fatto cumulo o cumuli, anche solo in parte, il godimento di dette competenze con una pensione o assegno, anche temporaneo, normale

diretto, il pagamento della pensione o dell'assegno, ove non sia stato già sospeso, cesserà a partire dalla prima rata con scadenza successiva alla pubblicazione della presente legge, salvo l'eventuale applicazione della seconda parte del primo comma dell'articolo precedente.

Il personale di cui al precedente comma, all'atto del definitivo collocamento a riposo, avrà diritto di optare fra:

a) la riammissione al godimento della pensione o dell'assegno già sospeso, in aggiunta al trattamento di quiescenza eventualmente spettante in relazione ai soli servizi prestati dopo la precedente liquidazione di pensione o assegno;

b) la liquidazione di un'unica pensione in base ai servizi che diedero luogo alla concessione della precedente pensione o assegno ed a quelli prestati dopo la riassunzione durante i quali si sia verificata la sospensione del pagamento di tali competenze.

Il personale che abbia optato per il trattamento di cui alla lettera b) e voglia ottenere anche il computo parziale o totale dei servizi resi dopo la riassunzione con contemporanea percezione della pensione o assegno e degli emolumenti di attività, dovrà rifondere le quote di pensione o di assegno riscosse nel periodo che intende valorizzare, periodo che, ad ogni effetto, dovrà essere computato risalendo dalla data di sospensione del pagamento della pensione o assegno.

(È approvato).

ART. 3.

Rimangono in vigore il terzo comma dell'articolo 189 e l'articolo 190 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70.

All'atto della definitiva cessazione dal servizio coloro che abbiano usufruito del cumulo di assegni consentito dalle disposizioni di cui al precedente comma, liquideranno il trattamento di quiescenza loro spettante in relazione al nuovo servizio in aggiunta a quello già goduto. Nel caso che gli interessati chiedano la ricongiunzione dei servizi agli effetti della liquidazione di un'unica pensione, dovranno rifondere le quote di pensione o assegno percepite durante il nuovo servizio.

(È approvato).

ART. 4.

È vietato il cumulo di una pensione diretta con una pensione vedovile che siano a carico dello Stato, fermo il diritto della vedova di optare per la sola pensione diretta

o per la pensione vedovile aumentata di un terzo della pensione diretta.

Qualora la vedova abbia optato per la sola pensione diretta, gli orfani conseguono la reversibilità della pensione paterna soltanto in caso di decesso o di passaggio a nuove nozze della madre.

(È approvato).

ART. 5.

Gli articoli 189 — primo e secondo comma — e 191 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, e l'articolo 78 del testo unico 24 dicembre 1924-III, n. 2114, sono abrogati.

Nulla è innovato all'articolo 22 del Regio decreto 12 luglio 1923-I, n. 1491 e al Regio decreto 28 dicembre 1924-III, n. 2163.

(È approvato).

ART. 6.

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

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Dichiarazioni del Capo del Governo  
sulla unione dell'Austria al Reich.**

PRESIDENTE (*Sorge in piedi — I Ministri e i Deputati si alzano*). Camerati, parla il Duce!

(*Vivissime entusiastiche acclamazioni — Il Duce si reca alla tribuna mentre la Camera lo applaude a lungo appassionatamente al grido di: Duce! Duce! — La manifestazione si prolunga per parecchi minuti e cresce sempre più di intensità — Ad essa si unisce il pubblico delle tribune — L'Assemblea si fa quindi attentissima per ascoltare la parola del Duce*).

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro.*

Camerati,

In questi ultimi giorni un grande evento si è svolto che ha modificata la carta politica dell'Europa: l'Austria come Stato ha cessato di esistere; è diventata una parte della Germania; il plebiscito del 10 aprile consacrerà il fatto compiuto.

Il dramma austriaco non è cominciato ieri; cominciò nel 1848, quando il piccolo animoso Piemonte (*Vivissimi prolungati applausi*) osò sfidare l'allora colosso asburgico; accelerò

i suoi tempi dopo la guerra mondiale e durò vent'anni; l'epilogo ha avuto il « ritmo » veloce delle forze irresistibili della natura e ha sorpreso soltanto i distratti o gli ignari. (*Vivissimi applausi*).

Un rapido sguardo retrospettivo a questo ventennio ci dimostra in modo assolutamente chiaro che quanto è accaduto doveva fatalmente accadere e che il fiume — malgrado le dighe cartacee dei trattati — sarebbe giunto alla sua foce. L'atto di nascita dello Stato federale austriaco risale al 12 novembre del 1918, pochi giorni dopo lo sfacelo dell'Impero. Ora, col suo primo voto, la Costituente Nazionale Austriaca, sotto il governo socialista Bauer-Renner dichiara l'Austria parte integrante del Reich tedesco, col nome di « Repubblica dell'Austria tedesca ». V'è di più. Molte provincie austriache votano senz'altro con spontanei plebisciti l'annessione alla Germania, meno una, il Voralberg che si dichiara favorevole alla unione colla Svizzera. La Costituzione di Weimar, della Repubblica socialdemocratica tedesca, varata nell'agosto del 1919, all'articolo 2 dice testualmente: « Il territorio del Reich comprende il territorio dei paesi tedeschi. Altri territori possono riunirsi se le rispettive popolazioni esprimano un siffatto desiderio ». E all'articolo 61 veniva specificamente dichiarato che dopo la sua unione con la Germania l'Austria « avrà diritto di prendere parte al Reichsrat con un numero di deputati proporzionale alla popolazione ».

È dunque stabilito che agli inizi di quella che può definirsi l'epoca socialdemocratica, tanto Vienna quanto Weimar ritenevano logica l'unione dei due Stati in uno solo.

Vennero i trattati di pace; quello di Versailles prima, quello di San Germano poi, che imposero — questa è la parola! — imposero all'Austria di rimanere indipendente. Ma la imposizione apparve sin da allora così assurda e al tempo stesso così precaria, che si lasciò uno spiraglio aperto sull'avvenire: l'Austria, caso mai visto nella storia dei popoli, avrebbe potuto « alienare la sua indipendenza » col consenso del Consiglio della Società delle Nazioni. (*ilarità*).

È in questo modo che l'Austria inizia la sua vita di Stato indipendente sotto il dominio interno della socialdemocrazia. Passano i socialdemocratici, subentrano i cristiano-sociali con Seipel, ma questo non migliora la situazione politica ed economica. L'Austria è praticamente in balia del caos materiale e morale e viene posta sotto la tutela — non soltanto finanziaria — della Società delle Na-

zioni. Ciò dura sino al 1° ottobre del 1926 quando Seipel ritorna al potere nell'ottobre del 1926 con questa formula: « L'Austria è uno Stato tedesco: niente contro la Germania ». Passano altri tre anni di disordini, di intrighi, di miserie, finchè Schober nell'autunno del 1929 sale al potere. È solo coll'avvento di Schober che comincia una politica italiana nei confronti dell'Austria, politica che viene consacrata in un Trattato d'Amicizia e di Arbitrato firmato a Roma, dal Schober stesso, il 6 febbraio del 1930. Siamo alla crisi economica mondiale che ha ripercussioni tremende sulla fragile economia austriaca. Ancora una volta l'idea dell'Anschluss risorge sotto la specie di un progetto di unione doganale austro-tedesca Curtius-Schober. Il progetto non va perchè incontra l'immediata opposizione della Francia e della Cecoslovacchia: viene presentato alla Corte dell'Aja per sapere se tale unione doganale sia compatibile o meno coll'indipendenza dell'Austria; la Corte dice che è incompatibile, il progetto cade. La situazione dell'Austria non migliora; è l'Italia che interviene ora direttamente a risollevarne la economia cogli accordi del Semmering. Nel gennaio del 1933, il Nazismo assume il potere in Germania.

Nel marzo dello stesso anno Dollfuss rinnova il suo governo in senso autoritario, ma definisce nello stesso tempo l'Austria uno « Stato indipendente e cristiano, ma tedesco ». Comincia la lotta tra il Governo e il movimento nazista. Dollfuss è costretto a domare energicamente una rivolta socialista nel febbraio del 1934. Pochi mesi dopo scoppia il putsch nazista di Vienna. Ordino che le quattro divisioni dell'Alto Adige si attestino al Brennero. Fu un atto di elementare precauzione in vista di eventi sanguinosi improvvisi e dei quali non era possibile misurare la portata. Nessun austriaco ci domandò di farlo. Nessun austriaco ci ha mai ringraziato di averlo fatto. Segue, dal 1934 al 1936, la politica dei protocolli di Roma: nel frattempo le condizioni generali dell'Europa e dell'Austria sono profondamente mutate: la solidarietà diplomatica dell'Italia colle potenze occidentali viene spezzata dalle sanzioni e dal tentativo confessato di « strangolare » il popolo italiano (*Vivissime acclamazioni — L'Assemblea sorge in piedi al grido di: Duce! Duce! — Nuovi prolungati applausi*); nell'ottobre del '36 si crea l'asse Roma-Berlino; in Austria il movimento, per quanto perseguitato dagli organi dell'Esecutivo, si sviluppa con una impressionante velocità, dovuta, non solo a una comunità di idee, ma soprattutto

al risorgere rapido della potenza politica e militare della Germania. È il momento in cui l'Italia consiglia all'Austria di riavvicinarsi alla Germania perchè uno Stato che si proclama tedesco, non può esistere in funzione anti-germanica. (*Vivissimi applausi*).

Questo era un assurdo storico, politico, morale. Nascono, con l'approvazione dell'Italia, gli accordi austro-germanici del luglio 1936 i quali anch'essi partono dalla pregiudiziale che *l'Austria si professa come uno Stato tedesco*.

Malgrado gli accordi comincia un nuovo periodo di tensione: nell'incontro di Venezia dell'aprile 1937 faccio chiaramente intendere al Cancelliere che l'indipendenza dell'Austria era questione che riguardava in primo luogo gli austriaci e che l'asse Roma-Berlino era il fondamento della politica estera italiana. L'incontro del 12 febbraio tra i due Cancellieri rappresenta l'estremo tentativo per una soluzione di compromesso che avrebbe forse ritardato, non certo evitato, la soluzione finale: discorso di Hitler il 20 febbraio; discorso di Schuschnigg il 24: sorge l'idea di un plebiscito improvviso. Alle ore 12 del giorno 7 marzo un fiduciario di Schuschnigg mi domanda il mio pensiero sul plebiscito e sulle sue modalità. Era la prima volta dopo molti mesi. Gli rispondo nella maniera più perentoria che si trattava di un errore; quest'ordigno — dissi — vi scoppierà fra le mani. Sarebbe di pessimo gusto vantarmi di questa troppo facile previsione. (*Vivissime prolungate acclamazioni*).

Ora negli ambienti diplomatici e giornalistici di tutto il mondo imperversano rimpianti, polemiche, moniti: mucchio di parole inutili che non fermano la storia. (*Vivissime approvazioni*).

Ai circoli più o meno ufficiali d'Oltre Alpe che si domandano perchè non siamo intervenuti per « salvare » l'indipendenza dell'Austria, rispondiamo che non avevamo mai assunto alcun impegno del genere, diretto o indiretto, scritto o verbale. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Gli austriaci — bisogna proclamarlo — hanno sempre avuto il comprensibile pudore di non domandarci dei gesti di forza per difendere l'indipendenza dell'Austria, perchè noi avremmo risposto che una indipendenza la quale ha bisogno degli aiuti militari stranieri, anche contro la maggior parte del proprio popolo, non è più tale. (*Vivissimi generali applausi*).

Chi conosce gli austriaci sa che le prime resistenze ad un nostro intervento sarebbero venute da loro. (*Vivissimi applausi*).

L'interesse dell'Italia alla indipendenza dello Stato federale austriaco esisteva, ma si basava evidentemente sulla pregiudiziale che gli austriaci tale indipendenza volessero almeno nella loro maggioranza; ma quanto accade in questi giorni nelle terre austriache dimostra che l'anelito profondo del popolo era per l'Anschluss.

Ai superstiti cultori di un machiavellismo deteriore, che noi respingiamo, si può osservare che quando un evento è fatale, val meglio si faccia con voi piuttosto che malgrado voi o, peggio, contro di voi. (*Acclamazioni vivissime — La Camera scatta in piedi — Grida ripetute di: Duce! Duce! — Nuovi ardentissimi applausi ai quali si associano le tribune.*)

In realtà una rivoluzione nazionale è quella che si compie, e noi italiani siamo i più indicati a comprenderla nelle sue esigenze storiche e anche nei suoi metodi, che sembrano sbrigativi come furono sempre quelli di tutte le rivoluzioni. Noi non abbiamo fatto nulla di diverso fra il 1859 e il 1860.

Io vi esorto alla storia, o signori.

Dopo la pace di Villafranca l'Italia fu scossa da un irrefrenabile impulso unitario come non mai. Cavour, il grande autoritario Cavour, lo incanalò con questo sistema: moti di popolo, meglio sarebbe dire moti di minoranza; fuga dei governi antico-regime; intervento delle truppe piemontesi, le quali non venivano considerate truppe di un esercito invasore, ma truppe nazionali e come tali entusiasticamente acclamate dalle popolazioni; occupazione dei territori, infine plebisciti. (*Approvazioni*).

E tutto ciò si svolse con una rapidità fantastica che non ha nulla da invidiare alla rapidità degli odierni avvenimenti austriaci. Le Marche furono occupate dalle truppe piemontesi nel settembre del 1860 e plebiscitate nell'ottobre; Garibaldi entra a Napoli il 7 settembre del 1860 e il plebiscito si fa il 21 ottobre successivo; i nazionali entrano a Roma il 21 settembre e il plebiscito viene convocato dieci giorni dopo. E fra il 1859 e il 1861 che nasce colle manifestazioni del popolo, le occupazioni militari e i plebisciti, il Regno d'Italia. Qui la materia mi porta a ricordare agli immemori che la prima alleanza militare del giovane Regno d'Italia fu colla Prussia nel 1866, alleanza che ci valse, attraverso Sadowa e la battaglia eroica, ma non definitiva di Custoza, la cessione del Veneto.

Vi sono nel mondo individui così superficiali, così opacamente ignoranti (*Applausi*) delle condizioni dell'Italia fascista che credono

di impressionarci colla cifra globale dei milioni di tedeschi e colla loro presenza ai nostri confini. Anzitutto l'Italia, questa Italia, non si lascia facilmente impressionare; non ci sono — durante la guerra d'Africa — riusciti 52 Stati (*La Camera scatta in piedi prorompendo in una interminabile ovazione — Grida di: Duce! Duce!*); ha una volontà dura, un'anima dura, e marcia diritto.

Siamo tanto poco impressionati che ammettiamo tranquillamente che fra qualche anno — per il solo fatto del movimento naturale delle popolazioni — mentre noi saremo cinquanta milioni, i tedeschi saranno 80 milioni, ma non su una sola, su dieci frontiere, fra le quali, quella italiana è la frontiera di due popoli amici: una frontiera intangibile.

Il Führer su ciò è stato sempre categorico, anche prima ch'egli giungesse al potere e quando tale atteggiamento gli valeva stolte accuse da parte dei suoi avversari. Per noi fascisti le frontiere, tutte le frontiere, sono sacre: non si discutono, si difendono. (*La Camera si alza nuovamente in piedi e rivolge al Duce una manifestazione di irrefrenabile entusiasmo alla quale si associano le tribune, mentre il grido di: Duce! risuona lungamente nell'Aula.*)

Quando il dramma austriaco giunse nei giorni scorsi al quinto atto, gli avversari mondiali del Fascismo spiarono se l'occasione buona non fosse finalmente venuta per mettere l'uno di fronte all'altro i due regimi totalitari e frantumare la loro solidarietà (*Vivissime approvazioni*) attraverso un urto che sarebbe stato tra l'altro, lo diciamo ai pacifisti di professione, il preludio di una nuova guerra mondiale.

Questo calcolo delle democrazie, delle Logge, della Terza Internazionale era errato; (*Vivissimi prolungati applausi*) la speranza semplicemente puerile. Ed offensiva altresì, perchè gettava un'ombra sul nostro carattere e sulla nostra intelligenza politica. (*Vivissimi applausi*). Ma, perchè non dirlo? Anche milioni di germanici stettero in ascolto: era giunta l'ora di quello che si poteva chiamare il « collaudo » dell'asse.

Ora i germanici sanno che l'asse non è una costruzione diplomatica efficiente soltanto per le occasioni normali, ma si è dimostrata solida, soprattutto in quest'ora eccezionale nella storia del mondo germanico e dell'Europa. (*Vivissime approvazioni*).

Le due Nazioni, la cui formazione unitaria è stata parallela nel tempo e nei modi, unite come sono da una concezione analoga della politica e della vita, possono marciare insieme per

dare al nostro travagliato continente un nuovo equilibrio, che permetta finalmente la pacifica e feconda collaborazione di tutti i popoli.

*Appena il Duce finisce di parlare la Camera scatta in piedi applaudendo ardentissimamente — Grida generali e ripetute di: Viva il Duce! — Si leva altissimo nell'Aula il canto di Giovinezza intonato dai Ministri e dai Deputati — Il pubblico delle tribune si unisce alle acclamazioni e al canto — Il Duce raggiunge il Suo seggio — La manifestazione imponentissima si prolunga per alcuni minuti crescendo sempre più di intensità — I Deputati abbandonano i loro banchi, e scendono nell'emiciclo affollandosi intorno al banco del Governo e invocando appassionatamente il Duce che ringrazia col saluto romano — Il Duce stesso intona Giovinezza seguito dai Ministri, dai Deputati e dal pubblico — Nuove vibranti entusiastiche acclamazioni che si rinnovano quando il Duce lascia il Suo seggio e si dirige verso l'uscita dell'Aula, circondato dai membri del Governo e dai Deputati.*

#### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle finanze.

THAON DI REVEL, *Ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare alla Camera i disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º marzo 1938-XVI, n. 135, che apporta modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali e al repertorio per la sua applicazione. (2218)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º marzo 1938-XVI, n. 134, concernente nuove concessioni di temporanea importazione ed esportazione. (2219)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati alla Giunta dei trattati:

#### Votazione segreta.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2118)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1937-XVI, n. 2131, riguardante l'utilizzazione dei grassi animali. (2127)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2229, recante disposizioni integrative delle provvidenze per l'incremento della produzione cerealicola. (2184)

Istituzione dell'Ente Nazionale Fascista per la protezione degli animali. (2186)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1938-XVI, n. 71, concernente la revisione della misura dell'imposta di fabbricazione sui fiammiferi e l'aumento del prezzo di vendita al pubblico dei fiammiferi solforati. (2190)

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 18, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, per la corresponsione di premi di nuzialità e di natalità relativi agli eventi familiari verificatisi a tutto il 30 giugno 1937-XV e 24 gennaio 1938-XVI, n. 42, riguardante maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il predetto esercizio finanziario 1937-38, e convalidazione del Regio decreto 10 gennaio 1938-XVI, n. 6, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (2191)

Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922. (2193)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni. (Marina mercantile). (2196)

Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato. (2199).

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:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio fi-

nanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939; (2118)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	344
Voti contrari . . . . .	..

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1937-XVI, n. 2131, riguardante l'utilizzazione dei grassi animali; (2127)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	343
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2229, recante disposizioni integrative delle provvidenze per l'incremento della produzione cerealicola; (2184)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	341
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Istituzione dell'Ente Nazionale Fascista per la protezione degli animali; (2186)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	340
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 febbraio 1938-XVI, n. 71, concernente la revisione della misura dell'imposta di fabbricazione sui fiammiferi e l'aumento del prezzo di vendita al pubblico dei fiammiferi solforati; (2190)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	343
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 18, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, per la corresponsione di premi di nuzialità e di natalità relativi agli eventi familiari verificatisi a tutto il 30 giugno 1937-XV e

24 gennaio 1938-XVI, n. 42, riguardante maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il predetto esercizio finanziario 1937-38, e convalidazione del Regio decreto 10 gennaio 1938-XVI, n. 6, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo; (2191)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	344
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922; (2193)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	344
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-Anno XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile); (2196)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	344
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato; (2199)

Presenti e votanti . . . . .	344
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . . .	343
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Agodi — Alberici — Albertini — Alessandrini — Alfieri — Allegreni — Amato — Amicucci — Andreoli — Andriani — Angelini — Anitori — Antonelli — Aprilis — Ardissoni — Arias — Arlotti — Arnoni — Ascenzi — Ascione — Asinari di San Marzano — Asquini.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Baldi Giovanni — Baragiola — Baraldi — Barbaro — Barbiellini Amidei — Bardanzellu — Barni — Begnotti — Benini — Benni — Bergamaschi — Bernocco — Bertagna — Besozzi di Carnisio — Biagi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Biggini — Bilucaglia — Bleiner — Boidi — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Bonomi — Borghese — Borriello — Bottai Giuseppe — Bottari Tommaso — Bresciani — Bruchi — Bruni — Buffarini Guidi — Buronzo — Buttafocchi.

Caccese — Caffarelli — Calvetti — Calza Bini — Cao di San Marco — Capialdi — Capoferri — Caradonna — Carapelle — Carlini — Carretto — Casalini — Casilli — Castellino — Catalano — Ceci — Cempini Meazzuoli — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Cianetti — Ciardi — Ciarlantini — Cilento — Cingolani — Clavenzani — Cobolli Gigli — Cocca — Coceani — Colombati — Corni — Coselschi — Costamagna — Cristini — Cro — Crollalanza — Cupello.

Da Empoli — D'Annunzio — De Carli Felice — De Collibus — Deffenu — De Francisci — Del Croix — De Marsanich — De Marsico — De Regibus — Diaz — Di Belsito Parodi Giusino — Di Giacomo — Di Marzo — Donella — Donzelli — Durini.

Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Farinacci — Fassini — Felicella — Felicioni — Fera — Feroldi Antonisi de Rosa — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti di Castelferretto — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Folliero — Formenton — Franco — Fregonara — Frignani.

Gaetani dell'Aquila d'Aragona — Gangitano — Garbaccio — Garibaldi — Gastaldi — Gennaioli — Genovesi — Gervasio — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Giglioli — Giordani — Giovannini — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Gorio — Grandi — Gray — Griffey — Guidi — Gusatti Bonsembiante — Guzzeloni.

Host Venturi.

Iglieri.

Jannelli.

Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — Lantini — La Rocca — Lembo — Livoti — Locurcio — Lojaco — Lualdi — Lucchini — Lucentini — Lunelli — Luzzati.

Macarini Carmignani — Madia — Maggi — Magini — Magnini — Malusardi — Manaresi — Mancini — Mantovani — Maracchi — Maraini — Maraviglia — Marchi — Marchini — Marcucci — Maresca di Serracapriola —

Marinelli — Marini — Marquet — Martignoni — Martire — Masetti Enrico — Mazzetti Mario — Medici del Vascello — Mendini — Menegozzi — Mezzetti Nazzareno — Mezzi — Milani — Miori — Misciattelli — Moncada di Paternò — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mori Nino — Morigi — Moro Aurelio — Morselli — Motolese — Motta — Muzzarini.

Nannini — Natoli — Negrotto Cambiaso.

Oddo Vincenzo — Oggianu — Olmo — Oppo Cipriano Efsio — Orlandi — Orsi — Orsolini Cencelli.

Pace Biagio — Pace Nicola Tommaso — Pagliani — Pala — Palermo — Panepinto — Panunzio — Paolini — Paoloni — Paolucci — Parisi Alessandro — Parisio Pietro — Parodi — Parolari — Pasini — Pasti — Pavolini — Pellizzari — Pennavaria — Pentimalli — Perna — Pesenti Antonio — Pettini — Peverelli — Piccinato — Pierantoni — Pileri — Pinchetti — Pirrone — Piseni Pietro — Pocherra — Polverelli — Pottino di Capuano — Preti — Proserpio — Puppini — Putzolu.

Rabotti — Racheli — Raffaelli — Redaelli — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ricci Giorgio — Ricci Renato — Ridolfi — Rispoli — Rocca — Romano — Roncoroni — Rossi — Rossoni.

Sacco — Sangiorgi — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiassi — Sciarra — Scorza — Scotti — Serena — Serono — Serpieri — Sertoli — Silva — Solmi — Spinelli Domenico — Spinelli Francesco — Spizzi — Starace — Steiner — Suppiej.

Tanzini — Tarabini — Tarchi — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Tommaselli — Toselli — Trapani-Lombardo — Tredici — Trigona — Tringali Casanuova — Tullio — Tumedei.

Ungaro — Urso — Usai.

Valery — Varzi — Vaselli — Vecchini Aldo — Vecchioni — Velo — Ventrella — Verdi — Verga — Vezzani — Viale — Vidau — Vignati — Vinci — Visco — Volpe.

Zingali.

*Sono in congedo:*

Capri Cruciani.

Donegani.

Mazzini — Michelini di San Martino.

*Sono ammalati:*

Bisi.

Del Bufalo — Dentice di Frasso.

Ferragatta Gariboldi — Foschini — Fossi Mario.

Galleni — Gorini — Guglielmotti.  
 Lessona.  
 Olivetti — Orano.  
 Pavoncelli.  
 Rotigliano.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Aghemo — Arcidiacono.  
 Basile — Belelli — Bonfatti.  
 Caprino — Carusi.  
 Dalla Bona — Del Giudice.  
 Fossa Davide.  
 Maffezzoli — Melchiori.  
 Nicolato.  
 Vecchini Rodolfo.

**Sull'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica, alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Dichiarazione di solennità civile dell'anniversario della nascita di Guglielmo Marconi. (*Approvato dal Senato*). (2088)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'autorizzazione all'Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni. (2102)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2299, relativo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana. (2160)

4 — Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse. (2185)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, recante l'autorizzazione della spesa di lire 29,000,000 per provvedere al completamento dei lavori

ed all'arredamento del nuovo ospedale di Napoli. (2187)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera. (1996)

7 — Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante, ottenuto dal sorgo durante la campagna 1938-39. (2197)

8 — Maggiori spese per alcuni uffici giudiziari e carceri mandamentali. (2198)

9 — Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2115)

10 — Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2111)

11 — Stato di previsione della spesa del Ministero per la cultura popolare per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2121)

12 — Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2122)

*Disegno di legge del quale è stata rinviata la discussione:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 luglio 1937-XV, n. 1376, riguardante la costituzione dell'Ente morale: « Ente Cooperativo Italiano Lavorazione Vinacce » (E. C. I. L. V.), con sede in Modena. (1907)

**La seduta termina alle 17.50.**

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

DOTT. ALBERTO GIUGANINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI