

CXXXIV<sup>a</sup> TORNATA

MERCOLEDI 16 MARZO 1932 - Anno X

## Presidenza del Presidente FEDERZONI

## INDICE

Congedi . . . . .	4744	Stato, dei lavori di completamento dei restauri dell'acquedotto del « Bottaccione » in Gubbio » (1100) . . . . .	4777
Disegni di legge:		« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1482, che istituisce un compenso di demolizione per le navi mercantili a scafo metallico » (1108) . . . . .	4777
(Approvazione):		« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1573, che stabilisce un premio di navigazione per le navi mercantili da carico » (1115) . . . . .	4777
« Disposizioni per disciplinare la perdita delle medaglie e della croce di guerra al valor militare e delle distinzioni onorifiche di guerra » (1095) . . . . .	4748	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1931, n. 1479, col quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del vecchio abitato di Bari e si dettano le norme per la relativa esecuzione » (1119) . . . . .	4778
« Modifiche alla legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito » (1131) . . . . .	4751	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 34, col quale è aumentato il fondo stanziato al capitolo 80-ter del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (1135) . . . . .	4778
« Approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929 » (1156) . . . . .	4751	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1681, che proroga al 31 dicembre 1932 le disposizioni relative al funzionamento della Sezione speciale della Corte dei conti pel servizio dei ricorsi in materia di pensioni di guerra » (1147) . . . . .	4778
« Approvazione della Convenzione italo-britannica per l'assistenza giudiziaria in materia civile e commerciale, firmata a Londra il 17 dicembre 1930 » (1158) . . . . .	4751	(Discussione):	
« Approvazione dell'Accordo italo-francese stipulato mediante scambio di note il 1 <sup>o</sup> luglio 1931 per il riconoscimento reciproco dei certificati di origine e di sanità, rilasciati dalle Autorità competenti dei due Stati, per l'importazione e il commercio delle ostriche dall'uno all'altro dei due Paesi » (1162) . . . . .	4752	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 novembre 1931, n. 1452, che approva una nuova convenzione con la Società Libera Triestina per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo » (1091) . . . . .	4753
« Modificazione all'articolo 18 del Testo Unico delle leggi sul nuovo catasto, relativa alla tariffa da applicarsi ai giardini pubblici. — Sgravo temporaneo dall'imposta fondiaria erariale a favore dei terreni compresi nel Consorzio « Ongaro Superiore ed Uniti », della provincia di Venezia » (1167) . . . . .	4752	CICCOTTI . . . . .	4764, 4770
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1392, concernente agevolazioni per il rifornimento all'agricoltura di granturco per il bestiame » (1096) . . . . .	4776	SECHI . . . . .	4766
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1489, col quale si autorizza l'esecuzione, a cura ed a carico dello		CELESIA, <i>relatore</i> . . . . .	4772
		CIANO, <i>ministro delle comunicazioni</i> . . . . .	4774
		(Seguito della discussione):	
		« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finan-	

ziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1152) . . . . .	4779
ANCONA, <i>relatore</i> . . . . .	4779, 4780
MARIOTTI, <i>presidente della Commissione di finanza</i> . . . . .	4779
PRESIDENTE . . . . .	4780
CROLLALANZA, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	4783
<b>Interrogazione:</b>	
(Svolgimento):	
« Sul beneficio spettante nella tassa di nego- ziazione all'azione nominativa in confronto dell'azione al portatore » . . . . .	4744
MOSCONI, <i>ministro delle finanze</i> . . . . .	4744
RICCI FEDERICO . . . . .	4745
<b>Registrazioni con riserva:</b>	
« Discussione di un elenco » (Doc. CXLVI). . . . .	4746
SUPINO, <i>relatore</i> . . . . .	4746
<b>Saluto al senatore Borea d'Olmo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	4744
BOREA D'OLMO . . . . .	4744
<b>Votazione a scrutinio segreto:</b>	
(Risultato) . . . . .	4791

La seduta è aperta alle ore 16.

MARCELLO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Borsalino per giorni 5; Casanova per giorni 1; Manna per giorni 3; Marescalchi Gravina per giorni 4.

Se non si fanno osservazioni, i congedi si intendono accordati.

### Saluto al senatore Borea D'Olmo.

PRESIDENTE. Vedo presente nell'aula il nostro collega senatore Borea d'Olmo, ritornato tra noi per la prima volta dopo il felice compimento del suo centesimo anno.

In quella ricorrenza fausta credetti mio dovere manifestare al venerato collega l'augurio affettuoso dell'Assemblea; tale augurio gli rinnovo oggi esprimendo il voto che Egli possa

ancora per moltissimi anni darci la gioia e il vanto della sua presenza. (*Applausi*).

BOREA D'OLMO. Ringrazio l'illustre Presidente delle sue amabili espressioni e ringrazio anche i colleghi di questa benevola accoglienza che mi tributano che non so se merito, ma che spero di non aver demeritato nella mia lunga vita di mondo e di occupazione.

Ringrazio di nuovo tutti e finisco perchè la commozione non mi permette di parlare. (*Applausi*).

### Svolgimento di una interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione del senatore Ricci Federico, al ministro delle finanze, per sapere se non crede giusto ed opportuno ripristinare la disposizione di legge abrogata nel marzo 1923 per la quale le anonime dovevano riconoscere all'intestatario dell'azione nominativa il beneficio a questa spettante nella tassa di negoziazione in confronto dell'azione al portatore.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze, per rispondere a questa interrogazione.

MOSCONI, *ministro delle finanze*. La disposizione dell'articolo 2 del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 300, di cui è l'oggetto nella interrogazione dell'onorevole senatore Federico Ricci, faceva obbligo alle Società commerciali di devolvere, a beneficio degli intestatari dei titoli, la differenza della tassa di negoziazione tra i titoli al portatore e quelli nominativi che le stesse Società risparmiavano per effetto della minore aliquota di tassa di negoziazione stabilita per i titoli nominativi, e rientrava in un complesso di provvidenze intese a favorire la nominatività dei titoli azionari, che più tardi, con la legge 24 settembre 1920, n. 1297, fu resa obbligatoria.

Sono ben note le ragioni per le quali il Governo fascista non credette approvabile quest'ultimo concetto. La obbligatorietà della nominatività fu quindi soppressa col decreto-legge 10 novembre 1922, n. 1431. Veniva quindi meno una forte ragione della ora indicata disposizione del 1919; ond'essa fu, a sua volta, soppressa col Regio decreto 18 marzo 1923, n. 547.

Anche le principali associazioni bancarie ed industriali si erano pronunciate favorevoli alla abolizione di quella disposizione. Veniva in proposito osservato che essa, mentre rendeva in certo modo partecipi gli intestatari di titoli nominativi di una parte del tributo dovuto dalle società, non era per se stessa sufficiente a stimolare largamente la conversione dei titoli dal portatore a nominativi, da cui l'Erario poteva trarre un vantaggio.

A ciò si aggiunga che il Regio decreto-legge 18 marzo 1923, n. 547, che, come si è detto, ha abolito la detta partecipazione dei possessori dei titoli nominativi alla tassa di negoziazione, mantenne le speciali agevolazioni concesse per la trasmissione dei titoli nominativi e per il tramutamento dei titoli dal portatore a nominativi, agevolazioni conservate anche dal Regio decreto-legge 7 giugno 1923, n. 1364, dimodochè la conversione dei titoli dal portatore a nominativi apparve sufficientemente stimolata.

Ciò stante, avuto riguardo anche alle attuali difficoltà che gravano le industrie, non sembra, ora almeno, opportuno ripristinare a carico delle Società l'onere in parola, il che, per altro, non toglie che, quando le condizioni generali siano ritornate normali, l'argomento possa essere ripreso, anche nel suo complesso, in esame.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Ricci Federico per dichiarare se è soddisfatto.

**RICCI FEDERICO.** Ringrazio l'onorevole ministro delle cortesie spiegazioni, e, quanto più sono state cortesie, tanto maggiore è il mio dispiacere di non potermi dichiarare interamente soddisfatto. Mi sia concesso di ricostruire brevemente la storia del decreto-legge in questione che è del febbraio 1919. I titoli pagano una tassa di negoziazione in base al capitale del 2 per mille se sono nominativi, del 3,50 per mille se sono al portatore. Credo che tale tassa sia stata poi aumentata fino a 2,75 e 4 per mille rispettivamente. La differenza, secondo il detto decreto, doveva essere devoluta esclusivamente a beneficio del titolo nominativo, imponendosi rigorosamente alle società anonime di versarla all'intestatario del titolo e vietando di farne altro uso.

Era questo un primo passo del fisco italiano verso il riconoscimento della benemerenzia di

chi dichiara la sua proprietà. Fino allora lo Stato italiano aveva seguito tutt'altro sistema: quello di perseguire, di tormentare il contribuente che non fugge a tutto beneficio di chi, mantenendosi anonimo, facilmente s'imbosca.

Seguendo lo stesso concetto si addivenne più tardi ad una maggiore differenziazione e cioè ad una più efficace e giusta difesa del titolare dell'azione nominativa. Alludo al decreto Schanzer del 22 aprile 1920, per il quale l'azione al portatore veniva colpita da una ritenuta del 15 %, restandone esente l'azione nominativa.

Entrambi questi decreti contemplavano contemporaneamente l'esistenza delle due specie di titoli, nominativo e al portatore, e se facevano un trattamento di apparente preferenza al titolo nominativo, questo trattamento, se bene si considera, era tuttavia un poco adeguato compenso ai maggiori oneri che gravavano su di esso. Tali erano allora le imposte successive e patrimoniali. In seguito, a poca distanza dal decreto Schanzer, venne fortissima la tassa complementare, dalla quale il titolo al portatore facilmente può sfuggire, mentre non sfugge invece il titolo nominativo. Ripeto, codesti compensi, stabiliti dai due decreti-legge ora citati, erano appena sufficienti a controbilanciare i gravi oneri che colpiscono il titolo nominativo.

Sotto il Ministero Giolitti, si adottò un diverso criterio: si volle cioè addirittura procedere all'abolizione del titolo al portatore ed alla obbligatorietà del titolo nominativo. Venne così la famosa legge del 24 settembre 1920, che fu una ingiustizia e una esagerazione, e come tutte le esagerazioni, non concluse, perchè non ebbe in pratica applicazione e dovette essere abolita, come fu fatto nel 1922.

Nel 1923, con decreto 18 marzo, il ministro De Stefani passò ad abolire anche la differenza a favore del titolo nominativo della tassa di negoziazione, spiegando nella sua relazione — che, fatta in tempo di pieni poteri, non venne alla discussione del Parlamento — quello che all'incirca ora ci ha detto l'onorevole ministro delle finanze, e cioè che tale abolizione era in logica dipendenza dell'abbandono dell'obbligatorietà della nominatività del titolo. Ciò non era e non è assolutamente esatto perchè la legge sulla nominatività obbligatoria dei titoli sopprime

di fatto il titolo al portatore; ed invece i due altri decreti precedenti considerano le due specie di azioni, le lasciano sussistere entrambi e favoriscono l'azione nominativa in compenso agli oneri che la gravano. Se si voleva procedere a filo di logica, come nella sua relazione disse di voler fare l'onorevole De Stefani, dovevasi anche sopprimere la differenza di tassa di negoziazione; invece s'è mantenuta a spese dell'erario tale differenza di circa 1,50 per mille sul capitale ma se ne è dato il beneficio alle società togliendolo all'azionista intestatario. E per quale motivo? Per un motivo specioso. Dice la relazione: « Si andava così incontro ai desideri manifestati dalle principali associazioni bancarie ed industriali senza arrecare danno all'erario ». Ma queste associazioni bancarie ed industriali, se veramente hanno chiesto che fosse lasciata alle società anonime tale differenza di aliquota, hanno con ciò desiderato la cosa d'altri. Perché il decreto abrogato stabiliva chiaramente che la differenza di tassa spettasse all'azionista intestatario del titolo. E prima di legiferare fu sentita la parte danneggiata, l'azionista? Non pare. Pare invece che la domanda di quelle associazioni sia stata considerata come un comando, e fu fatto un decreto-legge che consentiva alla loro richiesta senza considerare se il concederlo era cosa giusta o non, e senza sentire la parte interessata.

Tuttavia anche dopo ciò le azioni nominative avevano sempre un trattamento di favore, costituito dall'ora ricordato decreto Schanzer, in quanto l'azione al portatore aveva una detrazione del 15 % sulla cedola mentre quella nominativa non l'aveva. Tale trattamento fu mantenuto dal ministro De Stefani; ma il ministro Volpi s'incaricò fra i primi suoi atti di sopprimere anche quest'ultimo baluardo dell'azione nominativa e abolì senz'altro la trattenuta suddetta a tutto favore dell'azionista anonimo.

Così oggi l'azione nominativa e quella al portatore hanno, per dir così, l'identico trattamento, ma sottostanno a ben diversi oneri fiscali. L'azione nominativa contribuisce fortemente all'entrata del bilancio dello Stato per mezzo delle tre tasse: sul patrimonio, sulle successioni e complementare, la quale ultima è nei propositi del Governo di sviluppare come

necessaria conseguenza delle attuali contingenze di bilancio.

Sono tre imposte basate sull'accertamento delle fortune personali e quindi sui titoli nominativi, ed è per ciò interesse dello Stato di promuovere la nominatività dei titoli.

Ma è anche nell'interesse dell'economia privata, tanto più nelle attuali circostanze. Da un anno o due a questa parte, si parla frequentemente, con maggiore o minore fondamento, di scandali nelle anonime, di giuochi di borsa, di fallimenti, di società a catena, di holdings, di amministratori che scompaiono; orbene: una maggiore diffusione delle azioni nominative concorrerebbe a meglio disciplinare tale materia, infonderebbe maggior senso di saldezza e responsabilità, come un'ancora che impedisce di andare alla deriva. E la serietà e importanza d'una società dovrebbe desumersi dal numero di azionisti fedeli che intestano le loro azioni.

Invece lo Stato coll'abrogazione dei detti decreti mira a far scomparire completamente le azioni nominative: forse questa non è l'intenzione, ma questo sarà certamente il risultato.

Io faccio voti che l'onorevole ministro riprenda in esame la questione che secondo me è urgente, e non aspetti tempi migliori, perchè a forza di aspettare tempi migliori il male crescerà e diverrà irrimediabile. Io vorrei che l'onorevole ministro cercasse di rinfrancare con qualche provvedimento l'animo di quei buoni cittadini, di quei pochi coraggiosi leali contribuenti, che mediante l'intestazione dei titoli non esitano ad esporre al fisco la loro fortuna mobiliare.

**PRESIDENTE.** L'interrogazione è esaurita.

#### **Discussione dell'Elenco delle registrazioni con riserva (Doc. CXLVI).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione dell'« elenco delle registrazioni con riserva ».

**SUPINO, relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**SUPINO, relatore.** Onorevoli colleghi, a nome della Commissione pei Decreti registrati con riserva rendo conto con brevi parole dei decreti presentati oggi al vostro esame.

Un primo gruppo riguarda il collocamento a disposizione dei prefetti Basile, Del Vecchio, Mariano, De Salvo, Ravenna, Bellini, Palumbo, Pighetti, Cacciola, Pugliese, Spadavecchia e Piomarta. Questi decreti furono trasmessi alla Corte dei Conti per la registrazione; nello stesso tempo il ministro dell'interno avvertiva che nel caso in cui la Corte non avesse creduto di poterli registrare in via ordinaria, il Consiglio dei Ministri aveva deliberato di chiedere fossero registrati con riserva. E con riserva furono registrati dalla Corte, tenuto conto che l'articolo 102 del decreto 30 dicembre 1923 stabilisce che i prefetti a disposizione non possono eccedere il numero di 15, mentre effettivamente lo eccedevano, e tuttora lo eccedono. La Commissione, presi in esame i decreti stessi, e conforme anche al voto più volte espresso dal Senato e dalla Camera dei Deputati, ha ritenuto che il collocamento a disposizione dei prefetti è determinato da motivi di carattere politico ed amministrativo, la valutazione dei quali sfugge all'esame di altri organi, nè può essere sottoposto al loro controllo. Perciò la Commissione vi propone di prendere atto dei decreti in parola.

Un altro decreto è quello interministeriale che approva la convenzione del 25 giugno 1925, con la quale la Società Florio assumeva l'esercizio dei servizi marittimi del gruppo Palermo, obbligandosi ad adibire ai servizi stessi, entro un dato termine, 13 navi. La società affidò la costruzione dei relativi apparecchi motori alla società Tosi, che non li poté consegnare nel tempo stabilito. Secondo l'articolo 53 del Capitolato annesso alla Convenzione, la società Florio sarebbe perciò stata passibile di una multa, dell'importo di oltre dieci milioni.

Il Consiglio di Stato, interrogato in proposito, non poté non riconoscere che la società doveva pagare la multa, non potendosi riscontrare nel caso quella forza maggiore che secondo la convenzione esonerava la società dalle conseguenze del ritardo; tanto più che nella convenzione stessa la società si era tutelata, contro i danni di eventuali ritardi ed inadempienze, di fronte alla società Tosi, verso la quale poteva rivalersi. Tuttavia il Consiglio di Stato fece presente al Ministero la convenienza di un intervento, che nell'interesse dell'industria

delle costruzioni non danneggiasse le suddette compagnie. Conseguentemente il Ministero delle comunicazioni, tenuto conto delle circostanze speciali in cui si trova l'industria navale, col decreto in esame esonerava la società Florio dal pagamento della multa. Il decreto stesso fu inviato alla Corte dei Conti la quale lo registrava con riserva. La Commissione, avuto riguardo ai motivi come sopra adottati, propone di prenderne atto.

Vengono poi altri decreti con i quali i pretori Marconi, Miranda, Motta, Biasi, Dianese, Pau, Conci, Mongardi, Sancilio, Zahami, Rossi e Sirica, furono promossi al grado di primi pretori. La Corte dei conti non ammise questi decreti alla registrazione ordinaria perchè, secondo l'articolo 9 del Regio decreto 12 maggio 1930, possono essere collocati negli elenchi dei promovibili soltanto quei giudici che già si trovino in possesso di una dichiarazione di promovibilità al grado superiore nella magistratura giudicante all'atto della loro opzione per la carriera di pretore, mentre i magistrati suddetti risultano scrutinati posteriormente al loro passaggio nella carriera stessa. Replicò il ministro della giustizia che, per i motivi che troverete indicati nella relazione, il suddetto articolo 9 poteva applicarsi nel caso per analogia, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri, chiese la registrazione con riserva. La Commissione nulla avendo da eccepire vi propone di prendere atto di questi decreti.

Viene poi il decreto ministeriale 6 ottobre 1931 che approva l'atto stipulato il 15 ottobre 1931 con la Società Anonima Italiana Pesca e Sottoprodotti di Civitavecchia, per la vendita alla Regia Marina di quattro navi piro-peschiere al prezzo unitario di lire 400.000. Questo decreto fu trasmesso alla Corte dei Conti la quale lo registrò con riserva, in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri (motivata dall'urgenza) perchè non era stato richiesto, a norma della legge della contabilità dello Stato, il parere del Consiglio di Stato. Anche di questo decreto la Commissione propone di prendere atto.

Abbiamo da ultimo il decreto ministeriale 17 ottobre 1931, con il quale fu approvato l'atto stipulato il 29 agosto 1931 con la ditta Officine e Cantieri Partenopei di Napoli per

la costruzione e fornitura alla Marina di due rimorchiatori portuali al prezzo unitario di lire 779.000.

Anche per questo decreto, siccome si trattava di un contratto stipulato a trattativa privata ed importante una spesa superiore alle lire 75.000, sarebbe stato necessario il parere del Consiglio di Stato il quale non fu interpellato, vista la urgenza di provvedere. Anche questo decreto fu registrato con riserva dalla Corte dei Conti, e pure di esso vi proponiamo di prendere atto.

**PRESIDENTE.** Il Senato ha inteso. L'onorevole relatore ha illustrato le proposte della Commissione per i decreti registrati con riserva.

Il primo gruppo comprende alcuni decreti riguardanti il collocamento a disposizione del Ministero degli interni di alcuni prefetti. La Commissione, non avendo nulla da eccepire in proposito, propone di prendere atto dei decreti medesimi.

Se non si fanno osservazioni, la proposta s'intende approvata.

Vi è quindi il decreto ministeriale 5 marzo 1931 che esonera la società di navigazione « Florio » dal pagamento di multe. La Commissione propone che se ne prenda atto.

Se non si fanno osservazioni, la proposta si intende approvata.

Seguono alcuni decreti Reali relativi a promozioni di pretori.

La Commissione nulla avendo da eccepire, ha proposto che se ne prenda atto.

Se non si fanno osservazioni, la proposta si intende approvata.

Vi è poi il decreto ministeriale 6 ottobre 1931 del ministro della marina relativo alla vendita di quattro navi piropescherecce alla Regia marina. La Commissione propone che si prenda atto del decreto.

Se non si fanno osservazioni, la proposta s'intende approvata.

Infine vi è un altro decreto del ministro della marina relativo alla costruzione e fornitura per conto della Regia marina di due rimorchiatori portuali. La Commissione propone che si prenda atto del decreto.

Se non si fanno osservazioni, la proposta s'intende approvata.

**Approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per disciplinare la perdita delle medaglie e della croce di guerra al valor militare e delle distinzioni onorifiche di guerra » (1095).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Disposizioni per disciplinare la perdita delle medaglie e della croce di guerra al valor militare e delle distinzioni onorifiche di guerra ».

Prego il senatore segretario Marcello, di darne lettura.

**MARCELLO, segretario, legge lo Stampato N. 1095.**

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

Incorrono di diritto nella perdita delle medaglie e della croce di guerra al valor militare coloro i quali siano stati condannati a pene che, a termini delle disposizioni vigenti, li rendano indegni di appartenere all'esercito o alle altre forze armate dello Stato.

(Approvato).

#### Art. 2.

Il Ministro, sulla cui iniziativa ebbe luogo la concessione, può proporre al Re la perdita delle decorazioni di cui al precedente articolo 1° in confronto dei condannati alla reclusione per i delitti contro la personalità dello Stato, la fede pubblica e il buon costume, la integrità e la sanità della stirpe, di associazione per delinquere e di bancarotta fraudolenta; o dei condannati per qualsiasi altro delitto, anche preveduto da leggi speciali, alla reclusione per durata superiore a due anni.

Detta proposta può essere fatta anche nei confronti di coloro che abbiano perduto la cittadinanza italiana ed ai quali non siano applicabili le disposizioni della legge 31 gennaio 1926, n. 108.

(Approvato).

## Art. 3.

La proposta al Re di decretare la perdita delle decorazioni di cui al precedente articolo 1° può essere fatta dal ministro competente nei confronti dei condannati in applicazione dei codici penali militari a pene superiori a due anni di reclusione militare, oppure a pene di qualsiasi durata per reati della stessa natura di quelli previsti nel precedente articolo 2 o per i reati di diserzione, di rivolta, di ammutinamento, di mutilazione volontaria e di abbandono di posto.

(Approvato).

## Art. 4.

Può anche essere proposta al Re la perdita delle decorazioni di cui al precedente articolo 1° — previo esame delle eventuali giustificazioni addotte — nei confronti dei condannati con sentenze pronunciate all'estero da giudici stranieri per delitti di natura disonorante o a pene che abbiano per effetto, secondo la legge italiana, la interdizione anche temporanea dai pubblici uffici.

(Approvato).

## Art. 5.

La perdita delle decorazioni di cui al precedente articolo 1° nei casi previsti dallo stesso articolo 1° e dagli articoli 2 e 3, ha luogo di diritto, o può essere proposta al Re, anche per le condanne pronunciate in contumacia dai giudici militari; ma, quando segua il giudizio in contraddittorio e l'esito di esso lo comporti, la perdita di dette ricompense può essere revocata e considerata ad ogni effetto come non avvenuta.

(Approvato).

## Art. 6.

La perdita delle decorazioni di cui al precedente articolo 1° può altresì dal ministro competente essere proposta al Re nei confronti di coloro che abbiano perduto il grado di ufficiale, di sottufficiale o di truppa in seguito a provvedimento disciplinare per fatti disono-

revoli, ovvero in seguito a condanna da cui già non consegua la perdita delle decorazioni stesse.

(Approvato).

## Art. 7.

Le proposte di perdita delle ricompense al valore, nei casi di cui ai precedenti articoli 2, 3, 4, 5 e 6, sono fatte dal ministro competente dopo sentito il parere di apposita Commissione.

Alla costituzione di tale Commissione sarà provveduto con decreto Reale.

(Approvato).

## Art. 8.

Quando nei casi sotto elencati non vi sia luogo a decretare la perdita delle decorazioni, di cui al precedente articolo 1°, il ministro competente può disporre con sua determinazione la sospensione della facoltà di fregiarsi delle dette decorazioni, e di godere il soprassoldo annessovi, per tutta la durata della pena principale ed accessoria o della misura disciplinare o di pubblica sicurezza:

a) condanna per mendicizia;

b) condanna a pena restrittiva della libertà personale, eccedente i sei mesi, o che abbia per effetto la interdizione temporanea dai pubblici uffici;

c) passaggio alle compagnie di correzione;

d) condanna al confino per fatti disonrevoli o per addebiti di particolare gravità;

e) ammonizione.

(Approvato).

## Art. 9.

Sono incapaci di conseguire le decorazioni di cui al precedente articolo 1° coloro che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo stesso, qualunque sia il tempo in cui fu commesso il reato o in cui incorsero nelle sanzioni nello stesso articolo previste.

(Approvato).

## Art. 10.

Coloro che si trovano nelle condizioni previste dal precedente articolo 1° incorrono di

diritto anche nella perdita di tutte le distinzioni onorifiche di guerra (croci, medaglie commemorative, distintivi di onore, ecc.), che saranno specificate nel regolamento, ovvero sono incapaci di conseguirle.

Per coloro, invece che si trovano nelle condizioni previste dai precedenti articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 8, la perdita delle dette distinzioni onorifiche di guerra, o la sospensione del diritto di fregiarsene, sarà inflitta come conseguenza necessaria della già decretata perdita o sospensione delle decorazioni di cui al precedente articolo 1°; oppure sarà, caso per caso, determinata dal ministro competente quando trattisi di individui non insigniti delle dette decorazioni al valore.

(Approvato).

#### Art. 11.

La perdita delle decorazioni prevista dal precedente articolo 1°, insieme a quella dei benefici connessi, e la perdita delle distinzioni onorifiche di guerra, prevista dal 1° comma del precedente articolo 10, decorrono dalla data di passaggio in cosa giudicata della sentenza di condanna.

La perdita o la sospensione delle ricompense al valore militare, decretate a termine dei precedenti articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 8 insieme a quella dei benefici connessi e la perdita o la sospensione delle distinzioni onorifiche di guerra prevista dal 2° comma del precedente articolo 10, decorrono dalla data del relativo decreto Reale o della relativa determinazione ministeriale.

(Approvato).

#### Art. 12.

La riabilitazione del condannato ripristina a tutti gli effetti, dal giorno in cui è decretata, le perdute concessioni delle decorazioni, di cui al precedente articolo 1° o delle distinzioni onorifiche di guerra ed elimina la incapacità a conseguirle.

Qualora la privazione di dette decorazioni e distinzioni derivi dalla perdita della cittadinanza o del grado militare, il riacquisto della cittadinanza, o la reintegrazione nel grado,

producono, a riguardo di esse, i medesimi effetti della riabilitazione.

(Approvato).

#### Art. 13.

È ammessa, a domanda degli aventi interesse, la reversibilità del soprassoldo annesso alle medaglie al valor militare perdute, o delle quali sia stata sospesa la facoltà di fregiarsi, a favore delle stesse persone di famiglia per le quali la reversibilità stessa è consentita dalle disposizioni vigenti in caso di decesso del decorato, sempre quando tali persone siano ritenute non immeritevoli.

(Approvato).

#### Art. 14.

Su proposta o con provvedimento del ministro competente — intesa (quando trattisi di medaglia o di croce di guerra al valor militare) la Commissione di cui al precedente articolo 7 — gli stessi effetti della riabilitazione possono essere attribuiti agli ulteriori, o cospicui, o reiterati atti di valore, compiuti da coloro che siano incorsi nella perdita delle decorazioni di cui al precedente articolo 1° o delle distinzioni onorifiche di guerra, o che siano stati ritenuti incapaci a conseguirle.

(Approvato).

#### Art. 15.

Le presenti disposizioni avranno applicazione anche nei confronti delle decorazioni e distinzioni già concesse in precedenza.

È abrogata ogni disposizione contraria o comunque incompatibile con le presenti.

Con regolamento da approvarsi con decreto Reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge e alla emanazione delle eventuali norme integrative.

(Approvato)

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

LEGISLATURA XXVIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1929-32 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 16 MARZO 1932

**Approvazione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito » (1131).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*, legge lo Stampato N. 1131.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Dopo il terzo comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2225, è aggiunto il seguente:

« Ai predetti ufficiali è applicabile il disposto degli ultimi due commi dell'articolo 11 del Regio decreto-legge 26 luglio 1927, numero 1743 ».

(Approvato).

Art. 2.

All'articolo 18 della legge 11 marzo 1926, n. 398, è aggiunto quanto segue:

Per tutti gli ufficiali delle armi, corpi e servizi, sino al grado di maggiore compreso, che trovansi in una delle seguenti condizioni:

a) siano stati sospesi dall'impiego durante la permanenza nel grado rivestito al momento del giudizio d'avanzamento;

b) siano già incorsi in una esclusione dall'avanzamento;

il giudizio definitivo è devoluto, per i maggiori alla Commissione centrale d'avanzamento; per gli ufficiali inferiori al comandante del Corpo d'armata.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929 » (1156).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*, legge lo Stampato N. 1156.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata in Varsavia il 12 ottobre 1929.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore ai termini ed alle condizioni previste dall'articolo 37 della Convenzione di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione italo-britannica per l'assistenza giudiziaria in materia civile e commerciale, firmata a Londra il 17 dicembre 1930 » (1158).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione italo-britannica per l'assistenza giudiziaria in materia civile e

commerciale, firmata a Londra il 17 dicembre 1930 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario, legge lo Stampato N. 1158.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione italo-britannica per l'assistenza giudiziaria in materia civile e commerciale, firmata a Londra il 17 dicembre 1930.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore ai termini e alle condizioni stabilite dall'articolo 15 della Convenzione di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Approvazione dell'accordo italo-francese stipulato mediante scambio di note il 1° luglio 1931 per il riconoscimento reciproco dei certificati di origine e di sanità, rilasciati dalle Autorità competenti dei due Stati, per l'importazione e il commercio delle ostriche dall'uno all'altro dei due Paesi » (1162).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione dell'Accordo italo-francese stipulato mediante scambio di note il 1° luglio 1931 per il riconoscimento reciproco dei certificati di origine e di sanità rilasciati dalle Autorità competenti dei due Stati, per l'importazione e il commercio delle ostriche dall'uno all'altro dei due Paesi ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario, legge lo Stampato N. 1162.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo italo-francese stipulato mediante scambio di Note il 1° luglio 1931 per il riconoscimento reciproco dei certificati di origine e di sanità, rilasciati dalle autorità competenti dei due Stati, per l'importazione e il commercio delle ostriche dall'uno all'altro dei due Paesi.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge avrà effetto dalla data di entrata in vigore dell'Accordo di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Modificazione all'articolo 18 del Testo Unico delle leggi sul nuovo catasto, relativa alla tariffa da applicarsi ai giardini pubblici. — Sgravio temporaneo dall'imposta fondiaria erariale a favore dei terreni compresi nel Consorzio " Ongaro Superiore ed Uniti ", della provincia di Venezia » (1167).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Modificazione all'articolo 18 del Testo Unico delle leggi sul nuovo catasto, relativa alla tariffa da applicarsi ai giardini pubblici. — Sgravio temporaneo dall'imposta fondiaria erariale a favore dei terreni compresi nel Consorzio « Ongaro Superiore ed Uniti » della provincia di Venezia ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario, legge lo Stampato N. 1167.*

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

**Art. 1.**

All'ultimo alinea dell'articolo 18 del testo unico delle leggi sul nuovo catasto (Regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1572), va aggiunto il seguente:

« A partire dal 1° gennaio 1933 la stessa tariffa media sarà applicata ai terreni di proprietà dei comuni e delle provincie, destinati ad uso di giardino o di parco, aperti al pubblico ».

(Approvato).

**Art. 2.**

Per i terreni compresi nel Consorzio di bonifica « Ongaro Superiore ed Uniti » di San Donà di Piave, nella provincia di Venezia, la imposta fondiaria erariale per un decennio, a cominciare dall'anno 1932, verrà ridotta nelle seguenti misure, a seconda dei gradi di deduzione relativi al Consorzio stesso, coi quali i suddetti terreni sono contrassegnati nei registri del nuovo catasto:

del 15 per cento per i terreni soggetti ai gradi  $A_{-102}$  —  $C_{-102}$ ;

del 40 per cento per i terreni soggetti ai gradi  $D_{-102}$  —  $E_{-102}$ ;

del 65 per cento per i terreni soggetti ai gradi  $F_{-102}$  —  $G_{-102}$ ;

del 90 per cento per i terreni soggetti ai gradi  $H_{-102}$  —  $I_{-102}$ .

Nessuna riduzione verrà apportata ai terreni contrassegnati col grado  $B_{-102}$ .

La provincia ed il comune potranno concedere annualmente la riduzione delle rispettive sovraimposte fondiaria relative ai predetti terreni, nella stessa misura prevista dal presente articolo per l'imposta fondiaria erariale.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge:** « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 novembre 1931, n. 1452, che approva una nuova convenzione con la Società Libera Triestina per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo (1091).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 novembre 1931, n. 1452, che approva una nuova Convenzione con la Società Libera Triestina per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 novembre 1931, n. 1452, che approva una nuova Convenzione con la Società « Libera Triestina » per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo.

ALLEGATO.

*Regio decreto-legge 19 novembre 1931, n. 1452, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 276 del 30 novembre 1931.*

## VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Visto che col 31 dicembre 1930 è scaduta la Convenzione stipulata l'8 marzo 1926 con la Società « Navigazione Libera Triestina » sedente in Trieste, per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo africano — Via Suez — del Nord America (Pacifico) e del Congo;

Ritenuta la necessità urgente ed assoluta di assicurare la continuazione del servizio delle linee predette alla scadenza della Convenzione 8 marzo 1926 succitata e di attuare un'altra linea del Periplo africano per la via di Gibilterra;

Visto l'articolo 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con i Ministri segretari di Stato per le finanze, per i lavori pubblici e per le corporazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## Art. 1.

È approvata l'allegata Convenzione stipulata il 15 novembre 1931 con la Società « Navigazione Libera Triestina », sedente in Trieste, per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo per la durata di anni cinque a cominciare dal 1° gennaio 1931 verso l'anno contributo di esercizio di lire 12.900.000 e verso l'aumento di contributo di lire 100.000 per ogni viaggio in più di quelli obbligatori che la Società effettuasse sulle linee del Periplo Africano (Via Suez) e del Nord America (Pacifico) fino ad un massimo di tre viaggi per ciascuna di esse in ciascun anno.

## Art. 2.

Per provvedere alla spesa derivante dalla Convenzione di cui all'articolo precedente per il periodo dal 1° gennaio 1931 al 30 giugno 1932, lo stanziamento del capitolo 33 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1931-32 è aumentato di lire 20.250.000, restando diminuito di lire 9.150.000 lo stanziamento del capitolo 69 dello stesso esercizio.

La spesa di cui alla tabella annessa al Regio decreto-legge 13 dicembre 1928, n. 3103, è aumentata di lire 20.250.000 per l'esercizio finanziario 1931-32 e di lire 13.500.000 annue per gli esercizi finanziari dal 1932-33 al 1934-35, e di lire 6.750.000 per l'esercizio finanziario 1935-36.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Il Ministro per le comunicazioni è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1931 — Anno X.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — CIANO — MOSCONI —  
CROLLALANZA — BOTTAI.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.

## Convenzione per i servizi marittimi del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo.

Premesso:

che con Convenzione in data 8 marzo 1926, approvata con decreto interministeriale 17 marzo 1926, la Società « Navigazione Libera Triestina », sedente in Trieste, assunse l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo Africano — via Suez — del Nord America (Pacifico) e del Congo per la durata di anni cinque a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso il corrispettivo da parte del Ministero delle comunicazioni di un contributo annuo di esercizio di lire 8.500.000 da ridursi di anno in anno del cinque per cento, ed aumentabili di lire 100.000 per i viaggi in più di quelli obbligatori che la Società effettuasse sulle prime due linee fino ad un massimo di tre per ciascuna di esse;

che la Convenzione predetta è scaduta il 31 dicembre 1930;

essendosi riconosciuta la necessità di assicurare la continuazione del servizio delle linee predette e di attuare un'altra linea del Periplo Africano per la via di Gibilterra, elevando il contributo annuo per l'esercizio delle quattro linee a lire 12.900.000, aumentabili di lire 100.000 per i viaggi in più di quelli obbligatori che la Società effettuasse, in ciascun anno, sulle linee del Periplo Africano, via Suez, e del Nord America, Pacifico, e fino ad un massimo di tre per ciascuna linea;

FRA

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

E

Sigg. S. E. il Ministro di Stato ENRICO CORRADINI, *Senatore del Regno* e Comandante Cav. MARIO TADDEI, il primo Consigliere di Amministrazione e Membro del Comitato esecutivo, il secondo Direttore Generale della Società « Navigazione Libera Triestina », sedente in Trieste, in nome e per conto della Società stessa, in virtù di regolare mandato è stato concordato e stipulato quanto segue:

### Art. 1.

La Società anonima « Navigazione Libera Triestina » con sede in Trieste si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1° *Periplo Africano* (Via Suez). — Venezia-Trieste-Porto Said-Kisimaio-Durban-Capetown-Walvish Bay-Dakar o Las Palmas-Genova-Livorno-Napoli-Venezia: nove viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10;

2° *Periplo Africano* (Via Gibilterra). — Genova-Marsiglia-Las Palmas-Capetown-Durban-Beira-Mogadiscio-Porto Said-Venezia-Trieste-Napoli-Livorno-Genova: nove viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10. Nel 1931 il numero dei viaggi sarà limitato a sette.

3° *Linea del Nord Pacifico*. — Venezia-Trieste-Napoli-Livorno-Genova-Colon-San Francisco-Vancouver e ritorno: nove viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Quando sulle precedenti linee uno, due e tre si effettui il trasporto di almeno cinque passeggeri di classe la velocità normale di esercizio dovrà essere di miglia 11.

4° *Linea del Congo*. — Venezia-Trieste-Napoli-Livorno-Genova-Dakar-Gran Bassam-Lagos-Libreville-Boma-Mathadi o Lobito e ritorno: quattro viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Oltre ai porti indicati per le suddette quattro linee la Società avrà facoltà di toccarne altri nell'interesse del traffico, ferme restando le disposizioni del seguente articolo due.

Così pure la Società avrà facoltà di omettere, con la autorizzazione del Ministero delle comunicazioni, alcuni degli scali delle linee predette secondo le speciali esigenze del traffico e per assicurare il favorevole risultato economico delle linee.

#### Art. 2.

All'inizio del servizio la Società stabilirà gli itinerari ed orari che intende eseguire per ciascuna delle linee indicate all'articolo 1 e tanto di essi quanto delle successive loro variazioni darà, prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministero delle comunicazioni avrà facoltà di modificare gli itinerari suddetti quando, a suo giudizio insindacabile, essi possano costituire una illecita concorrenza, a preesistenti linee regolari nazionali libere o sovvenzionate.

Il Ministero nelle comunicazioni avrà inoltre facoltà di imporre senza compenso, l'attuazione di qualche approdo nelle varie linee purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del cinque per cento dell'intero percorso di andata o di ritorno della linea.

#### Art. 3.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere iscritte alla prima classe del Registro italiano e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio, ed essere di tipo e di stazza lorda rispondenti, a giudizio insindacabile del Ministero delle comunicazioni, alle necessità del traffico delle singole linee.

Salvo speciale autorizzazione del Ministero delle comunicazioni le navi devono essere di assoluta proprietà della Società.

La Società si obbliga di costruire entro il 31 dicembre 1933 una o più navi per la stazza lorda complessiva di 15.000 (quindicimila) tonnellate, i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni. Le navi stesse dovranno essere classificate alla più alta classe del Registro italiano con « Marca Stella ».

## Art. 4.

Qualora la validità della presente Convenzione venisse per successivi accordi prolungata di almeno cinque anni, la Società avrà l'obbligo di presentare per il personale sia di Stato maggiore navigante, sia amministrativo, adibito ai servizi di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data degli accordi suddetti, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove la Società non adempia a tale obbligo il Ministero delle comunicazioni provvederà d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

## Art. 5.

La Società ha l'obbligo di imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi. Lo imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso, il diplomato imbarcato sarà sostituito da un altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile non inferiore a lire 150 e trattamento tavola di ufficiali.

## Art. 6.

La Società ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto si intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni ed avarie degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi in partenza dall'Italia e dalle sue colonie nonchè dagli uffici postali italiani all'estero e dai Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora per altro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia superasse il tre per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno e delle sue colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle

Convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari Convenzioni, del corrispettivo stesso.

#### Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci, bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e i porti delle Colonie italiane e delle Isole del Dodecaneso e viceversa e tra gli uni e gli altri devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni; quelle per i trasporti da i porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

#### Art. 8.

La Società dovrà concedere:

A) Il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto;

##### *In prima classe:*

1° Alle persone che si trovano nelle condizioni dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, modificato con Regio decreto 19 gennaio 1931, n. 103, e con legge 18 giugno 1931, n. 921, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° Ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli Ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

##### *In seconda classe:*

A due missionari o due missionarie italiani; in mancanza di seconda classe il passaggio gratuito sarà concesso in prima classe.

##### *In terza classe:*

1° Ai nazionali indigenti residenti nelle Colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi su richiesta delle Autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare in numero non superiore a dieci (10) posti per ogni viaggio di andata o di ritorno.

2° Ai marinai italiani naufraghi rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a dieci (10) posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni, e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1) e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2).

B) La riduzione del settantacinque per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° Ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

2° Per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri, ivi residenti, che si rechino in Italia ad intra-

prendere o proseguire gli studi presso le Regie Università e i Regi Istituti di istruzione superiore o di belle arti.

C) La riduzione del cinquanta per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche.

Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

D) La riduzione del trenta per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° Ai Regi Agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sott'ufficiali dei corpi militari in servizio nelle colonie e rispettive famiglie;

2° Agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio.

3° Agli insegnanti delle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie.

4° Ai componenti le spedizioni scientifiche.

5° Al personale di servizio delle persone indicate alla lettera A) n. 1.

6° Ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni.

7° Ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alle loro residenze, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Le norme di cui nel presente articolo avranno applicazione limitatamente al numero dei posti disponibili.

#### Art. 9.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di Convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse. In mancanza di tali Convenzioni, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Società, con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni, d'accordo col Ministero delle finanze, i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato e i recipienti vuoti di ritorno alle Tesorerie; la consegna ed il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga a parità di condizioni di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

#### Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio. La Società ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copie ogni tre mesi al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di control-

larne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri bilanci una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea. La liquidazione definitiva del contributo statale non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento del servizio e del controllo sulla compilazione della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci su ciascuna linea, sono a carico della Società.

#### Art. 11.

Per ogni viaggio omissso la Società incorrerà nella perdita del relativo contributo statale; se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà inoltre in una multa da lire 1000 (mille) a lire 5000 (cinquemila).

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non eseguita: quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte di viaggio omisssa, sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per l'omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà nella multa di lire 1000 (mille).

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente Convenzione la Società incorrerà in una multa da lire 500 (cinquecento) a lire 10.000 (diecimila).

Quando siano trascorsi tre mesi dall'inizio di un viaggio sulla linea 1ª o sulle linee 2ª e 3ª o sei mesi dall'inizio di un viaggio sulla linea 4ª senza che ne sia stato iniziato un altro, il ministro avrà facoltà, sentite le giustificazioni della Società, di dichiarare decaduta la presente Convenzione.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società. L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

#### Art. 12.

Quando la Società venisse meno all'obbligo di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 relativo alle nuove costruzioni, o quando nella esecuzione del servizio si verificino irregolarità gravi e costanti che ne compromettano, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, le finalità, il ministro delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione. In tal caso, come in qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente Convenzione, la cauzione verrà incamerata di autorità senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

## Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità tra l'Italia e un'altra potenza o tra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente Convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente Convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

## Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente Convenzione il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di lire 12.900.000 (lire dodici milioni novecentomila). Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi. La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Qualora sulle linee 1<sup>a</sup>) e 3<sup>a</sup>) di cui all'articolo 1 fossero eseguiti in un anno viaggi in numero maggiore di quelli prescritti dall'articolo stesso, la Società avrà diritto per i viaggi in più e fino ad un massimo di tre per ciascuna linea ad un aumento di contributo di lire centomila (lire 100.000) per viaggio.

## Art. 15.

La Società si obbliga a provvedere nei modi e forme prescritte dall'articolo 146 del Codice di commercio e dello statuto sociale alla sistemazione finanziaria della propria azienda come segue: il capitale sociale della « Libera Triestina » che da lire 150.000.000 è stato limitato nell'Assemblea degli azionisti in data 26 febbraio 1931 alla somma di lire 48.750.000 verrà ulteriormente limitato a lire 15.000.000 e successivamente aumentato di lire 100.000.000 per ammontare così in via definitiva a lire 115.000.000.

Resta convenuto che qualora tale sistemazione non fosse interamente attuata entro il termine di due mesi dalla data di registrazione alla Corte dei conti del provvedimento di approvazione della presente Convenzione, il Ministero delle comunicazioni, in deroga al disposto degli articoli 14 e 17 della presente Convenzione annullerà senz'altro la Convenzione medesima, che perderà ogni effetto dal termine sopra indicate. La Società dichiara di accettare la decisione che dal Ministero stesso sarà adottata in questo senso come definitiva ed insindacabile con rinuncia ad ogni e qualsiasi eccezione od opposizione, come pure ad ogni azione, ragione o pretesa di risarcimento di danni e di rimborso di spese per qualsivoglia titolo, niuno escluso od eccettuato, in dipendenza del disposto annullamento.

## Art. 16.

Sul contributo di esercizio, spettante alla Società per l'anno 1931 a norma dell'articolo 14 della presente Convenzione, sarà effettuata una ritenuta del venticinque per cento, che varrà a titolo di deposito a garanzia dell'adempimento dell'obbligo assunto dalla Società stessa col precedente articolo 15.

Nel caso in cui la Società non abbia adempiuto al predetto obbligo, la somma come sopra ritenuta sarà incamerata dallo Stato, a titolo di penale, senza pregiudizio di quanto è stabilito dall'articolo 12 della presente Convenzione circa l'incameramento della cauzione nei casi di decadenza di essa Convenzione.

#### Art. 17.

La presente Convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1931 e salvo quanto è detto al precedente articolo 15 avrà la durata di anni cinque. Trascorso tale termine, senza che ne sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la Convenzione si intenderà prorogata per un biennio.

#### Art. 18.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al dieci per cento dell'ammontare annuo del contributo statale.

La cauzione dovrà essere presentata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato oppure costituendo ipoteca sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazione, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

#### Art. 19.

La Società avrà sede legale in Roma.

Il Consiglio di amministrazione della Società, il Direttore generale e la sua rappresentanza legale a Roma dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero per i servizi di cui all'articolo 1 non appartenenti al personale stabile della Società dovranno essere italiani salvo preesistenti impegni.

Qualora la Società ritenesse, per ragioni tecniche o commerciali, di dover nominare agente una ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

#### Art. 20.

La Società non potrà cedere ad altri i servizi contemplati nella presente Convenzione nè vendere le navi assegnate ai servizi stessi, senza l'autorizzazione del ministro delle comunicazioni. Qualora la Società apertamente o nascostamente contravvenisse a questi divieti, il ministro delle comunicazioni, potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

#### Art. 21.

Tutte le controversie che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente Convenzione per le quali non fosse specialmente provve-

duto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi, dal ministro delle comunicazioni, uno dalla Società ed il terzo da eleggersi di comune accordo tra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 22.

Con decreto del ministro delle comunicazioni il contributo statale complessivo stabilito dall'articolo 14 della presente Convenzione sarà ripartito fra le singole linee indicate all'articolo 1.

Fatta a Roma, in tre originali addì quindici novembre millenovecentotrentuno - Anno X.

*Per il Ministro delle comunicazioni*  
*Il Direttore generale della marina mercantile*  
GIULIO INGIANNI

*Per la Società « Navigazione Libera Triestina »*

ENRICO CORRADINI  
MARIO TADDEI

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:

*Il Ministro per le comunicazioni*  
CIANO.

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

CICCOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICCOTTI. I numeri sette, dieci e undici del presente ordine del giorno, cioè i decreti-legge 19 novembre 1931, 13 novembre 1931 e 21 dicembre 1931 portano al bilancio dello Stato un aggravio di 88 milioni; di cui 75 milioni si possono considerare come un nuovo aggravio, se i dodici milioni e 900 mila che riguardano la navigazione Libera Triestina, rientrano nella categoria generale delle linee sovvenzionate. Credo che trattandosi di un argomento così interessante, valga la pena di richiamarvi l'attenzione del Senato, per vedere se ed in quanto tutto ciò è necessario e proporzionato all'onere che viene addossato al contribuente.

Ed è il caso di riandare brevissimamente,

appena per accenno, quale è il carico del bilancio rispetto alla marina mercantile.

Con la legge del 10 maggio 1926 furono dati alla marina mercantile agevolazioni doganali, compensi di costruzione ed esoneri d'imposta di ricchezza mobile, stabilendo una prima categoria di 57 milioni per ogni esercizio finanziario a cominciare dal 1930-1931, e così proseguendo fino al 1938, e poi altri compensi di lire 26 milioni.

Col decreto-legge 13 dicembre 1928 venne proposto un aumento degli assegni che erano stati fatti alla marina sovvenzionata. E veramente non s'intenderebbe bene la ragione di questi aumenti, che pure erano molto notevoli. Infatti, solo pel 1930-1931 ascendevano a 23 milioni; per il 1931-32 a 23.142.528, e poi giù giù dal 1932 sino al 1945, ogni anno 20 milioni 845.000 lire. Erano stati fatti dei contratti per l'esercizio della marina sovvenzionata e

questi contratti implicavano così la possibilità di un guadagno, come la possibilità di una perdita. Io non credo che se le società avessero realizzato dei guadagni lo Stato avrebbe avuto successo chiedendo un ribasso del premio. Perché dunque dare questo aumento, ed un aumento così notevole? E per giunta questo aumento poteva — dato e non concesso che fosse necessario — avere la sua ragione d'essere per un certo periodo e quindi non era il caso di stabilirlo fino al 1946; quando naturalmente le condizioni della navigazione potevano facilmente mutare nel tempo; ed era necessario che mutassero per i tanti coefficienti che vi influiscono.

Con questi aumenti le spese dei servizi sovvenzionati sarebbero, per l'anno corrente, secondo il prospetto della legge 13 dicembre 1928, per i servizi indispensabili, di 156.255.000 lire, e per gli altri che si chiamano « utili » di 51.250.000. Prima di quest'anno, del 1932, ve n'erano anche altri. Ossia c'erano tre categorie. Un altro ordine di servizi era quinquennale, e pare che abbia cessato di essere in vigore.

Poi vennero le norme per la cessione di questi sussidi; e nelle norme che dovevano avere un valore puramente regolamentare si stabiliva che lo Stato assumeva l'obbligo della garanzia; una garanzia che non potevano dare le navi, per il valore di 20 milioni di dollari.

Si aumenta ora l'assegnazione di 5 milioni per le spese di demolizione. In altri termini i bastimenti a scafo metallico che debbono essere demoliti procureranno a quelli che li demoliscono un premio che in cifra totale assommerà a cinque milioni.

Poi c'è il decreto-legge che riguarda la Società Libera Triestina per un importo di dodici milioni e novecentomila lire. E, così, per fare una osservazione, tutti i premi della marina sovvenzionata che nel 1905 assommavano a tredici milioni, forse anche un po' meno, ora con il Regio decreto-legge che viene innanzi al Senato e che stabilisce il premio di navigazione, arrivano alla cifra nientedimeno di circa quattrocento milioni.

Un premio che venne chiamato di armamento fu stabilito già con altra legge portata alla Camera il 20 giugno 1929, ma per verità

quello si riduceva ad un'applicazione dell'articolo 17 del Regio decreto del 1926; e quindi poteva portare realmente un altro carico, in quanto costituiva un'altra ragione di erogazione di somme, ma non influiva sulla somma generale.

Ora si tratta di stabilire un premio di navigazione. Come tutti sanno, il regime dei premi e sovvenzioni per la marina mercantile è stato molto combattuto; anche in Francia, dove è stato più sviluppato, non si è ottenuto con questo regime tutto il vantaggio che ci si riprometteva. E la cosa è naturale, perchè l'economia moderna ha rovesciato quella ch'era la posizione dell'economia antica. Nell'economia antica era il commercio che prevaleva sull'industria, ora invece è l'industria che prevale sul commercio. E, per dirla con parole più spiccie, quando vi è materia da esportare perchè l'industria è fiorente, il commercio, che ne è una dipendenza, può dare facilmente alimento alla marina mercantile.

È quello che è successo in Germania dove prima della guerra ci sono state delle Società che hanno persino rifiutata la sovvenzione!

Ma il premio di navigazione per la stazza lorda è un premio che si presta, non voglio dire à tutte le frodi, ma a tutti gli errori; perchè si tratta di fare navigare molto spesso a carico vuoto. E non s'intende perchè si debba fare questo.

Nella relazione della Commissione di finanza del bilancio del 1929-1930 si faceva ascendere tutto il carico di sovvenzioni e premi alla Marina mercantile a 293 milioni: 227 milioni per le spese ordinarie e 65 per le straordinarie; se a questi si aggiungano i 70 milioni che si vorrebbero dare ora come premio di navigazione e i 5 milioni come premio di demolizione, si arriva ai 400 milioni circa, il che vorrebbe dire assicurare un vantaggio del 5 % a capitali che dovrebbero essere per lo meno di 8 miliardi e che non dovrebbero ritrarre d'altra parte nessun guadagno. Il conto è questo.

Non so se tutti hanno prestato attenzione a ciò che ha detto testè l'onorevole Supino nella sua relazione sui decreti registrati con riserva. Una di queste società sovvenzionate era incorsa, per violazione di contratto all'articolo 53 del capitolato, in una penale di 10 milioni circa di lire. Il Governo, e non fece

cosa regolare, la esentò dal pagamento di questa penale con un decreto.

Non avendo la Corte dei conti registrato il decreto, il Governo chiese si registrasse con riserva. La pratica andò davanti al Consiglio di Stato, il quale dette un parere sfavorevole, aggiungendo semplicemente che, se il Governo credeva per ragioni contingenti di esentare la società da questa penale, poteva darsi corso al decreto. Ma la esenzione è avvenuta contro legge.

Si aggiunga un altro fatto. Questa stessa società sovvenzionata, oltre ad essere stata esentata da una penale a cui doveva soggiacere, l'anno scorso ha distribuito il 10 % sulle proprie azioni. Io non riesco a capire perchè una società che distribuisce il 10 % sulle azioni, che fece salire le sue azioni a 500 lire, debba poter usufruire di simili agevolazioni.

Io non sono in condizioni di poter esaminare la situazione delle altre società. Faccio notare solamente gli inconvenienti odierni. Tutti sanno come sulle convenzioni marittime sono caduti alle volte dei Ministeri (*Ilarità*). Non spero certo di far cadere, ora e per questo, il Governo di Mussolini.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Rideremo poi insieme.

CICCOTTI. Ma non di queste erogazioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Anche di questa erogazione.

CICCOTTI. Onorevole Ciano, io dicevo che sulle convenzioni marittime sono caduti anche dei Ministeri, tanta è stata la passione che si è messa nelle relative discussioni; anche perchè vi erano degli interessi opposti che entravano in lizza e perchè vi erano degli studiosi che ne trattavano pubblicamente. Ed ora io penso, che, se non si fosse richiamata, oggi, l'attenzione su questi decreti chi se ne sarebbe accorto? La libertà ha anche un valore economico in quanto rende possibile la discussione sulle opportunità e le responsabilità di erogazioni di fondi pubblici.

Noi ci troviamo in condizioni difficili; e non mi sembra che si possano usare larghezze quando si ha un bilancio con un disavanzo confessato di un miliardo e 800 milioni. Mi sembra invece che il bilancio dello Stato stia diventando come la Diana di Efeso dalle cento mammelle; e mentre basterebbe l'esercizio di

due sole di queste mammelle per esaurirla, sono chiamate in funzione tutte, rendendo più complicata e artificiosa tutta l'economia generale.

Si spende troppo e non sempre bene. Da ogni parte s'invocano economie; si è convocata anche una commissione per l'economie. Che cosa ha proposto? Mistero! Che cosa ha deliberato? Non se ne sa nulla. Eppure si continua a spendere largamente. Vorrei poter calcolare tutte le spese sempre rinnovate per tutte le adunate che costituiscono una specie di mobilitazione ricorrente e permanente e che pur devono essere molto costose.

Eppure la presente crisi non si è ancora ripercossa compiutamente sul bilancio dello Stato. Invocavo l'altro giorno una pubblicazione da cui si potessero vedere tutte le imposte non pagate, tutti i beni che vanno all'asta e che non trovano compratori. Quando si farà una revisione della imposta complementare nel venturo anno, lo Stato avrà da fare con cespiti cessati, con cespiti ridotti. A che punto si arriverà? Perciò bisogna andare molto cauti con le spese che non siano assolutamente necessarie. Da parte mia nego quindi il mio voto ai decreti-legge in questione.

SECHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Non so se i colleghi saranno molto grati al senatore Ciccotti di questo preludio alla discussione del Bilancio della marina mercantile.

CICCOTTI. Ma io non vado in traccia di riconoscenza.

PRESIDENTE. Onorevole Sechi, non vada in traccia di interruzioni. (*Si ride*).

SECHI. Noto che certamente saranno molto riconoscenti al senatore Ciccotti tutti coloro che all'estero seguono non proprio con simpatia lo sviluppo e la resistenza della nostra marina mercantile in questo tempo di crisi; tutti coloro che all'estero, in rassegne tecniche e anche nella grande stampa politica, parlano molto erroneamente di protezionismo nel quale la marina mercantile italiana si adagierebbe, e vogliono trovare in esso le ragioni della resistenza di cui gli armatori e i costruttori italiani hanno dato e danno tante notevoli prove, in confronto delle industrie similari straniere.

La crisi, onorevoli colleghi, voi lo sapete

bene, investe le attività marittime di ogni paese dal 1921, e tutti i governi hanno cercato e cercano di alleggerirne il gravame per i propri cantieri e per la propria bandiera con provvedimenti, che talvolta risultano nei bilanci e sono discussi nei parlamenti, talvolta in taluni paesi — non però nell'Italia fascista — sfuggono alla pubblica discussione.

Io non vorrei che il Senato rimanesse sotto l'impressione di quanto è stato detto dal precedente oratore. Non si è parlato soltanto della sovvenzione alla « Libera Triestina » e della opportunità o meno di concederla, che è l'argomento del disegno di legge in discussione; si è parlato di premi di costruzione, di premi di navigazione, di opportunità delle sovvenzioni in genere, e chi più ne ha più ne metta. La stampa straniera se ne gioverà a sostegno di tesi molto care in taluni ambienti, ed io parlo proprio per tentare di porre una remora al cumulo di inesattezze che per la ennesima volta saranno in proposito pubblicate.

Premi di costruzione e rimborsi daziari, determinati dalla legge, se non erro, del 1926; ma essi non favoriscono per nulla la marina mercantile; se ne avvantaggia, invece e soltanto, l'industria delle costruzioni navali che è tutta un'altra cosa; bisogna dirlo chiaro ancora una volta. E perchè vanno ai cantieri questi vantaggi? Perchè in Italia il carbone costa più che in Inghilterra e in Germania, e l'industria delle costruzioni navali, pur avendo maestranze eccellenti e dirigenti di alta classe, non potrebbe sostenere la concorrenza straniera per queste circostanze naturali, che non abbiamo in casa carbone e abbiamo troppo poco ferro. Siccome per proteggere l'industria siderurgica vi sono dazi sulle lamiera che vengono dall'estero, è naturale che il dazio sia rimborsato quando le lamiera servono per costruire navi, altrimenti il costruttore italiano dovrebbe far pagare la nave mercantile più di quello che costerebbe in Germania e in Inghilterra, e l'armatore avrebbe la convenienza di farla costruire all'estero: ma noi vogliamo invece che le navi destinate alla nostra bandiera siano costruite in Italia, e diamo al cantiere il tanto strettamente necessario per compensare il maggior costo del carbone o del ferro. Comunque, ripeto, di questo provvedimento la marina mercantile, per essere più preciso, la flotta mercan-

tile e i suoi armatori non traggono vantaggio di sorta: e allora perchè parlarne a proposito di sovvenzioni, che invece vanno effettivamente agli armatori esercenti determinate servizi di linea?

Si è in proposito accennato a dividendi del dieci per cento. Io, che pur seguo queste cose, non ho notizia alcuna di società sovvenzionate che abbiano dato dal dopo guerra in poi siffatti dividendi. So che molte navigano da tempo in tempesta: comunque, se l'onorevole ministro delle comunicazioni conosce società sovvenzionate così floride....

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Attendiamo di saperlo dal senatore Ciccotti.

CICCOTTI. La Rubattino.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma la Rubattino è morta da un pezzo!

SECHI. Il senatore Ciccotti intende forse alludere alla Navigazione Generale Italiana. Ora la Navigazione Generale Italiana non è affatto sovvenzionata per le linee che esercisce con l'America del Nord, col Brasile e col Plata.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Perfettamente.

SECHI. Tutte le Società italiane che eserciscono traffici transatlantici non hanno un soldo di sovvenzione dal Governo, mentre quelle francesi prendono ben sessanta milioni soltanto pel Nord America. Ciò malgrado le nostre Società fanno ottima figura in quella importantissima zona, ove il traffico è conteso dalle maggiori bandiere di tutto il mondo, e tengono ben alto nelle stesse il tricolore.

CICCOTTI. Le risponderò a suo tempo.

SECHI. Ella potrà rispondere quello che crede, ma non potrà negare il fatto indiscutibile che la Navigazione Generale non prende un soldo di sovvenzione per le linee dell'Atlantico: e parimenti tutte le altre Società italiane.

È vero che la Navigazione Generale è interessata in talune società sovvenzionate, ma ho molto fondato motivo di ritenere che per la Navigazione Generale queste aziende costituiscono da qualche anno piuttosto un gravame che un vantaggio.

Si dice: le sovvenzioni sono state di recente aumentate; sì, perchè altrimenti tutte le Società esercenti linee sovvenzionate avrebbero dovuto sospendere i servizi e sarebbe venuta a mancare quella ben congegnata rete di linee di

comunicazione coi maggiori mercati del mondo, che il ministro Ciano è riuscito ad istituire quando cominciò ad occuparsi di questa materia. Orbene, questa rete è una necessità assoluta per i nostri commerci, soprattutto di esportazione. Quando c'è la nave italiana che parte, arriva la nave olandese, inglese o svedese ed offre il nolo più basso per portare la stessa mercanzia; ma quando non c'è la nave italiana che fa scalo regolare da Genova, da Trieste o da Venezia, allora la nave olandese, inglese o svedese, quando arriva comincia a dire: vediamo se c'è posto nella stiva; e finisce: proprio per farvi un piacere accettiamo la vostra merce, ma dovrete pagare tanto di nolo. Questa è la morale della favola, quando manca la linea di navigazione nazionale: anche questa, per quanto sovvenzionata, cercherà di tenere i noli più alti (ed è naturale), ma se esagera troppo c'è sempre modo di metterla a posto, mentre per la bandiera estera nulla si può fare.

Immenso è il beneficio che risulta da questa organizzazione mondiale di linee regolari che portano la nostra bandiera nei maggiori empori di tutto il mondo; immenso anche per la sua portata morale. Quando l'*Augustus* o il *Conte Grande* arrivarono la prima volta a New York o a Buenos Aires fu una battaglia vinta per l'Italia: ancor meglio sarà quando fra breve solcheranno l'Oceano il *Conte di Savoia* ed il *Rex*. E si tratta di linee non sovvenzionate, onorevoli colleghi...

CICCOTTI. Ma non c'è un premio di armamento?

SECHI. Verremo al premio di armamento, onorevole Ciccotti.

Vedo con piacere che, contrariamente ai miei meriti, i colleghi prestano una certa attenzione a questa chiacchierata e conto di profittarne. Parleremo anche dei premi di armamento.

Questa rete di linee regolari che investe i maggiori mercati del mondo, che ci consente di portare i nostri tessuti, la nostra seta artificiale in Cina ed in Australia, senza iugulazioni di noli e di tempi d'imbarco, è sommamente utile alla nostra esportazione, alla nostra espansione nel mondo. I benefici di questi servizi si sentono in massimo grado quando... non esistono: perchè finchè ci sono,

è evidente che la nave estera è quanto mai servizievole, premurosa e magari noleggia in perdita.

Ma la musica cambierebbe completamente tono, quando la linea italiana non esistesse, ritornerebbe al tono dell'anteguerra che i nostri esportatori ben conoscono.

Questa rete sovvenzionata è altresì utilissima per avviare direttamente in Italia taluni traffici di importazione, che molto interessano l'economia nazionale: quando essa non esisteva, per queste importazioni eravamo schiavi dell'estero, il nostro mercato del caffè era ad Amburgo, del cacao era a Londra; oggi invece queste e molte altre merci arrivano direttamente a Genova a Trieste, che diventano empori internazionali per i relativi commerci. Le commissioni, i sovrapprezzi non vanno più a vantaggio di stranieri.

L'Italia che, come qualsiasi altro grande paese del mondo, ha bisogno di sviluppare e di sostenere i suoi traffici coi mercati d'oltre mare, non può fare a meno di una flotta mercantile che porti la sua bandiera in servizio regolare di linea su tutti i maggiori empori del mondo. Se si riconosce questa necessità bisogna spendere tutto quello che all'uopo è necessario, non un soldo di più, ma il necessario sì. Gli aumenti delle sovvenzioni devono lasciarci su questo punto pienamente tranquilli; essi sono venuti quando tutte le società esercenti linee sovvenzionate lavoravano in perdita, non per cattiva amministrazione, ma per la depressione dei traffici che dal 1921 è sempre continuata, e nell'ultimo biennio si è accentuata in maniera oltremodo grave: mai si sono avuti indici di noli così bassi come nel 1930 e soprattutto nel 1931. Depressione mondiale, badiamo bene, che ha colpito altre bandiere in misura ben più grave della nostra.

Non ci è gusto a godere dei guai altrui, ma basta scorrere la stampa marittima straniera, per trovare frequentissimi esempi di situazioni disastrose. Due mesi or sono la « Cunard », una Società di navigazione potentissima e benissimo amministrata, che fu delle prime ad istituire il servizio a vapore di trasporto passeggeri nel Nord Atlantico, che ha sempre lottato per il famoso *Blue Ribbon*, due mesi fa, dicevo, ha determinato di sospendere la costruzione di un super-transatlantico di 70 mila

tonnellate, commesso a un cantiere di Glasgow.

Si è sentito qualcosa di simile anche per il super *Ile de France* della *Compagnie Générale Transatlantique* ma non ho in proposito notizie sicure: certo è che la situazione di questa grande azienda ha richiesto speciali provvidenze di Governo.

Tornando alla rete italiana di linee sovvenzionate, si trattava di decidere se tenerla in vita e in efficienza col minimo di maggiore spesa riconosciuta necessaria; oppure di lasciare che andasse gradualmente in sfacelo, assoggettandosi però a tutti i danni che lo sfacelo avrebbe recato alla economia e anche al prestigio della Nazione; perdendo inoltre il frutto di un lavoro assiduo e intelligente che avrebbe richiesto, quando ripreso, un nuovo, faticoso e difficile avviamento, perchè nel frattempo la bandiera straniera sarebbe subentrata alla nostra.

Questo, onorevoli colleghi, nessuno di noi certamente lo vuole: e allora approviamo, con animo pienamente tranquillo, questi indispensabili aumenti di sovvenzioni, sufficienti appena a mantenere le linee nella indispensabile efficienza.

Queste maggiori sovvenzioni — si è notato — sono concesse per periodi piuttosto lunghi, ma anche questa è una inderogabile necessità; le navi vanno a tempo opportuno rinnovate: quelle che erano ottime sino a ieri oggi cominciano a non andare più tanto bene e bisogna sostituirle, altrimenti è meglio sopprimere la linea cui sono addette.

Ma, per costruire navi nuove, bisogna anticipare notevoli capitali e assicurarne l'ammortamento. Come si potrebbe dunque fare un contratto del genere che durasse soltanto due o tre anni? Quale sarebbe la società che volendo curare pur modestamente gli interessi dei suoi amministrati accetterebbe siffatti termini? Sono indispensabili contratti di una certa durata, che assicurino il finanziamento e l'ammortamento delle navi di cui si riconosce necessaria la costruzione per l'efficiente esercizio di determinate linee. Nessuna preoccupazione dunque anche per questo punto.

Il premio di demolizione! Determina una volta tanto, perchè il provvedimento ha carattere temporaneo, la spesa di cinque milioni per

promuovere la demolizione di naviglio da carico non più atto alle odierne esigenze dei traffici.

Il premio di navigazione! Determina una volta tanto, perchè anche questo provvedimento ha carattere temporaneo, la spesa di 70 milioni che andranno ripartiti fra gli armatori, i quali — in questo periodo quanto mai difficile — riusciranno a far navigare le proprie navi da carico.

È un gravame complessivo di 75 milioni, certo non gradevole, ma pienamente giustificato dalle gravissime difficoltà in cui attualmente si dibatte l'armamento da carico nazionale. Tra le navi da carico, vi sono quelle che vanno cercando noli attraverso i mari e li afferrano dove possono, i così detti *tramps* che nulla hanno da fare coi servizi di linea sovvenzionati, le modeste ma tanto utili carrette che trasportano i cereali, i fosfati, i minerali, e devono accontentarsi dei noli oltremodo bassi che, per l'esuberanza del tonnellaggio e la conseguente larghezza dell'offerta di stive rispetto alla domanda, sono da tempo consuetudinarii in tutti i settori. Fino allo scorso anno se ne erano salvate le navi cisterna, ma da allora sono anche esse colpite come i *cargo* che trasportano merce alla rinfusa.

Quindi, crescente numero delle navi da carico disarmate, quindi crescente disagio degli armatori per pareggiare le entrate e le spese delle navi che ancora tengono il mare.

Orbene, fino allo scorso autunno nessun aiuto statale aveva avuto l'armamento da carico italiano, ed aveva sino allora resistito abbastanza bene per virtù e sacrificio degli armatori e della gente di mare. Ma la sterlina, e con essa altre valute di paesi nordici, decadde allora dalla parità aurea; e poichè i noli merci si contrattano in tutto il mondo in sterline, i nostri armatori continuavano ad incassare sterline svalutate ma dovevano pagare in buone lire italiane una notevole aliquota delle loro spese di esercizio: invece gli armatori di altri paesi riscuotevano, sì, sterline svalutate, ma pagavano tutte le loro spese con le stesse sterline.

Io non ho avuto confidenze da nessuno, ma credo di non errare se dico che il determinante maggiore dei provvedimenti tempestivamente intervenuti a sorreggere la marina da carico

fu proprio la circostanza cui ho accennato, che rendeva impossibile all'armatore italiano sostenere la concorrenza di chi incassando ugualmente, spendeva di meno.

La caduta della sterlina deprimeva altresì il prezzo già assai basso del naviglio destinato alla demolizione, ed esso diveniva sempre più numeroso ed ingombrante anche nei nostri porti: languivano in ozio forzato le abilissime maestranze specializzate in quel lavoro; sempre più numerosa diveniva la schiera dei marittimi impediti di esercitare il loro nobile e duro mestiere.

Promuovendo la demolizione del naviglio meno efficiente, e soltanto per complessivo tonnello di 200.000 tonnellate di stazza lorda, ben modesta aliquota del milione e mezzo circa di tonnellate del nostro naviglio da carico di lungo corso; incoraggiando con un modesto compenso, che mai spingerà nessuno a navigare a stive vuote, a tentare ancora la sorte in questo tanto difficile periodo, il Governo fascista ha provveduto a necessità evidenti d'ordine economico e al tempo stesso sociale: io credo che i relativi provvedimenti ben meritano il vostro plauso e il vostro suffragio.

Non abbisognavano certo di essere da me appoggiati, e non per questo vi ho forse troppo a lungo intrattenuto: mi ha indotto a parlare soltanto il desiderio che cose dette con le migliori intenzioni, non determinino all'estero apprezzamenti inesatti sulla natura e sulla portata dei provvedimenti in discussione.

CICCOTTI. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICCOTTI. Sta bene. Il fatto personale in questo caso, per il modo come ha impostato la discussione l'onorevole Sechi, si confonde con la trattazione obbiettiva dell'argomento. L'onorevole Sechi, più che discutere l'argomento, lo ha trattato in relazione alla mia persona, attribuendomi intenzioni che non potevo avere e che non ho, poichè io non ho inteso che richiamare l'attenzione del Senato su una questione che ne è certamente degna.

L'onorevole Sechi ha cominciato col dire che io avevo chiesto la parola sulla convenzione della « Libera Triestina » e che poi ho parlato del resto. Non è esatto: io mi sono

iscritto a parlare sui numeri 7, 10 e 11, cioè anche sui premi di navigazione e sul resto. E allora era naturale che per chiarire l'argomento dovessi rifarmi un po' da principio, calcolando il carico complessivo di premi e sovvenzioni per far vedere di quanto venisse ad essere gravato, con le nuove erogazioni, il bilancio. Ma non ho inteso di discutere l'argomento generale delle sovvenzioni marittime: non era nè il luogo, nè il tempo.

La questione non è così semplice come ha voluto accennare l'onorevole Sechi. Ma, dal momento che i 70 milioni che si aggiungono ora rappresentano un eccesso per il bilancio italiano, era bene che io calcolassi tutte le altre somme che erano state prima stabilite od erogate.

Ed un'altra cosa vorrei fare osservare all'onorevole Sechi. Egli ha cominciato a dire come non credeva che questa fosse cosa opportunamente discussa e che all'estero si sarebbero rallegrati. Ma che cosa crede l'onorevole Sechi, che io non abbia amore per il mio Paese? Questo amore si mostra appunto parlando liberamente e dicendo anche ciò che a qualcuno non può piacere. E poi questo dell'estero è un argomento ormai sfruttato, a cui ricorrono troppo spesso tutti coloro che vogliono fare il buio dove occorre la luce. Del resto io non ho trattato l'argomento su documenti segreti. Volete che all'estero non sappiano cosa si chiede al bilancio italiano per sussidiare la marina mercantile? Ma lo sanno meglio di noi; ed è dunque miglior cosa parlarne qui pubblicamente, poichè allora si vedrà all'estero quali sono le ragioni che militano in favore dell'una tesi o dell'altra.

E proseguendo vorrei dire altre cose.

Mi ha fatto colpa l'onorevole Sechi perchè io ho parlato di premi di costruzione. Ma ripeto, ne ho parlato in quest'occasione per far vedere il carico dello Stato.

Tanto vero che la Commissione di finanze, quando ha redatto la relazione del 1929, ha fatto una somma di tutte queste cifre, arrivando a 293 milioni.

Io non posso discutere qui a fondo di questo argomento: non sarebbe l'ora e nemmeno mi sarebbe consentito. Osservo però che non è argomento questo da trattarsi con formule semplicistiche. Basti dire che ci sono gli inte-

ressi concorrenti dell'industria siderurgica, gli interessi dei cantieri e quelli degli armatori, che sono perfettamente opposti, perchè l'armatore avrebbe interesse ad avere la nave al minor costo possibile, il costruttore ad avere il ferro al minor prezzo possibile e così via dicendo; sicchè ben fu detto che la coincidenza è un cointeresse delle persone, non dell'industria.

Poi si dice: queste sovvenzioni marittime sono necessarie.

Orbene io potrei essere — se pure e davvero sono — caduto in errore, quando ho detto che sia stata una società sovvenzionata quella che ha dato il 10 per cento di dividendo. Non sono addentro nel mondo degli affari e posso essermi sbagliato; ma faccio osservare che il mio ipotetico, incidentale sbaglio va interpretato come deve essere interpretato. Coloro che hanno interesse nell'esercizio della marina mercantile, sono sempre gli stessi che compaiono ora sotto una forma ora sotto un'altra. Ora se c'è una società che non è sovvenzionata e che guadagna il 10 per cento, la società sovvenzionata dovrebbe guadagnare per lo meno altrettanto e perciò potrebbe rinunciare alla sovvenzione.....

*(Proteste, rumori).*

*Voci.* Ma le società sovvenzionate hanno oneri che non gravano su quelle libere.

CICCOTTI. Io ho studiato l'argomento ed ho visto anche ciò che è stato sostenuto, a cominciare da chi è stato considerato come il più esperto in questa materia: il Ballin, che rifiutò una volta la sovvenzione.....

SECHI. Quando le cose andavano bene. Ciò avveniva anche in Inghilterra quando le cose prosperavano.

CICCOTTI. Inoltre le sovvenzioni, che non sono poi affare di oggi, hanno questo inconveniente, che addormentano l'esercente. *(Nuove proteste, rumori).*

Beati loro! che una questione tanto discussa e tanto grave credono di poterla risolvere con una risata, perchè credono di avere il monopolio della sapienza. Ma, anche e massimamente in questo caso, non s'intende l'intolleranza.

Ripeto: si tratta di cose dette anche da economisti di vaglia, i quali potevano portare una nota giusta in questa materia.

Inoltre io mi sono riferito al carico relativo: non ho voluto fare la questione in astratto, in linea assoluta, delle sovvenzioni marittime. E così faccio osservare all'onorevole Sechi ciò che anche è stato detto ed autorevolmente: che cioè le sovvenzioni possono essere date giustificatamente ma per un certo tempo; perchè o riescono ad avviare una corrente di traffico ed allora hanno raggiunto il loro scopo, e trovano il compenso nei noli senza ulteriore bisogno di sovvenzione; o non riescono ad avviarla, ed allora vuol dire che quelle linee sono incapaci di produrre quegli effetti che si speravano oppure che le sovvenzioni non sono state ben collocate.

*(Interruzione del senatore Sechi).*

Come il senatore Sechi vede, io sto trattando l'argomento in maniera obbiettiva se pure per semplici accenni. Eppoi la cosa va osservata in relazione alla potenzialità del paese perchè ogni nazione può essere assoggettata ad uno sforzo, ma fino ad un certo punto. E qui, in questo decreto-legge: la questione io l'ho trovata esposta in maniera troppo magra, senza le adeguate giustificazioni. Si potevano portare i bilanci degli armatori, si poteva indicare che cosa si era riusciti ad esportare in un luogo o in un altro: insomma si potevano dare delle giustificazioni che invece mancano. Perchè io sono pragmatista, ed alla realtà mi arrendo. Perchè dunque si dovrebbe fare tutta questa nuova e ingente spesa? Si parlerà della necessità di dar lavoro al personale: l'argomento sempre invocato — a diritto e a rovescio — in simili occasioni. Ma non è il miglior modo e il più economico di beneficiare il personale, quello dei viaggi a vuoto che esigono sempre una spesa — e quanto grave! — di carbone e altri generi importati. Bisogna preoccuparsi che se si esaurisce la potenzialità economica del paese e se si danneggia il paese coll'imporre uno sforzo che non può sopportare, accade che esso produrrà di meno; e se lo scopo delle sovvenzioni e dei premi è quello d'incoraggiare l'esportazione, non si riuscirà quando le possibilità di questa esportazione saranno troncate.

Ma a me non fanno nulla ostilità e rumori. Io non parlo per raccogliere favore o favori. Dovevo respingere l'idea che quasi avessi un secondo fine per parlare così.....

*Voci.* No, no.

CICCOTTI. Perchè allora si potrebbe dire ugualmente che coloro che sostengono le sovvenzioni lo fanno perchè vogliono fare un piacere a chi le riceve. (*Commenti*).

Io tratto, ora come sempre, la questione nella sua obbiettività. E nell'attaccare questa questione io non m'illudevo di far respingere questi decreti-legge: ho voluto solo portare qui un avvertimento, ho voluto fare alcune osservazioni. Il Governo sa e vede come ogni giorno sono chiesti dei contributi e sussidi per la marina mercantile come per altre industrie e produzioni. Basta dare uno sguardo agli stampati che ogni giorno ci si presentano per vedere di quanto e in quanti modi cresce la spesa. Da chiunque è chiesta qualcosa. E quindi bisogna compenetrarsi dei diversi legittimi interessi, per valutarli e proporzionarli e conciliarli alla loro giusta ragione.

Ho detto ciò che mi pareva doveroso dire. Ognuno voterà come crede. (*Approvazioni*).

CELESIA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA, *relatore*. Il compito del relatore della vostra Commissione è assai più semplice di quello che non sarebbe se volessi entrare, e ne avrei una certa volontà, negli argomenti delibati dall'onorevole Ciccotti e dall'onorevole Sechi. Ma mi limiterò a giustificare i tre provvedimenti contingenti su cui si sono appuntate le osservazioni del senatore Ciccotti.

Non so se ho capito bene: ma mi sembra che il collega Ciccotti abbia detto che una relazione è un po' magra. Può essere, è magro anche il relatore. (*Viva ilarità*). Ma, veda, la ragione della magrezza della relazione si fonda appunto sul fatto che non si è voluto uscire dai limiti della contingenza dei tre provvedimenti che oggi dovremmo approvare o respingere, ma probabilmente approvare (*si ride*), senza entrare nel *mare magnum* di una bellissima discussione, ma che secondo me esorbita dai limiti dei tre provvedimenti.

Vorrei, se il Senato me lo permettesse, aprire una parentesi soltanto per dire all'onorevole Ciccotti che, quando egli accenna alle crisi ministeriali, forse la sua memoria si riferisce ai lontanissimi tempi di una giovinezza ormai tramontata nei quali i Ministeri scivolavano ogni 90 giorni su questioni come quelle dei premi della marina mercantile! Anche allora,

onorevole Ciccotti, noi sedevamo in parti avverse, quantunque poi in un fortunato momento ci siamo trovati insieme a difendere gli interessi della Patria minacciata. Oggi io sono ben lieto che i Ministeri non debbano più scivolare su queste questioni ed abbiano con la loro solidità dato a tutto il mondo un bellissimo aspetto di forza e di costanza.

CICCOTTI. Ma io non volevo mettere nessuna buccia di limone!...

PRESIDENTE. Onorevole Ciccotti, ella ha già parlato due volte e interrotto almeno trenta volte; la prego di non interrompere più oltre.

CELESIA, *relatore*. Io spero di dire poche ma solide ragioni, che valgano a convincere il Senato e il senatore Ciccotti che si tratta di tre provvedimenti assolutamente necessari, che dovevano essere presi per impedire imminenti e gravi danni sia alla marina mercantile che agli interessi economici del nostro Paese.

Parlerò prima del premio di 5 milioni per le demolizioni.

Di provvedimenti di tal genere ne ho visti, ne ho letto largamente e ne ho sentito discutere in tutti i Paesi del mondo, dai maggiori giornali della marina di tutto il mondo. Io non sono un armatore nè sono figlio di armatori o di marinai — dovrei per questo risalire a molte generazioni — ma ho sempre seguito con affetto e con interesse questa importantissima parte dell'economia nazionale e posso dire che su questi provvedimenti si è fatta una larga discussione in tutto il mondo. Da noi in Italia era assolutamente necessario fare ciò per questa ragione: nei nostri porti, nei quali in conseguenza della crisi mondiale è diminuito il movimento effettivo, è invece aumentato disgraziatamente il ristagno delle navi; i maggiori nostri porti ed anche taluni dei minori sono diventati purtroppo dei cimiteri nei quali si adagiano le navi che non possono più navigare per quella serie di ragioni cui ho acutamente accennato nella relazione e che mi guarderò qui dal ripetere. Parte delle nostre navi mercantili e da carico non possono più navigare per la deficienza dei noli, per l'eccesso di tonnellaggio e per la diminuzione dei traffici; d'altra parte le costruzioni navali proseguono malgrado la crisi, ma debbono anche subire la concorrenza dei Paesi che sussidiano i loro cantieri, e non possono evitare che esista del materiale più

perfezionato e più rapido, il che pone le nostre navi meno giovani e meno efficienti nell'impossibilità di navigare, impossibilità che si prevede potrà durare anche nel futuro.

Quindi s'impondeva la soluzione di questo problema per togliere di mezzo queste navi che possono prestarsi ad una conveniente demolizione; ma siccome il materiale di demolizione è diminuito di valore presso di noi, perchè all'estero si demolisce e il materiale s'importa anche in Italia, così era necessario dare un piccolo sussidio a quel determinato numero di armatori che si prestano e che vogliono adottare questi provvedimenti per incoraggiarli a far demolire le navi.

Posso assicurare l'onorevole Ciccotti, per dati avuti dalla stessa Amministrazione, e per fatti che sono pervenuti a mia personale conoscenza, che il provvedimento è già in parte in esecuzione e quindi i vantaggi che da esso si aspettano sono già in una parte realizzati. Mediante queste demolizioni, incoraggiate con il sussidio, d'altronde modesto, di 5 milioni, credo che oltre 60 mila tonnellate (se sbaglio l'onorevole ministro mi corregga) siano già demolite.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. 120 mila tonnellate hanno avuto il premio.

CELESIA, *relatore*. Si vede che il mio ricordo si riferiva a qualche mese passato.

Veda, onorevole Ciccotti, questo provvedimento si rende utile già per se stesso non fosse altro perchè libera una parte dei nostri porti dalla inutile giacenza di queste navi e libera gli armatori dalle forti spese che le navi in disarmo portano, quantunque le spese possano essere minori delle spese di esercizio.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. E dà modo anche di far lavorare gli operai.

CELESIA, *relatore*. Specie poi in una classe dove è maggiormente sentita la disoccupazione. In questo momento contingente e particolare, la Commissione ha ritenuto che questo risponda ai bisogni attuali e immediati del Paese.

Passo ora al secondo progetto, al disegno di legge che riguarda i premi di navigazione. Veda onorevole Ciccotti, non entrerò nemmeno negli argomenti indicati dall'onorevole Sechi. Non facciamo una questione di principio; in altri momenti la questione di principio doveva e poteva essere fatta, quando discutendosi le

antiche leggi si dibatteva se convenisse incoraggiare con premi la marina mercantile, la costruzione e la navigazione, e si discuteva quale parte dei premi andasse a beneficio della siderurgia, quale a beneficio dei cantieri e quale a beneficio degli armatori. Oggi queste discussioni, secondo me, non si debbono fare, non affiorano nell'esame dell'attuale disegno di legge. Si tratta semplicemente di venire in aiuto, me lo lasci dire, in questo momento disgraziato, della classe dei privati armatori che soffrono più di tutti, che da anni combattono con tenace costanza e con forte volontà contro la crisi invadente, che hanno continuato a navigare con limiti di guadagno ridottissimi, alle volte in perdita e certamente con tali limiti che in altri Paesi non sarebbero stati considerati guadagni. A questa gente, che non ha avuto aiuto in questi anni scorsi e che ha consumato i guadagni realizzati in altri tempi, bisognava pur dare un minimo di ossigeno, perchè potessero navigare ancora un poco, perchè si aprisse loro uno spiraglio di speranza nell'avvenire di migliori tempi economici. Credo, onorevole Ciccotti, che la marina mercantile oggi in nessuna parte del mondo risponde alla parola esatta: non esiste più una marina mercantile nel vero senso della parola, che vuol dire esercizio, attività economica indipendente dal Governo, affidata cioè all'attività di cittadini, di organi economici, di società, che possa andare innanzi con mezzi propri. Credo che ciò non esista più. Sono casi particolarissimi di armatori o commercianti o industriali che ancora possono navigare con i propri mezzi, giacchè la marina mercantile oggi in quasi tutti gli Stati del mondo è diventata la sesta o settima arma di Stato e, notate bene, fra tutti gli Stati, se ve ne è uno che si è mostrato modesto nell'aiutare, è precisamente lo Stato italiano. Tutti quanti, anche coloro che pudicamente negano, aiutano la propria marina mercantile, spesso danno assai di più di quanto non si dia alla marina mercantile italiana.

Ora questo modesto sussidio che si concreta ed è stato consolidato in 75 milioni per un anno, che non possono essere superati in nessun caso, non è che il mezzo di far ancora navigare, se è possibile, quegli armatori di buona volontà che, attraverso la loro sperimentata energia di decenni e cinquantenni di lavoro, ricordan-

dosi di essere figli di un paese marinaro, vogliono navigare malgrado tutto; è la goccia di rugiada al cespite dell'appassita rosa. Vogliamo farli navigare nella speranza che si aprano un giorno o l'altro orizzonti più favorevoli.

*Vivere non necesse: navigare necesse.*

Quindi, ritengano i colleghi e in particolare il senatore Ciccotti, questo sussidio è quanto di meno si potesse fare per coloro che in questo momento chiamerò i paria della marina mercantile.

Inoltre bisogna anche tener presente la disoccupazione realmente grave, più grave forse di quella che si verifica in tutte le altre industrie; vediamo i nostri marinai sparsi sulle nostre riviere adattarsi a tutti i lavori a causa dei mancati ingaggi. Ed è bene non dimenticare quali preziosi servizi abbia reso durante la guerra la marina mercantile al nostro paese, pur di tenere alto il nome italiano; non lesiniamo questo sussidio che altri, come giustamente ha detto il collega Sechi, nascondono nelle pieghe, non dico dei bilanci, ma di non so quali spese non confessate. (*Approvazioni*).

Passo al terzo disegno di legge.

Non entro a parlare della società di cui ha parlato il senatore Ciccotti, giacchè non ne conosco le condizioni; può essere che abbia dato il 10 %

*Voci.* No, no.

CELESIA, *relatore*. Posso però dire che le azioni della « Libera Triestina » sono assai poco quotate in borsa e questo dico non come relatore, giacchè la Commissione non doveva e non si è occupata delle condizioni della società. La Commissione si è occupata di verificare, e questo lo ha fatto con scrupolo e con coscienza, se l'aumento oggi proposto di sovvenzioni fosse realmente proporzionato e rispondente alle perdite che la compagnia aveva avuto e si è convinta che queste perdite ci sono effettivamente. Sono d'accordo con il senatore Ciccotti come principio nel ritenere che in materia di linee sovvenzionate marittime si debba andare con la massima cautela e che si debba restringere il numero delle linee sovvenzionate, quando torneremo a tempi normali. Ma tenga conto di due cose, onorevole Ciccotti: innanzi tutto che effettivamente, nell'organico assetto che

nel 1926 si è dato al sistema delle linee sovvenzionate, nei confronti di quanto si spendeva da noi e dall'Austria, il complesso delle sovvenzioni era molto limitato. Noi, che siamo stati gli eredi della navigazione austriaca, abbiamo dato una sistemazione economica relativamente favorevole allora. Ora si sono dovuti fare degli aumenti, ma io ritengo che fossero necessari. Ad esempio, nella linea del Periplo Africano ognuno dei porti toccati parla alla nostra mente e al nostro cuore. Vi sono molte speranze anche non dette, anche lontane dai luoghi dove sventola la bandiera italiana. La navigazione su quella linea è difficile: l'importunità, le difficoltà di accesso, di sbarco, di attracco cagionano spese notevoli. Noi abbiamo dei traffici che non occorre di perdere. Mi permetto di ricordare che una parte di questa linea era fino a parecchi anni fa esercitata senza sovvenzioni da una linea libera che faceva capo ad un grande armatore genovese, che da parecchi anni ha dovuto abbandonarla; la si è ripresa in seguito a convenzioni fatte con la « Libera Triestina ». Noi oggi ci siamo convinti che quest'aumento, che risponde ai bisogni in una misura abbastanza modesta, sia per il momento necessario, e che convenga, accordarlo con questa moderata spesa di milioni, che non può rendere più grave di quello che è la situazione economica e finanziaria dello Stato italiano. Bisogna mantenere accesa questa fiaccola di speranza che l'Italia ancora nutre, e con ragione, nei traffici con quelle lontane regioni. Per questi motivi la Commissione, esaminata diligentemente la questione, ha creduto di proporvi di dare il voto favorevole a questo disegno di legge. (*Vivi applausi*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Onorevoli senatori, non abuserò a lungo della vostra benevolenza; ma voi comprenderete che dopo le osservazioni dell'onorevole Ciccotti io, che ho avuto l'onore per circa un decennio di presiedere alla marina mercantile, sotto la direzione del mio Capo, non possa nemmeno per pochi minuti lasciare il Senato sotto l'impressione di simili affermazioni.

Parlo prima dei disegni di legge indicati ai numeri 7, 10 e 11 dell'ordine del giorno.

N. 7. — Conversione in legge del decreto che riguarda la convenzione con la « Libera Triestina ». È stata presentata come una spesa nuova.

CICCOTTI. Non è nuova.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'onorevole Ciccotti, che ha detto di rimettersi avanti all'evidenza, ha detto pure che vi erano altri 88 milioni di carico. Egli doveva per lo meno sottrarre i dieci milioni circa che già pagavamo per le linee sovvenzionate della « Libera Triestina », ed allora il numero 88 non so come potrebbe averlo composto.

L'onorevole Celesia ha già illustrato a voi, onorevoli senatori, l'importanza di queste linee, importanza che io riconfermo perfettamente, perchè, se nell'Atlantico la marina italiana ha preso una posizione considerevole che deve ad ogni costo mantenere (*benissimo*), nel continente africano e nell'Oceano Pacifico la bandiera italiana deve sventolare vittoriosa e sventolarvi con dignità. (*Applausi*). È provvedimento più che giustificato.

E si tratta, onorevole Ciccotti, di una società che non solo non ha mai visto nessun dieci per cento, ma che ha perduto, totalmente o quasi, due volte il suo capitale, che è stata disgraziatissima, che ha rappresentato una vera sventura per i suoi azionisti. Credo che l'onorevole senatore Segre, presente in questa assemblea, che è il presidente di quella società, potrebbe probabilmente illustrare al Senato le condizioni della società stessa, che qualcuno pensa così largamente protetta e così privilegiata. (*Benissimo*).

Credevo che l'onorevole Ciccotti avesse potuto parlare su qualche articolo della convenzione. Non credo che possa infirmare il principio generale della convenzione stessa. Ed allora siamo perfettamente d'accordo.

I provvedimenti di cui ai numeri 10 e 11 dell'ordine del giorno del Senato sono già stati sufficientemente illustrati: sono provvedimenti di carattere contingente. Del resto la stessa struttura del provvedimento lo dice: premiare la demolizione di 200 mila tonnellate di stazza lorda, corrispondere per un anno un premio di navigazione. Ma l'onorevole Ciccotti, che ha parlato a questo riguardo degli interessi dei siderurgici, degli armatori, dei cantieri, non ha pensato che questo provvedimento riguarda

soprattutto gli operai che lavorano alla demolizione delle navi. Appunto per far argine alla disoccupazione di questa rispettabile classe di lavoratori, il Governo ha considerato l'opportunità, oltre che per altri effetti benefici, di demolire queste navi vecchie che occupano da troppo tempo i nostri porti.

Provvedimento del premio di navigazione. L'onorevole Ciccotti è vecchio parlamentare ed ha detto qui qualche frase che nella sua memoria ritorna come un ricordo di appunti a quei vecchi premi di navigazione, come un ricordo di quelle lunghe diatribe, che tutti rammentano, quando si diceva: voi premiate le stive vuote; voi date i maggiori premi a coloro che caricano di più. Orbene questi premi di navigazione oggi sono messi in modo semplicissimo, chiarissimo: è un aiuto in misura tenue, piccolissima, che si dà all'armatore per poter fronteggiare le condizioni del mercato.

Anche questo, sinceramente, è un provvedimento preso per arginare la disoccupazione. Già troppi marinai passeggiano sulle calate dei nostri porti, già troppe navi sono inerti nelle nostre più grandi rade. Il Governo non ha creduto affatto, con un provvedimento di questo genere, di avere trovato il toccasana della situazione. Si è sperato ed ottenuto di arginare il continuo disarmo delle navi libere che erano in condizioni economiche veramente disastrose. Gli armatori di navi libere attraversano un periodo assai critico, forse come mai è stato attraversato. Ed oggi vorrei aggiungere che le sue osservazioni, onorevole Ciccotti, hanno aggiunto alla disgrazia la beffa.

(*Segni di diniego del senatore Ciccotti*).

Forse una persona non sospetta, il senatore Federico Ricci, così pratico in materia, potrebbe confermare quanto dico.

RICCI FEDERICO. Ci siamo! Però mi nomina sempre!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Come lei nomina sempre me. (*ilarità*). Gli estremi si toccano!

Ma passiamo ad altro argomento che mi tocca più da vicino.

Onorevoli senatori, sono circa dieci anni che avete la noia di vedermi a questo banco a difendere la marina mercantile. Oggi il senatore Ciccotti ha fatto delle critiche, vorrei dire abbastanza profonde, ai sistemi svolti in

materia di linee sovvenzionate. Pareva che lo sapessi! Perché proprio in questi giorni ho atteso ad un lavoro di raffronto fra quel che esse erano prima del Governo fascista....

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. ....prima della cura!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ....prima della cura e dopo la cura! (*si ride*) Fra ciò che erano ai tempi degli scivolamenti ciccottiani in fatto di sovvenzioni e quello che sono oggi. Io ho fatto compilare la più obbiettiva analisi ed il Senato dovrà riconoscere che l'opera del Governo fascista è stata assai vigile ed improntata alla più sana economia. (*Approvazioni*). Ha detto il senatore Ciccotti: ma anche senza criticarvi, è giusto, è corrispondente alla potenzialità economica della nazione quello che spendete per la marina mercantile?

Ed allora andiamo al 1922, a quell'epoca che forse sarà cara al senatore Ciccotti (*si ride*), quando l'anarchia regnava sulle navi.

CICCOTTI. Questo tradisce la storia. Domandi all'onorevole Mussolini....

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non tradisce proprio nulla.

(*Interruzione del senatore Ciccotti*).

Allora, diciamolo francamente, il capitale non andava al mare, perchè sapeva di non essere sufficientemente tutelato. Ricordo che proprio da questo banco, la prima volta che ebbi l'onore di parlare in quest'aula per rispondere al defunto senatore Presbitero, che richiedeva al Governo fascista quali provvedimenti sarebbero stati presi per fronteggiare lo stato di assoluta anarchia che regnava nella marina mercantile, ricordo, dico, che detti delle garanzie che sono state assolutamente, perfettamente mantenute. (*Vivissimi applausi*).

Ebbene, quando nel 1922 ebbi l'onore di assumere la direzione della marina mercantile, la potenzialità economica italiana poteva spendere allora per le linee sovvenzionate — se vuole scrivere, scriva pure onorevole Ciccotti, perchè questi numeri non temono smentita — tra sovvenzioni dirette e sovvenzioni indirette (e mi spiego: tra sovvenzioni in rimborso di spese e spese per il funzionamento delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato), 317.267.397 lire. Oggi, a sistemazione pressochè ultimata (tutti sanno del procedimento di agglomera-

zione delle diverse società di navigazione che forse l'onorevole Ciccotti approva anche se non lo dice), oggi si spendono 263.190.000 lire, ossia si spendono 54 milioni di meno di quelli che si spendevano nel 1922; e non parliamo di altre circostanze che sarebbero a tutto favore di quello che ho detto.

Ma cosa se ne faceva di questi 317 milioni? Si sovvenzionavano 4 milioni e 398 mila miglia di percorso, mentre oggi se ne sovvenzionano 7 milioni e 143 mila. (*Applausi*). Quale era il numero delle navi sovvenzionate nel 1922? 162; oggi ce ne sono 224. Quale era il tonnellaggio di allora? 390.901; il tonnellaggio di oggi ammonta a 774.915. Infine l'età media delle navi era di 22 anni e tre mesi, contro l'attuale di 14 anni e un mese.

Chi conosce il mare, onorevoli senatori, sa che anche nel campo della marina mercantile tutto quello che si poteva fare limitatamente alle forze economiche del paese è stato fatto, e soprattutto è stato fatto con volontà, con perfetto scrupolo, con assoluta dedizione e fiducia nella grandezza dell'Italia sul mare. (*Vivissimi e generali applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1392, concernente agevolazioni per il rifornimento all'agricoltura di granturco per il bestiame (1096).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1392, concernente agevolazioni per il rifornimento dell'agricoltura di granturco per il bestiame ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1392, concernente age-

volazioni per il rifornimento all'agricoltura di granoturco per il bestiame, *con la seguente modificazione:*

*L'articolo 1 è sostituito dal seguente:*

« Per agevolare un conveniente rifornimento di granoturco per l'alimentazione del bestiame, il nostro Ministro segretario di Stato per le finanze di concerto con quello per l'agricoltura, è autorizzato a stipulare con società o cooperative di industriali e commercianti, cooperative o consorzi costituiti da agricoltori, o loro enti nazionali, apposite convenzioni di durata non eccedente un biennio e che sono esenti dalle formalità delle tasse di registro ».

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1489, col quale si autorizza l'esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di completamento dei restauri dell'acquedotto del " Bottaccione " in Gubbio » (1100).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1489, col quale si autorizza l'esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di completamento dei restauri dell'acquedotto del " Bottaccione " in Gubbio ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario:*

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1489, con il quale si autorizza l'esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di completamento dei restauri all'acquedotto del « Bottaccione » in Gubbio.

PRESIDENTE. È aperta la discussione sul disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1482, che istituisce un compenso di demolizione per le navi mercantili a scafo metallico » (1108).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1482, che istituisce un compenso di demolizione per le navi mercantili a scafo metallico ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario:*

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1482, relativo al premio di demolizione per le navi da carico a scafo metallico *con la seguente modificazione:*

« All'articolo 1 dopo le parole articolo 5, comma 1<sup>o</sup>, lettera a), sono aggiunte le lettere b), d) ».

PRESIDENTE. È aperta la discussione sul disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1573, che stabilisce un premio di navigazione per le navi mercantili da carico » (1115).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1573, che stabilisce un premio di navigazione per le navi mercantili da carico ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario:*

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1573, che stabilisce un premio di navigazione per le navi mercantili da carico.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1931, n. 1479, col quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del vecchio abitato di Bari e si dettano le norme per la relativa esecuzione » (1119).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1931, n. 1479, col quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del vecchio abitato di Bari e si dettano le norme per la relativa esecuzione ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 novembre 1931, n. 1479, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del vecchio abitato della città di Bari e si dettano le norme per la relativa esecuzione.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 34, col quale è aumentato il fondo stanziato al capitolo 80-ter del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (1135).

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

in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 34, col quale è aumentato il fondo stanziato al capitolo 80-ter del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 34, col quale è aumentato il fondo stanziato al capitolo 80-ter del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1681, che proroga al 31 dicembre 1932 le disposizioni relative al funzionamento della Sezione speciale della Corte dei conti pel servizio dei ricorsi in materia di pensioni di guerra » (1147).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1681, che proroga al 31 dicembre 1932 le disposizioni relative al funzionamento della sezione speciale della Corte dei conti pel servizio dei ricorsi in materia di pensioni di guerra ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1681, che proroga al 31 dicembre 1932 le disposizioni relative al funzionamento della sezione speciale della Corte dei conti pel servizio dei ricorsi in materia di pensioni di guerra.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**  
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1152).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 ».

ANCONA, *relatore*. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANCONA, *relatore*. Onorevoli colleghi, prima di rispondere come relatore ai colleghi che parlarono sul bilancio dei lavori pubblici, mi si permetta di sgombrare il terreno dall'osservazione fattami ieri di aver io dichiarato che il parere della Commissione di finanza sulle autostrade sia concorde con il mio, che è notoriamente contrario a nuove autostrade.

La mia relazione fu letta e discussa in Commissione e io accolsi tutte le osservazioni fattemi su alcuni capitoli, modificandoli subito nel senso indicatomi. Avrei certo fatto altrettanto per le autostrade, per doveroso ossequio ai colleghi, se, in piena buona fede, non fossi rimasto con l'impressione che la maggioranza dei presenti condividesse la mia tesi. Anche perchè nella seduta furono letti i pareri scritti di undici membri assenti, nessuno dei quali toccava specificamente l'argomento. Uno solo mi consigliò di precisare che il giudizio sulle autostrade era individuale del relatore, ciò che feci cambiando il periodo finale, e sostituendolo con la frase « tale il franco parere del vostro relatore sulle autostrade », come leggete alla fine del capitolo V della mia relazione. Può dunque esservi stato un equivoco nella mia impressione nella seduta orale, ma non certo una mia mancanza di riguardo verso i colleghi, coi quali da molti anni collaboro in perfetta armonia. (*Approvazioni*).

MARIOTTI, *presidente della Commissione di finanza*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, *presidente della Commissione di finanza*. Io sono grato al mio ottimo amico ed egregio collega on. Ancona per questa sua dichiarazione, per questo suo leale riconoscimento di un equivoco, che fu l'unica cagione del dibattito che si svolse ieri in questa aula fra l'on. Falcioni e me.

L'on. Falcioni combatteva alcune frasi troppo vivaci della relazione sul bilancio dei lavori pubblici giudicandole opera dell'intera nostra Commissione di finanza.

Io risposi che quelle frasi esprimevano, non il concetto della intera Commissione, ma soltanto idee e convincimenti personali dell'onorevole relatore.

La dichiarazione fatta ora dall'on. Ancona aumenta, se è possibile, la stima, l'affetto che noi tutti della Commissione abbiamo per l'egregio collega, che è un nostro collaboratore attivissimo, al quale dobbiamo magnifiche relazioni, fatte con grandi cure, sacrificando parecchie settimane e, qualche volta, interi mesi di assiduo lavoro, ricercando materiali, statistiche, documenti ai diversi Ministeri ed in altri pubblici uffici, per fornire preziosi elementi di studio al Senato.

Il dissenso fra noi della maggioranza della Commissione ed il relatore sulla questione delle autostrade non turba la serena armonia dei nostri lavori. Nella questione speciale la Commissione fu unanime nel ritenere che le autostrade fossero utili al Paese. Il solo relatore ritenne che non fossero utili, ma, nella fretta di liberare la relazione alle stampe, dimenticò di cancellare nella relazione alcune parole, con le quali, nell'inizio del capo V, si affermava che il parere, ivi esposto da lui, era quello della intera Commissione, non un suo convincimento personale.

Ora il lieve equivoco è chiarito; e l'on. Ancona e noi della maggioranza della Commissione lasciamo che chi vuole se ne vada sulle autostrade a velocità vertiginose; noi restiamo qui sereni a fare il nostro dovere, saldi al nostro posto di lavoro, dolenti se qualche volta sorge fra noi qualche dissenso, lieti che, anche nei dissensi, rimanga sempre salda la concordia nello scopo finale: il bene del Paese. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro esaurito il fatto personale.

Credo opportuno di comunicare al Senato che, a prescindere da ogni apprezzamento sul fatto personale stesso, io ho rivolto agli onorevoli Presidenti delle Commissioni permanenti del Senato, un deferente invito affinché vogliano far sì che d'ora in poi nelle relazioni da presentare all'Assemblea sia espresso unicamente il pensiero delle rispettive Commissioni e non quello personale del relatore. (*Applausi*).

Riprendiamo ora la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ancona.

ANCONA, *relatore*. Onorevoli colleghi, il vostro relatore sarà molto breve. Egli ha in realtà poco da aggiungere a quanto ha scritto nella sua relazione. Deve soltanto aggiungere innanzi tutto un vivo ringraziamento ai colleghi, che, bontà loro, hanno avuto parole di elogio per la relazione stessa, e poi aggiungere poche considerazioni riassuntive. Lo farò, come ho già detto, molto brevemente.

Quali sono, onorevoli colleghi, i caratteri finanziari del bilancio dei lavori pubblici? A mio avviso sono due: il primo è la diminuzione delle assegnazioni di bilancio; il secondo è la diminuzione delle disponibilità.

La diminuzione delle assegnazioni di bilancio deriva dalla giusta politica di raccoglimento dei lavori pubblici, instaurata, se la memoria non mi tradisce, tre anni or sono dal Capo del Governo in un discorso nel quale egli affermava che bisognava fermarsi un po' nei grandiosi programmi di lavori pubblici. Da allora il bilancio è, infatti, diminuito. Siamo oggi in cifra tonda ad un miliardo, 270 milioni di parte ordinaria e 720 milioni di parte straordinaria. Col movimento dei capitali si arriva, come ho detto, al miliardo.

I pagamenti naturalmente sono maggiori, perchè si attinge anche ai residui, a proposito dei quali debbo notare con compiacimento che sono venuti diminuendo negli ultimi anni. Oggi sono ridotti a circa 500 milioni. È una conseguenza questa della situazione del bilancio statale, che non è allarmante, ma che richiede, come è stato ripetuto, delle economie. Si sono fatte economie dappertutto e quindi anche nel bilancio dei lavori pubblici.

Il secondo carattere speciale di questo bilancio è la diminuzione delle disponibilità. Esso deriva dal grande programma dei lavori pubblici che fu fatto nel 1924 e che impegnò molte delle assegnazioni dei bilanci futuri. Procedere in questo modo per i grandi programmi dei lavori pubblici è assolutamente necessario. Bisogna dar luogo alla possibilità di svolgerli in un certo tempo, e quindi impegnare le risorse di parecchi bilanci. Ma è questione di misura; non bisogna neanche impegnare troppo. Per il grande programma del 1924 furono impegnate molte disponibilità, per cui i bilanci attuali risentono ancora il peso degli impegni presi per quel grande programma. Forse ci vorranno un paio d'anni ancora, per scaricare completamente il bilancio da questi impegni. Così però il bilancio diventa meno elastico; il Ministro trova molti impegni presi, e non può dar corso alle domande di lavori che sono continue anche per effetto — purtroppo! — delle calamità frequenti. Sembra che al nostro Paese debbano essere riserbati i sorrisi più dolci, ed insieme le collere più acerbe della natura. E vi sono anche altre necessità che si presentano: la disoccupazione per esempio; quindi si capisce che oltre al bilancio di un miliardo siano necessarie assegnazioni speciali, sia per le calamità, sia per la disoccupazione.

In ogni modo in questo momento siamo in un limite di spesa che mi sembra giusto. Certo i bisogni del paese sono enormi in fatto di lavori pubblici, ma il bilancio di un miliardo, che può anche ricorrere ai residui, mi sembra consono alla situazione del bilancio statale.

Certo bisogna procurare di spendere questo denaro nel miglior modo possibile, e con la massima economia. Ed in tale senso mi permetterò di fare due sole raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella speranza che vorrà tenerne il debito conto. La prima sarà sulle strade; la seconda sulle nuove ferrovie.

Sarò brevissimo, e dopo queste raccomandazioni finirò.

Le strade, qualche anno fa, pareva dovessero restare definitivamente relegate in secondo ordine: si parlava sempre di ferrovie; rotaie

dappertutto! Rotaie al piano, a mezza costa, in montagna, perfino tra i ghiacciai; ferrovie d'ogni tipo, grandi e piccole, tramvie a cremagliera elettriche, funicolari, tramvie ad aria compressa. Insomma rotaie dappertutto. Il dominio assoluto della rotaia nei trasporti! Oggi la situazione sembra, anzi è, notevolmente cambiata. È proprio vero che tutto cambia a questo mondo. Si comincia a togliere le rotaie in qualche caso; la rotaia non è più la dominatrice assoluta dei trasporti. A fianco delle rotaie, è sorto, non dirò un nemico o un concorrente, no, ma un grande collaboratore, di cui bisogna tener conto, e che reclama la sua parte: l'automobile.

Però non bisogna esagerare. Io ho letto recentemente un articolo in una rivista francese, intitolato: «Salviamo le ferrovie!». Le ferrovie moriranno! Esagerazioni! Le ferrovie non hanno bisogno di essere salvate perchè si salvano da loro stesse; non moriranno! Hanno il loro campo d'azione che nessuno potrà mai invadere completamente. Certo però bisogna tener conto degli sviluppi dell'automobile che, a mio avviso, hanno ancora un largo margine di progresso.

Naturalmente l'automobilismo ha ridato importanza alle strade; queste strade, che parevano passate in secondo ordine, sono ritornate alla ribalta con l'automobilismo. La loro importanza è tale, che voi sapete cosa si è fatto e si sta facendo in Italia. Anche qui devo proprio lodare l'iniziativa del Governo per l'Azienda autonoma statale della strada. Questa Azienda, l'ho già detto nella mia relazione ma mi piace di ripeterlo qui, va molto bene; lavora con efficacia, con prudenza e soprattutto con snellezza e rapidità. Voi tutti sapete che le sono consegnate solo le strade principali, cioè ventun mila chilometri. Il programma era di sistemare seimila chilometri di strade in cinque anni. Invece sono passati circa tre anni e ne sono sistemati oltre sette mila e sistemati molto bene. Tutti coloro che hanno viaggiato e viaggiano in automobile, hanno certo ripetuto in cuor loro questo elogio confrontando lo stato attuale delle strade principali con quello ch'era prima dell'Azienda!

Anche quest'azienda, come ogni organismo, risente un po' dell'economie che dobbiamo fare; essa si basa essenzialmente sul contributo del

Governo che era di 180 milioni in principio, e oggi è stato provvisoriamente ridotto a 130 milioni; e poi sul gettito delle tasse automobilistiche che oggi, invece che espandersi come prima, sono un pochino contratte. Ad ogni modo è inutile che mi fermi ancora su questo argomento: ne ho detto così bene nella mia relazione che mi pare basti.

Dirò ora poche parole in merito alla questione delle autostrade; farò poche dichiarazioni assolutamente personali. Fui detto un nemico acerrimo delle autostrade! Non è vero; bisogna che mi spieghi. Non sono affatto nemico delle autostrade che esistono, che funzionano bene e che sono utilissime.

In fatto di strade, di vie di comunicazioni anche le strade superflue sono sempre utili ed anche se non sono necessarie, quando sono fatte finiscono per divenirlo.

Approvo quindi che si mantengano e si esercitino le autostrade che rendono dei servizi notevoli, ma la mia tesi è che sarebbe opportuno per il momento di non farne altre! Quando c'è l'Azienda che riduce le strade principali in così ottime condizioni, io mi sono domandato: perchè si fanno ancora nuove autostrade?

Si è detto che costano poco allo stato. Ieri l'on. Falcioni non ha forse interpretato esattamente quella cifra della mia relazione di 12 milioni per autostrade. Le autostrade costano di più, con quelle in costruzione si arriverà oltre i 25 milioni. Ad ogni modo non è la cifra che discuto, perchè io sono contrario alle nuove autostrade, ma non alle vecchie.

Si dice che le autostrade non costano niente, ma a me sembra che non sia una economia corporativa quella di permettere la costruzione di autostrade che non sono necessarie e che costano molto. Non è questo un giusto concetto corporativo! Ad ogni modo anche per invito dell'onorevole Presidente voglio abbandonare questo dettaglio, che è l'unico punto combattuto nella mia relazione, mentre ho avuto la soddisfazione, che su tutti i rimanenti capitoli, non ho avuto contraddizioni nè critiche. Abbandoniamo l'argomento nel quale ognuno finirà di rimanere del proprio parere! Ho manifestato francamente il mio parere, e non sono certo disposto a cambiarlo, e non lo cambieranno neanche i fautori delle nuove autostrade. Il tempo è galantuomo e ci dirà

in avvenire qualche cosa per queste autostrade. Tanto meglio se esse saranno realmente efficaci all'economia nazionale, e giustificheranno la spesa, senza gravare troppo sullo Stato!

C'è un altro punto sulle strade su cui io voglio richiamare l'attenzione del Senato. Si tratta delle strade vicinali. Su questo argomento hanno parlato i colleghi Celesia e Vicini ed io sono perfettamente d'accordo con quello che essi hanno detto. La questione delle strade vicinali è veramente un po' strana oggi. Noi abbiamo 21 mila chilometri di strade principali che saranno messe tutte in condizioni magnifiche, poi ne abbiamo 150 mila di strade secondarie, le quali si trovano in condizioni deficienti. Si è tentato di classificarle e qui si risale fino al 1865. Vi è stato il progetto di legge Carnazza e poi tanti altri ancora e non si è arrivati mai ad un risultato concreto. La questione si trascina da molti anni, nonostante tutti gli sforzi notevoli dell'onorevole ministro Crollalanza per darle una adeguata soluzione. L'adeguata soluzione dipende dalla possibilità di destinare una forte somma a queste strade secondarie.

Nella mia relazione io ho accennato alla cifra di 300-350 milioni, ma il collega Vicini ha detto che non basta e che ce ne vogliono di più, per lo meno 500 milioni. Una spesa enorme! Ad ogni modo, senza fare proposte concrete, ricordo che la questione è stata esaminata con amore e con cura dalla Commissione per le finanze locali, che poi non ha fatto nessuna proposta concreta appunto trovandosi di fronte a necessità finanziarie che per il momento sembrano insuperabili.

Raccomando solo al Ministro di perseverare nella sua (permettetemi la parola) buona condotta, riguardo alle strade secondarie, che sono di importanza fondamentale, come rilevarono alcuni oratori nella discussione sul bilancio dell'agricoltura. Specialmente nel Mezzogiorno dove è necessario ed urgente di migliorarle.

Passerò a fare una raccomandazione sulle nuove ferrovie.

Nella mia relazione ho messo un quadro delle nuove ferrovie che si fanno. Credo che possa essere utile perchè espone molti dati tecnici. Nella prima linea cito, ad esempio, la nuova ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva; c'è

la lunghezza in chilometri, poi il tipo della ferrovia (in questo caso a due binari e a trazione a vapore); poi la percentuale degli impianti eseguiti, poi la somma impiegata nell'esercizio finanziario 1931-32, quindi l'indicazione sommaria dello scopo per cui viene costruita la linea, ed infine la natura e l'importo dei lavori che restano da eseguire.

Ora l'osservazione che volevo fare è questa: abbiamo in preparazione molte ferrovie. Fra queste ce ne è una di massima importanza ed è la direttissima Bologna-Firenze. È su di essa che io vorrei richiamare l'attenzione del ministro. È questa un'arteria fondamentale e ridurrà la distanza fra Napoli e Milano di sei ore. Prima della costruzione della direttissima Roma-Napoli se ne impiegavano 16 e quindi vedete l'enorme vantaggio che deriva da questa linea. Essa costituisce un'opera tecnica ferroviaria di prim'ordine che onora altamente il nostro Paese; basta pensare alla grandiosa galleria sotto l'Appennino, lunga oltre 18 chilometri, che ha presentato molte difficoltà sia per l'acqua sia per i gas che si sono incontrati nell'interno. Nella costruzione di questa linea saranno adottati tutti i mezzi più perfezionati, ci sarà persino una stazione di smistamento a metà galleria. Insomma un lavoro che veramente fa onore al Paese. L'osservazione che voglio fare è che questa linea di tanta importanza si trascina ancora e non si sa quando potrà essere inaugurata.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Nel 1934, onorevole Ancona.

ANCONA, *relatore*. Nella mia relazione io avevo messo nel 1933.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Io sono più prudente di lei! (*Si ride*).

ANCONA, *relatore*. Già... e anche molto più potente; per cui le faccio una raccomandazione. Io vorrei che si cercasse in ogni modo, che il ministro dei lavori pubblici cercasse di sollecitare la costruzione di questa linea. Capisco che è una questione di danaro; la linea è già costata mille e 50 milioni. I tecnici dicono che ci vorranno ancora 150 milioni per completarla, forse non basteranno. Qui nel mio quadro è detto: 156 milioni ed è specificato che la linea è destinata a modificare profondamente le correnti del traffico della rete e a rendere più rapide le comunicazioni

tra il nord e il sud d'Italia. L'Italia è così lunga che, se si potesse schiacciare in modo da renderla meno lunga e più larga sarebbe una cosa molto utile (*Commenti*).

Io vorrei pregare l'onorevole Ministro di cercare in qualche modo di sollecitare la fine di questa linea poichè se resta tanto tempo così inoperosa si perde molto denaro per il mancato sfruttamento della linea stessa; vi sono pure dei fabbricati che soffrono un po' di questo inerte ritardo!

Colgo l'occasione per rallegrarmi vivamente con gli ingegneri delle ferrovie che hanno diretto e progettato la galleria sotto l'Appennino, che è una delle più grandiose opere ferroviarie del mondo.

Quando verrà inaugurata.....

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Nell'aprile del 1934.

ANCONA, *relatore*. Ne sono anche contento, perchè so che quello che dice lei trova riscontro nella realtà. Sono contento se per il 30 aprile....

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Per il 21 aprile.

ANCONA, *relatore*. Sta bene. Con queste due raccomandazioni ho finito, onorevoli colleghi.

Del resto io penso che quando un relatore ha scritto una relazione nella quale ha toccato tutti i punti più importanti del bilancio (e io credo di averli toccati) è inutile che faccia un lungo discorso. Finisco raccomandando ancora all'onorevole Ministro di fare in tutti i lavori pubblici ogni possibile economia, di coordinare i lavori per la disoccupazione in modo che riescano utili e profittevoli, come raccomandò il senatore Garofalo.

Conchiudo con l'inviare un elogio al Ministero dei lavori pubblici e a chi lo presiede e col formulare la mia fiducia, che è del resto la mia profonda certezza, che questo Ministero si manterrà sempre all'altezza nelle sue tradizioni per il miglior bene, per il miglior progresso e per un più glorioso avvenire economico della nostra grande ed amata Patria. (*Vivissime approvazioni*).

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, dopo la vasta discussione che si è svolta in questa aula sui problemi

marittimi, io non ritengo di abusare della vostra pazienza intrattenendomi lungamente ad illustrare l'opera della mia amministrazione. Non vorrete quindi considerare come una mancanza di riguardo verso il Senato, se per non prolungare ulteriormente la vostra attenzione, sarò costretto a ridurre, in alcuni casi, a forme schematiche alcuni problemi affiorati in questa discussione.

L'esame del bilancio dei lavori pubblici, dinanzi ai due rami del Parlamento, ha dato sempre luogo ad ampi dibattiti, perchè intimamente collegati alla esecuzione delle opere pubbliche sono molto importanti problemi, che interessano la vita economica e sociale del Paese.

Quest'anno, poi, tale discussione ha assunto particolare interesse, perchè attraverso le relazioni della Giunta del bilancio e della Commissione di finanza, nonchè attraverso i discorsi che sono stati pronunziati dai vari oratori, con così chiara competenza della materia trattata, si sono delineate, in modo evidente due preoccupazioni, che, se appaiono, e sono certo in contrasto fra di loro, si impongono in eguale misura alla nostra attenzione: il desiderio di accentuare sempre più, in conseguenza della crisi che travaglia il mondo, la politica di limitazione delle spese e — nello stesso tempo — il bisogno di andare incontro alla crisi stessa, nelle sue fondamentali esigenze di ordine sociale, con la concessione di lavori che valgano ad assorbire adeguatamente la mano d'opera disoccupata.

In tale contrasto di tendenze e di bisogni, che cercano di soppraffarsi, a seconda che si esamina l'uno o l'altro aspetto dei problemi, il Governo, egualmente pensoso della difesa del bilancio dello Stato e delle esigenze delle classi lavoratrici, si sforza di trovare quella giusta armonia, che valga a fronteggiare le difficoltà dell'ora, in una superiore visione degli interessi morali e materiali della Nazione.

Di tale situazione il bilancio, che è sottoposto alla vostra approvazione, vuol essere una fedele espressione.

Esso, infatti, mentre rispecchia, anche per il nuovo esercizio, la decisa volontà del Governo di voler persistere nella norma, dura e difficile, della contrazione delle spese; e quindi riduce notevolmente le possibilità di soddisfare molti

altri bisogni, resi più assillanti dal tenore di vita, raggiunto oramai dal nostro popolo, o dalle esigenze economiche della Nazione, tenacemente protesa verso la valorizzazione di tutte le sue energie; mentre, in alcuni casi, impedisce il completamento di alcune opere, assicura per altro — con i suoi stanziamenti — nei limiti delle disponibilità, lo svolgimento di quei programmi costruttivi in corso, che più danno riceverebbero da un brusco arresto, e l'esecuzione di quei lavori che, con speciali autorizzazioni di legge, si son dovuti iniziare, nell'autunno scorso, per inderogabili esigenze di ordine sociale e tecnico.

Il Senato ricorderà, infatti, che, dopo l'approvazione del bilancio dell'esercizio in corso — che era stato mantenuto in limiti di spesa necessariamente rigorosi — per il sopravvenuto acuirsi del disagio economico, si dovettero autorizzare, con speciali provvedimenti di legge, delle nuove spese, che consentirono di poter varare tempestivamente quei programmi di lavori per la disoccupazione, che la previggenza del Capo aveva fatto già preparare dalla mia Amministrazione fin dalla primavera.

La volontà di non appesantire di nuovi oneri il bilancio dello Stato dovette logicamente cedere di fronte alle esigenze sopravvenute.

Tali esigenze non potevano essere risolte che in due maniere: o concedendo dei sussidi ai disoccupati, o aumentando la gestione delle opere pubbliche in corso di esecuzione.

La scelta non sembrò imbarazzante per il Governo Fascista.

Dando i sussidi ai disoccupati si sarebbero spesi improduttivamente per la Nazione dei fondi cospicui, ripetendo gli errori che oggi si lamentano altrove; impostando un nuovo programma di lavori si sarebbe fronteggiata, nei limiti delle possibilità, la disoccupazione, agevolando, nello stesso tempo, la risoluzione tecnica di alcuni problemi, che più preoccupavano la mia Amministrazione, o che più assillanti premevano, nell'interesse della economia e della vita civile delle nostre popolazioni.

Il Governo fascista seguì, naturalmente, questa via, che è stata riconosciuta da tutti la migliore, e che la stessa Commissione di finanza, attraverso le parole del suo egregio relatore, loda ed addita per eventuali nuove

necessità; raccomandando che in tali lavori non si trascuri mai il loro coordinamento e la loro graduazione, nè si perda di vista la loro utilità e produttività, evitando errori che si sarebbero verificati in alcune circostanze, per il passato.

Posso assicurare in proposito la Commissione di finanza, e gli oratori che si sono occupati del problema, che il Governo Fascista ha avuto sempre cura di evitare gli errori, che molto frequentemente furono compiuti in questo campo, prima della rivoluzione fascista, specie nel periodo demagogico del dopo guerra.

La maggiore cura, sia nei programmi normali di attività, sia in quelli speciali della disoccupazione, è stata posta nella scelta delle opere.

Una conferma di tali direttive è data proprio dal programma per la disoccupazione in corso di esecuzione: i maggiori fondi sono stati impegnati, nelle regioni che hanno beneficiato degli speciali provvedimenti, nel completamento dei lavori in corso, con particolare riguardo a quelli intesi a preservare o ad accrescere la ricchezza nazionale.

Anche le nuove opere concesse hanno sempre mirato a tali finalità — valga per tutti l'inizio della grande opera idraulica di sistemazione dell'alveo di magra del Po — o sono state suggerite dalla considerazione che, in alcune zone, ove si manifestava preoccupante la disoccupazione, non vi erano lavori da completare.

Può essere avvenuto che, in una categoria di opere, abbia avuto inizio o svolgimento un lavoro apparso meno urgente di altro sospeso in attesa di ulteriori finanziamenti.

In questo caso, però, è da tener presente che alla scelta dell'opera non poteva influire solo il confronto con le altre della stessa categoria, ma anche la considerazione che quella, ritenuta meno urgente ma sempre utile, rappresentava probabilmente l'unica o una delle sole possibilità per dar lavoro ai disoccupati in quella zona.

Comunque, le raccomandazioni della Commissione di finanza, come tutte quelle che sono rivolte al Governo dalla saggezza di questa alta Assemblea, saranno tenute, anche per l'avvenire, nel maggior conto da parte della mia Amministrazione.

Chiariti così i criteri che servirono di norma alla compilazione del bilancio di previsione per il nuovo esercizio; le possibilità che esso offre; il contrasto che in esso si manifesta, e che è affiorato nelle discussioni nei due rami del Parlamento; la eredità che gli viene consegnata dall'esercizio in corso per i pagamenti che maturano, sia per le normali gestioni dei lavori, che per quelle speciali della disoccupazione, non ritengo di dover abusare della vostra pazienza scendendo all'esame degli aspetti contabili del bilancio medesimo.

La sua struttura risulta, per altro, dalle note illustrative che l'accompagnano ed ha formato oggetto di ulteriori chiarimenti nel mio discorso nell'altro ramo del Parlamento.

Il relatore poi, che io ringrazio vivamente per il modo diligente ed ampio con cui ha assolto il suo compito, e per il giudizio assai lusinghiero che, in nome della Commissione di finanza, ha manifestato sull'opera della mia Amministrazione, nel tratteggiare, con felice sintesi, le varie attività, che il Ministero svolge, non ha mancato anche di lumeggiare i vari aspetti del bilancio oggi in esame.

Tenuto conto infine che nell'esposizione che io ho fatta alla Camera, anche tutta la poliedrica attività che il Regime ha compiuto nel campo delle opere pubbliche, in dieci anni di lavoro, è stata ampiamente illustrata, preferisco non ripetermi, e pregare il Senato di soffermare, invece, la propria benevola attenzione su alcuni problemi che più risalto hanno avuto in questa discussione, sia da parte del relatore che degli egregi oratori che hanno interloquuto, e che io ringrazio per il prezioso contributo di osservazioni e di consigli che hanno dato alla mia Amministrazione.

Comincerò innanzi tutto dal rilevare alcune osservazioni dell'onorevole relatore.

Il senatore Ancona confrontando la tabella dei pagamenti, negli ultimi esercizi, nota che essi sono in decrescenza ed eccettuano sempre più quella energica resistenza a nuove spese, che la Commissione di finanza loda pienamente, perchè risponde alle necessità del momento.

Il relatore, però, trae motivo da questa constatazione, e da quella non meno confortante della riduzione dei residui, per far presente che questa è la via giusta, e che quindi

si esagerò nel passato, specie nel 1924, nell'imbastire vasti programmi di opere pubbliche, che dovevano poi finire con l'ipotecare gli esercizi futuri e con il togliere ogni elasticità ai bilanci.

Egli lamenta specialmente il grande abuso che fu fatto dei pagamenti in annualità, e sostiene che se i programmi tecnici devono essere organici, e non vincolati dal tempo, i finanziamenti delle opere è opportuno che avvengano, di volta in volta, con leggi speciali o con smaltimenti di residui o con straordinarie assegnazioni di bilancio.

Io apprezzo, in sommo grado, l'elogio che il relatore fa dei criteri adottati, nelle attuali contingenze dal Governo, per mantenere in limiti adeguati alla situazione generale, gli stanziamenti di bilancio, ma non ritengo che da essi possa trarsi motivo per contrapporre i sistemi attuali a quelli del passato.

Il Regime fascista se ha largheggiato per il passato nella esecuzione delle opere pubbliche, è stato certo indotto non da una mania spendereccia, ma dal bisogno di fronteggiare le molte esigenze della Nazione, che più vive si manifestavano — dopo molte promesse non mantenute dai vecchi governi parlamentaristici — per l'elevato tenore di vita della popolazione; per l'abbandono in cui erano state lasciate intere regioni; per le fondamentali esigenze della vita economica del Paese.

È da tenere presente, per altro, che lo sviluppo delle opere pubbliche fu intensificato, solo quando fu raggiunto dal Regime fascista il pareggio del bilancio dello Stato, ereditato, come il Senato ricorda, in condizioni quanto mai tragiche.

Ma appena profilatisi all'orizzonte, i primi segni di quella crisi economica, che oggi travaglia il mondo, e che sino ad alcuni esercizi fa, non poteva certo prevedersi, il Governo non mancò di adottare, tempestivamente, gli opportuni provvedimenti, cominciando a limitare le spese ed a rallentare il ritmo di attività tecnica.

Si deve anche, però, alla mole cospicua delle opere disposte per il passato — parecchie delle quali sono ancora in corso —, se la disoccupazione in Italia non ha mai raggiunto le cifre paurose che si delineano in altri Stati, e se gli stessi provvedimenti disposti per fronteggiare l'in-

crescioso fenomeno, in questi ultimi esercizi, hanno potuto essere contenuti in limiti sopportabili, anche oggi, per il bilancio dello Stato.

In una mole, per altro, così imponente di lavori pubblici non è da escludere che taluni inconvenienti si siano verificati, ma essi scompaiono di fronte agli imponenti risultati ottenuti.

Si deve a tale politica se il volto del Paese, a distanza di dieci anni dalla rivoluzione, sia profondamente mutato; se un ritmo di vita nuova scorre per tutto il sistema nervoso della Penisola.

Se si fosse preveduta la situazione presente — e chi può affermare che ciò era prevedibile? — certo si sarebbe camminato meno velocemente, ma il fenomeno della disoccupazione si sarebbe però in conseguenza manifestato in Italia preoccupante, prima ancora di quanto non si sia verificato.

Il senatore Ancona, che è uno studioso di problemi economici e sociali, credo finirà con il convenire che se la via attuale è quella che egli chiama la giusta, quella percorsa ieri si rivela perfettamente logica ed opportuna, riportandosi alla situazione allora esistente.

Non è il caso quindi di contrapporre ad un sistema l'altro.

Detto ciò devo riconoscere che sono degni della maggiore considerazione, e formano già norma di Governo, le osservazioni che il senatore Ancona ha fatto sia in materia di annualità, che, in generale, sui vari provvedimenti destinati a finanziare i programmi delle opere pubbliche.

L'onorevole relatore trae, poi, partito dalla situazione presente, e dalla necessità conseguente di economizzare e semplificare, in ogni campo della pubblica amministrazione, per porre al Governo il quesito se convenga tenere ancora in vita i Provveditorati alle opere per il Mezzogiorno e le Isole.

A tale quesito ha creduto di associarsi anche il senatore Vicini, il quale, anzi è andato al di là, ed ha prospettato la convenienza di rinforzare nei vari uffici del Regno il personale del Genio civile, utilizzando quello esistente nei Provveditorati stessi.

Rispondo, senz'altro, al relatore, facendo presente che, non da oggi, per adeguare sempre più le spese generali a quelle delle opere, le

attrezzature dei Provveditorati sono state notevolmente ridotte.

Pur non essendo diminuito, nel complesso, il ritmo di attività di quegli uffici, per gli accresciuti compiti sopravvenuti con la legge sulla bonifica integrale, e per l'incremento che hanno avuto le opere degli enti locali, sussidiate e controllate dallo Stato, fin da due anni fa non ho mancato di ridurre in modo considerevole il personale addettovi, in parte richiamandolo all'Amministrazione centrale, in parte restituendolo agli altri Ministeri dai quali proveniva.

Gradatamente, poi, anche i compensi speciali fissati per i funzionari distaccati a quegli uffici sono stati sensibilmente diminuiti, fino a subire, in questo esercizio, per le esigenze del bilancio, delle falcidie considerevoli.

Il Governo, però, non ritiene conveniente, — e di tale avviso si sono manifestati vari oratori nella discussione svoltasi nell'altro ramo del Parlamento, — di abolire quegli Istituti, il cui funzionamento, agile ed aderente ai bisogni di quelle regioni, si è rivelato veramente utile ed efficace.

D'altro canto le stesse popolazioni dimostrano di apprezzare in sommo grado i benefici che ne ritraggono, ed ai quali mal volentieri rinunzierebbero.

La bontà di tali Istituti è apparsa così evidente, che, spesso, ne è stata chiesta l'estensione anche in altre regioni del Regno.

Al senatore Vicini, poi, dirò che nessun vantaggio tangibile deriverebbe dall'abolizione dei Provveditorati, agli effetti di disponibilità di personale per gli uffici del Genio civile, in quanto nei predetti Istituti decentrati, il personale tecnico non supera, per ciascuno di essi, le due o tre unità, essendo a quegli Istituti addetto in prevalenza personale amministrativo preso dalla Amministrazione centrale.

Non è quindi, a questo modo, che si potrebbe risolvere il problema delle deficienze di personale negli uffici del Genio civile.

Risponderò ora ad alcune altre osservazioni più importanti che sono state fatte in questa discussione. Il problema più ampiamente trattato, e che torna ogni anno nelle discussioni del bilancio dei lavori pubblici, sia alla Camera che al Senato, è quello della viabilità, nei suoi vari aspetti.

Assai lodata è stata l'opera dell'Azienda autonoma della strada, sia dalla Commissione di finanza, che dagli onorevoli Celesia, Sanjust, Falcioni e Vicini.

Il Governo è molto lieto di veder confortata da così autorevoli giudizi l'opera che svolge l'Azienda.

Il senatore Ancona ha chiesto che l'Azienda anche per l'avvenire, cerchi di mantenere l'attuale ritmo di attività, provvedendo alla sistemazione della rimanente parte della rete viabile nazionale. Posso assicurare il relatore che ciò rientra perfettamente nelle direttive del Governo.

Nelle contingenze finanziarie però del momento, non è possibile prevedere ancora quale programma tecnico di nuovi lavori potrà essere svolto nell'esercizio prossimo.

Varie ed autorevoli sollecitazioni sono state fatte da alcuni oratori per la risoluzione del problema della viabilità minore.

Il Senato sa che il Governo si preoccupa da tempo di tale problema.

Era stato a tal riguardo predisposto uno speciale provvedimento di legge, che fu esaminato dal Consiglio dei ministri e che doveva trovare la sua soluzione finanziaria nella riforma delle finanze locali.

Considerazioni di prudenza, suggerite dal momento che attraversiamo, fecero sì, però, che la riforma anziché aumentare le disponibilità di mezzi finanziari, agli enti locali li diminuisse.

In conseguenza il provvedimento predisposto per la sistemazione giuridico-amministrativa della viabilità minore, che prevedeva il passaggio alle Amministrazioni provinciali delle più importanti strade comunali, e la formazione di consorzi obbligatori, per la manutenzione delle strade secondarie, a carattere prevalentemente agricolo, ha finito con il trovarsi in alto mare.

Non è a ritenere, per altro, che il Governo si disinteressi oramai della cosa.

Subito dopo che furono adottati i provvedimenti per il riordinamento delle finanze locali, non essendosi potuto contemporaneamente varare la riforma della viabilità minore, così come era stata concepita, sono stati iniziati nuovi studi, che si spera di completare rapi-

damente, per tentare di risolvere il problema a gradi in relazione alle più urgenti necessità.

Allo stato attuale mentre non mi è ancora consentito di precisare le soluzioni che potranno essere adottate, mi è opportuna, questa circostanza per riconfermare la volontà del Governo di voler al più presto trovare una soluzione per la viabilità minore.

Non è possibile permanere ancora molto tempo in una situazione preoccupante come quella che si è determinata.

Se è vero che vi sono delle Amministrazioni provinciali e comunali che tengono perfettamente in ordine le strade, e fra queste vanno ricordate specialmente le Amministrazioni provinciali di Bologna e di Milano, che hanno preceduto l'opera dell'Azienda in materia di sistemazioni stradali, vi sono purtroppo molte altre amministrazioni, che, o per incapacità tecnica, o per difficoltà finanziarie, o per scarsa comprensione dei problemi della viabilità, trascurano in modo evidente le strade ad essi affidate.

Alcune amministrazioni poi ritengono che, nello stato attuale di incertezza, sia prudente attendere gli eventi. Ora attendere gli eventi è molto pericoloso per la conservazione di un patrimonio che è costato ingenti sacrifici finanziari alla Nazione.

Il Governo, perciò, fidando nel senso di responsabilità degli amministratori, fa appello al loro civismo perchè, nei limiti delle disponibilità di bilancio, sacrificando magari compiti meno importanti ed urgenti, nell'attesa dei provvedimenti che saranno adottati, a suo tempo, sia posta ogni cura per preservare da un ulteriore decadimento la rete stradale ad essi affidata.

Circa le autostrade ormai mi sembra che la polemichetta, sorta tra la Commissione di finanza ed il suo relatore, sia stata chiarita. Rimane la differenza di vedute tra il senatore Ancona, che ha dichiarato di parlare in nome proprio, ed il senatore Falcioni, che ha difeso con molto calore la utilità e bontà di tali mezzi di comunicazione.

Di fronte al dibattito, che si è svolto in quest'aula, il Governo non ha che a confermare quanto ebbe già a dichiarare, a mio mezzo, in sede di discussione del bilancio 1930-31 alla Camera e al Senato, e cioè che non considera

le autostrade opere di lusso, e che rivendica all'Italia il primato, in tal genere di costruzione. Il senatore Falcioni ha ricordato in proposito ieri che in Francia, lungo la Costa Azzurra, già fornita di varie belle strade, il Governo pensa di costruire una grande autostrada. L'Italia dunque, anche in questo campo, ha preceduto altri Paesi e di ciò deve esserne orgogliosa.

Debbo, per altro, confermare che il Governo, nelle attuali contingenze, pur ritenendo che il completamento della pedemontana possa avere la sua utilità per le varie esigenze del Paese, ritiene necessario di soffermarsi per il momento sulle posizioni raggiunte. Problemi molto più urgenti ed assillanti, in materia di opere pubbliche, attendono oggi di essere risolti, e devono perciò avere la precedenza. (*Vive approvazioni*).

Colgo l'occasione per informare il Senato che il problema delle autostrade ha formato oggetto, in questi ultimi anni, di amorevoli cure da parte del senatore Suardo, nominato Commissario del Governo.

Egli, fra gli altri compiti, non ha trascurato, d'accordo con gli uffici della mia amministrazione, di predisporre lo schema di un regolamento che ne disciplini, in modo organico, tutta la materia. Sono sicuro che il senatore Ancona si dichiarerà soddisfatto di queste mie dichiarazioni e vorrà associarsi a quanti rivendicano all'Italia un primato, che ci è invidiato dalle altre Nazioni, e che se anche appare, per alcuni aspetti, superato dalla creazione dell'Azienda autonoma della strada, costituisce sempre un motivo di legittima soddisfazione per gli italiani e di grande vantaggio per lo sviluppo dei traffici.

In materia di edilizia economica e popolare il relatore, mentre ha raccomandato al Governo di continuare ad assistere l'I. N. C. I. S., e gli Istituti per le case popolari, per evitare che abbia a rallentarsi l'attività costruttiva per le case destinate alle popolazioni meno abbienti, ha formulato l'augurio che la famosa saracinesca che il Governo ha annunciato di aver abbassata in materia di cooperative sussidiate dallo Stato, rimanga definitivamente chiusa.

Io non comprendo perchè debba esservi dubbio sulle intenzioni del Governo. Il Governo ritiene superato definitivamente il periodo delle

contribuzioni a favore delle cooperative, sia per gli inconvenienti cui ha dato luogo tal genere di cooperative, che non sono di origine fascista, è bene ricordarlo, sia perchè è necessario preoccuparsi della situazione che si delinea per l'avvenire.

Fra alcuni anni molti degli attuali assegnatari di alloggi di cooperative, costruite con contributo statale, non saranno più impiegati.

Le loro case saranno di tutti fuorchè dei dipendenti dello Stato. Perchè allora si dovrebbe persistere su una strada che è sbagliata?

È necessario, invece, preoccuparsi di assicurare, in ogni tempo, una disponibilità di case da dare in fitto agli impiegati a condizione di favore.

Solo a questo modo si garantisce la burocrazia di oggi e quella che servirà domani lo Stato nelle varie amministrazioni. Diversamente il problema risulterebbe, fra alcuni anni peggiorato. (*Approvazioni*).

ANCONA, *relatore*. Perfettamente.

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Il punto fermo dei contributi alle cooperative è dunque definitivo. Il senatore Ancona può tranquillizzarsi. Tutto ciò risponde poi a precise direttive impartite dal Capo del Governo.

ANCONA, *relatore*. Sono pienamente soddisfatto.

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Il relatore ha affermato, in materia di ferrovie, che forse è più opportuno, anzichè cominciarne molte, portare a termine quelle più importanti in corso di esecuzione. Siamo perfettamente d'accordo. Devo far presente, però, al senatore Ancona che da alcuni anni, non si è iniziata alcuna nuova ferrovia.

Nelle limitate disponibilità del momento, tutti i fondi destinati a questo scopo sono stati concentrati allo sviluppo delle opere più importanti, con particolare riguardo alla direttissima Bologna-Firenze.

A tale ferrovia, dopo i precisi affidamenti, dati poco fa dal Capo del Governo, saranno assegnati gran parte delle ulteriori disponibilità che si avranno, sia pel prossimo esercizio che per quello 1933-34. Così potrà giungersi all'auspicato traguardo.

Purtroppo il Governo Fascista ha dovuto privarsi della soddisfazione di aprire all'eser-

cizio questa linea nel Decennale, come nello scorso anno si era ripromesso. Era una legittima soddisfazione del Regime quella di potere inaugurare il 28 ottobre 1932 una delle più grandi opere che siano in costruzione oggi in Italia.

ANCONA, *relatore*. In Europa.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ma il Governo non ha esitato un solo momento a sacrificare tale soddisfazione di fronte alle difficoltà del momento. Ha dato perciò in questo esercizio quello che era possibile.

L'on. Ancona mi permetterà, poi, di affermare essere inesatto che in materia di costruzioni ferroviarie, in occasione di provvedimenti per la disoccupazione, si sia data la preferenza ad alcuni lavori meno urgenti.

Qualche opera che appare tale, di fronte alla Bologna-Firenze, ha avuto impulso per esigenze di ordine superiore, che qui non è il caso di accennare.

Possò anche assicurare l'on. Ancona che il Governo non solo si è preoccupato di non mettere allo studio progetti per ferrovie, rispondenti a vecchie aspirazioni, ma superate dalla tecnica moderna dei traffici; non solo ha fatto giustizia di molti vecchi progetti; ma non ha esitato anche ad arrestare qualche costruzione di ferrovia iniziata 50 o 60 anni fa, per ragioni completamente scomparse dopo la guerra.

Al senatore Nuvoloni che sollecita il completamento degli studi per la Garesio-Imperia ed il pronto inizio di quei lavori dirò che al Governo oggi manca la possibilità di dare precisi affidamenti.

Il senatore Millosevich ha fatto vive premure al Governo perchè sia affrontato il problema del disciplinamento delle acque sotterranee, che ha formato oggetto di studio, di polemiche, di discussioni nei Congressi scientifici e tecnici.

In proposito non ho che da confermare ciò che ho già detto alla Camera dei deputati; e cioè che il problema ha formato già oggetto di proposte concrete da parte della Commissione incaricata di procedere alla compilazione del Testo Unico delle acque. Tali proposte mi auguro che possano corrispondere all'aspettativa che vi è nel campo scientifico e tecnico. Esse devono ora essere esaminate dai vari organi competenti.

Devo fare anche presente che mentre si procederà agli studi di ordine giuridico non si è trascurato di intensificare quelli di ordine tecnico.

In questo momento il Servizio idrografico li ha particolarmente intensificati in Emilia, nel Piemonte, nelle Puglie, ed in varie altre zone del Regno.

Onorevoli senatori, ho finito.

Ho cercato di non abusare della vostra pazienza, lasciandomi guidare dall'orologio.

Nel discorso che pronunzierai, nell'altro ramo del Parlamento, io conchiusi facendo presente che, quando sarà compiuto il decennale della rivoluzione fascista, il popolo italiano, in una visione organica delle realizzazioni conseguite, scorderà che la Patria, oltre che nello spirito, oltre che nei suoi ordinamenti, è profondamente trasformata anche nel suo volto.

Aggiungerò, ora, che quando la crisi che travaglia tutte le Nazioni del mondo sarà passata; ed i popoli, al di là dei propri confini, cercheranno scambievolmente di ricongiungere o rinsaldare i molti fili di rapporti economici, spezzati o resi quasi invisibili, dalla burrasca che si è abbattuta; quando cominceranno nuovamente a battere le vie dei continenti e le rotte degli oceani; allora l'Italia, grazie alla sua attuale disciplina, grazie alla attrezzatura che va sempre più perfezionando e potenziando, nelle fonti della sua economia, si troverà in condizione di riprendere più agevolmente la marcia.

A tale ripresa molto contribuirà il rinnovato spirito della Stirpe, protesa dal Fascismo in un arco di indomabile volontà, ma molto contribuirà anche la nuova efficienza tecnico-economica che, in questi dieci anni, il Regime ha dato alla Nazione, attraverso l'intenso sviluppo delle opere pubbliche.

I sacrifici finanziari di ieri, e quelli che attualmente ancora si fanno, per fronteggiare la crisi, nei suoi aspetti sociali, si riveleranno, allora, più che mai, produttivi di nuova ricchezza nazionale. (*Applausi. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Essendo esaurita la discussione generale, passeremo all'esame dei capitoli del bilancio.

*Senza discussione si approvano i capitoli e i riassunti per titoli e categorie.*

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge.

## Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese, ordinarie e straordinarie, del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

## Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 64.500.000 iscritta nello stato di previsione annesso alla presente legge, per provvedere, durante l'esercizio finanziario 1932-33, agli oneri generali di carattere straordinario, nonchè a quelli relativi alla manutenzione delle opere straordinarie da consegnare agli enti locali.

(Approvato).

## Art. 3.

Il limite d'impegno, di cui all'articolo 3 del Regio decreto-legge 6 ottobre 1927, n. 1827, convertito nella legge 17 maggio 1928, n. 1147, per le annualità relative ad opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali è stabilito, per l'esercizio finanziario 1932-33, nella somma di lire 15 milioni.

(Approvato).

## Art. 4.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, allegato allo stato di previsione predetto.

Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste e per le maggiori spese di personale e di carattere generale; i prelevamenti dal fondo di riserva per opere straordinarie; nonchè la iscrizione delle somme prelevate ai capitoli del bilancio dell'Azienda sopraindicata, saranno autorizzati con decreti Reali, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze.

Tali decreti verranno comunicati al Parlamento unitamente col consuntivo dell'Azienda stessa.

(Approvato).

## Art. 5.

Il contributo annuo di cui all'articolo 16 della legge 17 maggio 1928, n. 1094, a favore dell'Azienda autonoma statale della strada, è, per l'esercizio finanziario 1932-33, stabilito in lire 130.000.000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Votazione a scrutinio segreto.**

**PRESIDENTE.** Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Dichiaro aperta la votazione.

**Chiusura di votazione.**

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la votazione. Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

*I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.*

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Ancona, Antona Traversi, Appiani, Arlotta, Artom, Asinari di Bernezzo.

Bazan, Bergamasco, Berio, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Bonin Longare, Bonzani, Borsarelli, Broccardi, Brugi, Brusati Ugo.

Caccianiga, Cagnetta, Camerini, Canevari, Casertano, Castelli, Cattaneo, Cavazzoni, Celestia, Chersi, Cian, Ciccotti, Cimati, Cippico, Ci-raolo, Cirmeni, Conci, Concini, Conti, Corbino.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, Del Pezzo, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Robilant, Di Terranova, Durante.

Fabri, Facchinetti, Faggella, Falcioni, Fara, Farina, Fedele, Ferrari, Figoli des Geneys.

Gallina, Garbasso, Garofalo, Gatti Salvatore, Giampietro, Gonzaga, Grandi, Gualtieri, Guidi Ignazio.

Joele.

Libertini.

Mambretti, Manfroni, Mango, Marchiafava, Mariotti, Maury, Mazzoccolo, Mazzucco, Menozzi, Messedaglia, Milano Franco d'Aragona, Millosevich, Montanari, Montresor, Mori, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nomis di Cossilla, Nuvoloni.

Orsi.

Padulli, Passerini Angelo, Pavia, Perla, Pestalozza, Pironti, Pitacco, Poggi Cesare, Porro, Pujia, Pullè, Puricelli.

Quartieri.

Raineri, Rava, Renda, Resta Pallavicino, Romeo, Rossi Giovanni, Rota Giuseppe, Ruffini, Russo.

Sailer, Salata, Sandrini, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Antonio, Scialoja Vittorio, Sechi, Segrè Sartorio, Silj, Silvestri, Simonetta, Sitta, Soderini, Solari, Sormani, Squitti, Suardo, Supino.

Tacconi, Tanari, Tiscornia, Tofani, Tomasi della Torretta, Torre, Tosti di Valminuta.

Venzi, Versari, Vicini Marco Arturo.

Zerboglio, Zippel, Zoppi, Zupelli.

**Risultato di votazione.**

**PRESIDENTE.** Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Disposizioni per disciplinare la perdita delle medaglie e della croce di guerra al valor militare e delle distinzioni onorifiche di guerra (1095):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	146
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Modifiche alla legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito (1131):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	142
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (1156):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	144
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Approvazione della Convenzione italo-britannica per l'assistenza giudiziaria in materia civile e commerciale, firmata a Londra il 17 dicembre 1930 (1158):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	144
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Approvazione dell'Accordo italo-francese stipulato mediante scambio di note il 1° luglio 1931 per il riconoscimento reciproco dei certificati di origine e di sanità, rilasciati dalle Autorità competenti dei due Stati, per l'importazione e il commercio delle ostriche dall'uno all'altro dei due Paesi (1162):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	143
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Modificazione all'articolo 18 del Testo Unico delle leggi sul nuovo catasto, relativa alla tariffa da applicarsi ai giardini pubblici. - Sgravio temporaneo dall'imposta fondiaria erariale a favore dei terreni compresi nel Consorzio « Ongaro Superiore ed Uniti », della provincia di Venezia (1167):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	142
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 novembre 1931, n. 1452, che approva

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-32 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 16 MARZO 1932

una nuova Convenzione con la Società Libera Triestina per l'esercizio delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo (1091):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	139
Contrari . . . . .	13

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1392, concernente agevolazioni per il rifornimento all'agricoltura di granoturco per il bestiame (1096):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	143
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1489, col quale si autorizza l'esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, dei lavori di completamento dei restauri dell'acquedotto del « Bottaccione » in Gubbio (1100):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	144
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1482, che istituisce un compenso di demolizione per le navi mercantili a scafo metallico (1108):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	142
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1573, che stabilisce

un premio di navigazione per le navi mercantili da carico (1115):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	143
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1931, n. 1479, col quale è stato approvato il piano regolatore edilizio del vecchio abitato di Bari e si dettano le norme per la relativa esecuzione (1119):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	145
Contrari . . . . .	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 34, col quale è aumentato il fondo stanziato al capitolo 80-ter del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste (1135):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	142
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1681, che proroga al 31 dicembre 1932 le disposizioni relative al funzionamento della Sezione speciale della Corte dei conti pel servizio dei ricorsi in materia di pensioni di guerra (1147):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	144
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finan-

ziario del 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1152):

Senatori votanti . . . . .	152
Favorevoli . . . . .	140
Contrari . . . . .	12

Il Senato approva.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modifiche al Testo Unico delle disposizioni sul reclutamento degli ufficiali del Regio Esercito (1124);

Classificazione in prima categoria delle opere di bonificamento del Timavo Superiore (provincia di Fiume) (1125);

Norme sui boschi e pascoli montani interessanti opere di bonifica integrale (1150);

Interpretazione dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 87, per quanto riguarda la sede della Reale Accademia d'Italia (1151);

Norme per le nomine ed i trasferimenti dei notari (1153);

Obbligo della denuncia delle nascite di infanti deformi e della denuncia dei casi di lesioni che abbiano prodotto o possano produrre una inabilità al lavoro di carattere permanente (1155). - (*Iniziato in Senato*);

Approvazione della Convenzione di Londra del 31 maggio 1929 per la sicurezza della vita umana in mare (1157);

Approvazione della Convenzione italo-britannica per l'istituzione di linee di trasporto aereo, stipulata in Roma il 16 maggio 1931 (1159);

Esecuzione dei seguenti Atti internazionali stipulati fra l'Italia e l'Austria a Vienna il 24 novembre 1930:

1° Accordo concernente varie questioni finanziarie;

2° Accordo sugli Uffici di verifica e compensazione e sul Tribunale arbitrale misto italo-austriaco (1160);

Approvazione della Convenzione con Protocollo stipulata a Bruxelles l'11 luglio 1931 tra l'Italia e il Belgio per evitare le doppie im-

sizioni e regolare alcune altre questioni in materia fiscale (1161);

Modificazioni e chiarimenti alle disposizioni che disciplinano il funzionamento dell'Istituto Poligrafico dello Stato (1163);

Riordinamento dei servizi di segreteria del Consiglio di Stato (1164);

Concessione di motti araldici ai reggimenti e corpi del Regio Esercito (1165);

Determinazione del prezzo minimo d'asta di immobili espropriati a contribuenti ed agenti della riscossione morosi. Proroga dei privilegi fiscali agli esattori delle imposte del quinquennio 1923-27 (1166);

Conto consuntivo sulla gestione dei Regi Stabilimenti termali di Salsomaggiore, per l'esercizio 1° gennaio-31 dicembre 1922 (1168);

Conto consuntivo dell'Amministrazione del Fondo di massa del Corpo della Regia Guardia di finanza, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930 (1169);

Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali » (1170);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1521, recante provvedimenti per accelerare l'esecuzione delle opere di bonifica (1101);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 dicembre 1931, n. 1691, recante disposizioni per la determinazione del tasso d'interesse per il calcolo delle annualità di contributo statale nelle spese di bonifica (1122);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1617, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione (1136);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 dicembre 1931, n. 1562, portante provvedimenti in materia di tassa di scambio sulle acque gassose e minerali artificiali (1143);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1672, che aumenta l'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla birra (1144);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1932, n. 70, concernente la concessione alla città di Venezia di un contri-

buto governativo straordinario per l'integrazione del bilancio (1145);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1574, che dà facoltà al ministro per le finanze di imporre nuovi divieti di importazione di carattere economico (1148);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1932, n. 1, relativo all'approvazione dell'Accordo tra l'Italia e l'Austria stipulato a Vienna sotto forma di scambio di note, il 30 dicembre 1931, per regolare i pagamenti relativi agli scambi commerciali fra i due Paesi (1149).

## II. Discussione del seguente disegno di legge:

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per l'emanazione del nuovo Testo Unico della legge comunale e provinciale (1154).

## III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 luglio 1931, n. 1001, concernente l'assegnazione straordinaria di 30 milioni, per la durata di anni 15, a decorrere dall'esercizio 1933-34, a titolo di concorso dello Stato nella spesa per l'attuazione del piano regolatore di Roma (1127);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 luglio 1931, n. 981, con il quale sono stati approvati il piano regolatore di Roma e le norme generali e le prescrizioni tecniche di attuazione (1132).

La seduta è tolta (ore 20).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti