

CXLIX^a TORNATA

LUNEDÌ 23 MAGGIO 1932 - Anno X

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag. 5275
Disegni di legge:	
(Approvazione):	
« Disciplina degli orari di lavoro nelle aziende industriali » (393)	5293
« Modificazione all'articolo 20 del Regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817, che istituì l'Istituto per il credito navale » (1195)	5295
« Approvazione del Trattato di estradizione fra l'Italia e il Brasile, firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1931 » (1245)	5296
« Provvidenze dirette ad agevolare la costruzione e l'attrezzamento di sylos e di magazzini da cereali » (1263)	5296
« Approvazione della convenzione stipulata il 29 giugno 1931-IX per l'esercizio delle Regie Fonti di Recoaro » (1269)	5298
« Modificazioni al 2° comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 sull'ordinamento del Credito agrario nel Regno » (1278)	5299
« Modifica della legge istitutiva dell'Istituto " Vittorio Emanuele III " per il bonificamento della Sicilia » (1280)	5299
(Discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1184)	5299
MARAGLIANO	5300
GUACCERO	5305
GABBI	5309
PESTALOZZA	5315
VICINI MARCO ARTURO	5317
PASSERINI ANGELO	5325
(Seguito della discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finan-	

ziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1221)	5278
DE VITO, <i>relatore</i>	5278
CIANO, <i>ministro delle comunicazioni</i>	5285, 5292
LIBERTINI	5291

Registrazioni con riserva (Doc. CXLVIII):

(Discussione):

SUPINO, <i>relatore</i>	5276
-----------------------------------	------

Relazioni:

(Presentazione)	5327
---------------------------	------

Uffici:

(Riunione)	5276
----------------------	------

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato)	5326
-----------------------	------

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Asinari di Bernezzo per giorni 5; Cassis per giorni 8; Dallolio Alberto per giorni 6; Fara per giorni 1; Montuori per giorni 10; Rolandi Ricci per giorni 8; Sitta per giorni 4. Se non si fanno osservazioni, i congedi si intendono accordati.

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che mercoledì prossimo, 25 corrente, alle ore 15,30 si riuniranno gli uffici per esaminare il disegno di legge: « Norme per l'amministrazione e la contabilità degli enti aeronautici » (1291).

Discussione sulle relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva dalla Corte dei Conti (Doc. Num. CXLVIII).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della relazione della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti.

Ha facoltà di parlare il senatore Supino, presidente e relatore della Commissione.

SUPINO, *relatore*. Onorevoli colleghi, a nome della Commissione per i decreti registrati con riserva, rendo conto dei decreti registrati nel periodo dal 1° gennaio al 15 maggio 1932.

Dirò pochissime parole, riferendomi per il resto a quanto è esposto nella relazione a stampa.

Con i Regi decreti in data 7 gennaio 1932 e 14 aprile dello stesso anno furono collocati a disposizione del Ministero dell'interno i prefetti Ferràri, Miglio, Rizzi, La Via, Boltraffio, Borrelli, Tafuri e Fronteri. Questi decreti, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, furono dalla Corte dei conti registrati con riserva, perchè, secondo l'articolo 102 del Regio decreto 30 dicembre 1924, i prefetti a disposizione non possono eccedere il numero di 15; mentre effettivamente eccedono quel numero.

Altre volte il Senato, esaminando decreti di prefetti collocati a disposizione del Ministero, ebbe a riconoscere che tale collocamento dipende da motivi di carattere politico-amministrativo, l'esame dei quali sfugge all'esame degli organi di controllo. Per queste ragioni, in conformità al criterio finora seguito, la Commissione vi propone di prendere atto dei decreti in questione.

Con decreto in data 19 dicembre 1931 del Capo del Governo, di concerto col ministro della marina, fu approvato l'atto di compra-

vendita del piroscafo *Città di Siracusa*, che il Ministero delle comunicazioni vendè a quello della marina, per la somma di lire 650 mila. Questo decreto, in forza delle disposizioni vigenti, fu registrato con riserva dalla Corte dei conti, poichè, secondo il disposto dell'articolo 6 della legge sulla contabilità generale dello Stato, eccedendo la spesa l'importo di lire 75 mila, sarebbe stato necessario il previo parere del Consiglio di Stato.

La Commissione, tenuto conto delle ragioni di urgenza che non permisero di interpellare il Consiglio stesso ed anche perchè non si tratta di una vera vendita a terzi, ma del passaggio della proprietà di un piroscafo da un Ministero ad un altro, propone di prendere atto del decreto.

Con decreto 18 giugno 1931, emanato su proposta del ministro delle comunicazioni, di concerto con quello delle finanze, fu modificato il vigente ordinamento dell'Amministrazione postale e telegrafica, sostituendosi alle attuali direzioni provinciali di prima, seconda e terza classe, direzioni compartimentali e direzioni provinciali. Il decreto fu trasmesso alla Corte dei conti, la quale ne rifiutò la registrazione in via ordinaria, perchè il decreto stesso avrebbe dovuto, secondo la legge 31 gennaio 1926, n. 100, essere emanato con decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato e deliberazione del Consiglio dei ministri.

Troverete, onorevoli colleghi, nella relazione le ragioni addotte in contrario dall'onorevole ministro delle comunicazioni. Il decreto fu poi registrato con riserva, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

La Commissione, senza entrare nel merito della questione giuridica, rileva che il decreto in esame fu essenzialmente determinato da urgenti ragioni di carattere amministrativo, che essa non è in grado di valutare. Quindi si limita a proporvi di prendere atto del decreto.

Con Regi decreti 31 dicembre 1931 e 4 gennaio 1932 i grand'ufficiali Damiano Carmelo e Novelli Giovanni, il primo sostituto procuratore generale di Corte di cassazione in funzione di procuratore generale presso la Corte di appello di Roma, e l'altro consigliere di Corte di cassazione in funzione di presidente di Sezione della Cassazione del Regno, furono temporaneamente collocati fuori del ruolo organico

della Magistratura ed addetti al Ministero della giustizia.

Di tali decreti fu chiesta la registrazione in via ordinaria e, nel caso in cui la Corte dei conti non avesse creduto di registrarli in via ordinaria, il Ministero chiedeva che fossero registrati con riserva, e con riserva li registrò la Corte dei conti pei motivi che sono indicati nella relazione.

Ritenuta la necessità asserita dal Ministero di non privarsi, in questo momento, della opera dei due valenti funzionari sopra indicati, specie per la preparazione della riforma penitenziaria e per la elaborazione di provvedimenti conseguenti ai Patti Lateranensi, la vostra Commissione vi propone senz'altro di prendere atto dei decreti in parola.

Tuttavia essa si associa al voto emesso dalla Giunta della Camera dei deputati per i decreti registrati con riserva, che cioè vengano, una volta per sempre, stabilite norme precise e sicure intorno al passaggio di funzionari dall'uno all'altro ruolo, ed alla loro applicazione ai vari Ministeri.

Ancora: con decreto del ministro delle comunicazioni del 18 febbraio 1932, fu approvata e resa esecutiva la convenzione stipulata con la Società di navigazione fiumana, con la quale, in esecuzione della deliberazione del Consiglio dei ministri, fu provveduto a regolare i rapporti di debito e credito tra la Società stessa e lo Stato, con l'abbuono a favore della medesima della somma di lire 1.486.911,58, dovuta all'Erario in forza del contratto 1º marzo 1924, concernente la vendita alla Società stessa di alcuni piroscafi di proprietà dello Stato.

La Corte dei Conti ha registrato con riserva questo decreto, considerando che, secondo l'articolo 10 del Regio decreto-legge 25 settembre 1921, il prezzo di vendita delle navi in questione fu stabilito da una Commissione tecnica; che con detto decreto i prezzi come sopra stabiliti vengono a subire una modificazione e che da ultimo lo Stato viene a rinunciare ad un credito liquido e garantito da pegno (doveva dire da ipoteca). Non può essere dubbia la validità delle ragioni addotte dalla Corte; tuttavia la Commissione tiene conto dei motivi politici e patriottici che hanno indotto il Governo ad emanare il decreto in esame, e vi propone di prenderne atto.

PRESIDENTE. Gli onorevoli colleghi hanno inteso le proposte della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva.

La Commissione, circa il Regio decreto 7 gennaio 1932 e gli altri Regi decreti 14 aprile 1932, riconoscendo che i collocamenti a disposizione contenuti nei suddetti decreti dipendono da motivi di carattere politico amministrativo, i quali sfuggono all'esame degli organi di controllo, propone di prenderne atto. Pongo ai voti questa proposta della Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

Quanto al decreto 19 dicembre 1931 col quale fu disposta la vendita al Ministero della marina del piroscafo *Città di Siracusa*, la Commissione tenuto conto delle ragioni di urgenza che non permisero il ricorso al Consiglio di Stato, propone di prendere atto del decreto. Pongo ai voti questa proposta della Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

Quanto al Regio decreto 18 giugno 1931, col quale fu modificato il vigente ordinamento dell'Amministrazione postale e telegrafica, la Commissione, ritenendo che il decreto fu essenzialmente determinato da urgenti ragioni di carattere amministrativo, che non è in grado di valutare, propone di prenderne atto.

Chi approva questa proposta della Commissione è pregato di alzarsi.

È approvata.

Quanto ai Regi decreti 31 dicembre 1931 e 4 gennaio 1932, concernenti due magistrati che furono temporaneamente collocati fuori ruolo, la Commissione, ritenendo giuste le ragioni addotte dal Ministero circa la necessità di non privarsi dell'opera dei suddetti funzionari, propone di prenderne atto. Chi approva la proposta della Commissione è pregato di alzarsi.

È approvata.

Quanto al decreto ministeriale 18 febbraio 1932, col quale fu approvata e resa esecutiva la convenzione stipulata con la società di navigazione fiumana, la Commissione, tenendo conto dei motivi politici che hanno indotto il Governo a emanare il provvedimento in esame, propone di prenderne atto. Chi approva la proposta della Commissione è pregato di alzarsi.

È approvata.

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (N. 1221).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del seguente disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 ».

DE VITO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *relatore*. Onorevoli colleghi, probabilmente vi sarete accorti che la relazione della Commissione di finanza per l'esercizio 1932-33, più che su teoriche esposizioni di principi, si basa su cifre e dati di fatto.

Ciò per un duplice riflesso. Anzitutto perchè da qualche tempo in giornali e riviste estere, anche autorevoli ed anche se a noi favorevoli, si leggono apprezzamenti che dimostrano quasi sempre scarsa conoscenza delle cose nostre. E poi perchè, dal persistere della crisi e dalla decurtazione delle spese, potrebbe taluno essere tratto a dubitare della consistenza stessa dei maggiori nostri servizi pubblici.

Vero è che l'onorevole Ricci ha dubitato dell'esattezza dei nostri dati, rilevando alcune differenze con quelli risultanti da altre pubblicazioni.

Ma siate pur certi, onorevoli colleghi, che il relatore vostro non merita in ciò taccia di poca diligenza. Quelle differenze erano state già da me rilevate, ma di proposito non volli eliminarle, dipendendo esse dal fatto che nei dati da me pubblicati, e desunti dalle statistiche dell'Amministrazione stessa, non è compreso il traffico del piccolo naviglio.

RICCI FEDERICO. Ma per i passeggeri?

DE VITO, *relatore*. Anche per i passeggeri. Così, ad esempio, non è compreso tutto il movimento dei passeggeri sui battelli che fanno servizio nel Golfo di Napoli.

Avendo seguito tale criterio nelle relazioni che ebbi l'onore di presentare al Senato per i precedenti esercizi, ritenni opportuno attenermi ad esso anche ora, sia per ragione di omogeneità, sia per rendere più facili ed attendibili i confronti.

Del resto sono differenze di lieve entità, ed anche partendo dalle cifre alquanto più elevate cui ha accennato l'onorevole Ricci, non cambierebbero in nulla le osservazioni da noi fatte, nè le deduzioni che dalle statistiche abbiamo tratte.

Nè le une nè le altre cifre ripeterò a voi, nè mi avvarrò dell'indulgenza vostra per riassumervi le notizie e i dati contenuti nella relazione, perchè voi conoscete meglio di me l'opera svolta in tutti i rami delle comunicazioni.

Meglio di me sapete quanto sia accresciuta la potenzialità della marina nostra mercantile, nonostante il precipitare dei noli, le diminuzioni di traffico, le asprezze di una concorrenza incessante su tutti i mari. Non a voi occorre dire che la soppressione o il rinvio di spese non è a discapito degli impianti delle linee ferroviarie, del materiale mobile e delle scorte, essendo la rete in pieno assetto e pronta in qualsiasi momento avvenga l'auspicata ripresa del traffico. Nè a voi occorre far presente il continuo miglioramento e il continuo estendersi dei servizi delle poste, dei telegrafi, dei telefoni, della radio.

Questo naturalmente è il migliore elogio che si possa fare all'onorevole ministro, perchè in tempo di crisi assicurare la stabilità dei servizi è cosa ardua. E torna a lode sia dei direttori generali, che compiono opera altamente apprezzata nelle varie branche del complesso Ministero delle comunicazioni, sia del personale tutto, funzionari, ferrovieri, equipaggi, agenti e milizia specializzata, che dai più elevati ai minori gradi si mostrano veramente compresi delle difficoltà del momento.

Mi limiterò quindi a brevi osservazioni d'indole generale.

La crisi investe tutte le forme di attività umana. E le conseguenze si ripercuotono necessariamente anche sul bilancio delle comunicazioni, specie nei riguardi dei trasporti ferroviari e marittimi che sono tanto intimamente legati al progresso economico ed alle manifestazioni di vita civile. Ma i trasporti risentono anche di un altro fenomeno, comune a tutti gli Stati nelle contingenze attuali, che non nasce dalla crisi, ma alla crisi s'accompagna e dalla crisi è inasprito: il fenomeno che sentiamo lamentare continuamente con questo

detto: troppe automobili fanno concorrenza alle ferrovie e tramvie; troppe navi si dividono il traffico! Così si coglie il lato esterno di un fenomeno che trova sue radici negli stessi rapidi progressi della tecnica e nella febbrile attività che tutti pervade. Troppo breve ormai è l'esistenza per le finalità da assolvere: nella febbre dell'ora la velocità diventa necessità assoluta ed elemento indispensabile in ogni manifestazione di vita individuale e collettiva.

Chi potrebbe pensare più alla vecchia diligenza, alle primitive ferrovie, ai leggendari velieri, a quegli ormai antichi piroscafi a ruota che pure per tanti anni sono sembrati un portentoso? Oggi gli stessi direttissimi e gli stessi piroscafi moderni ci sembrano lenti, e lente ci sembrano persino le più veloci motonavi e le più veloci automobili: con nostalgica voluttà guardiamo al cielo, seguendo con fede i progressi del dirigibile e dell'aeroplano.

E come oggi si potrebbero assolvere, con gli antichi procaccia, le relazioni internazionali, commerciali, industriali, famigliari, mentre si è insofferenti persino delle poche ore occorrenti per il recapito della lettera e s'invocano la posta aerea e la posta pneumatica?

Lo stesso telegrafo, il telefono stesso sembrano lenti, quando il genio del nostro Marconi, cui ci rivolgiamo con orgoglio di italiani, con ammirazione e riconoscenza, compie il prodigio di sopprimere le distanze e darci percezione immediata di suoni ed immagini a traverso l'etere?

Sulla terra, sul mare, nei cieli si moltiplicano, si perfezionano, aumentano di potenzialità i mezzi di comunicazione con un crescendo continuo.

In tempi normali il traffico si sviluppa con il crescere delle popolazioni e delle relazioni internazionali. Ma vi sono momenti nella storia in cui i progressi della tecnica balzano fuori d'un tratto, e ad un tratto sorpassano gli incrementi di traffico maturatisi col volgere di anni. Si verifica quindi uno squilibrio che assume intensità maggiore nei primi periodi di attività dei nuovi mezzi di comunicazione o di accresciuta potenzialità dei mezzi esistenti.

Giustamente è stato osservato che il traffico, anche se insufficiente e scarso, si deve dividere fra gli antichi e i nuovi mezzi: è ovvio che gli antichi perdono quanto i nuovi

guadagnano: da qui inevitabile conflitto e lotta, finchè non si giunga al riassetto con eliminazioni e coordinamenti che dureranno sino a quando il genio umano non venga a turbarli con ulteriori perfezionamenti od ulteriori creazioni.

E chi può dire dove il genio umano s'arresterà nel portentoso suo cammino?

Anche nelle comunicazioni, eliminazioni e coesistenze sono condizioni indispensabili di vita.

Le ferrovie eliminarono ovunque i trasporti di massa per via ordinaria, e quelli singoli collegati a ragioni di velocità e comodità. Da noi eliminarono in gran parte anche il piccolo cabotaggio che oggi, per quanto in modesti limiti ed in peculiari condizioni, nuovamente s'afferma, e diedero fiero colpo alla navigazione interna che, con difficoltà e sacrifici non lievi, si cerca di far rivivere.

La navigazione a vapore ha soppresso quasi la navigazione a vela che trascina faticosamente il residuo suo di vita, nel ricordo della passata gloria e nel rimpianto di quanti amano la poesia del mare.

Ridotti i trasporti per via ordinaria e quelli a vela secondo le mutate loro finalità, si ebbe un periodo tranquillo di coesistenza.

Ma a un tratto sorse l'autovettura, piccola, veloce, insinuante.

Da prima non fu presa sul serio: poi di essa s'allarmarono i veicoli ordinari che, dopo un periodo di disperata resistenza, hanno dovuto finire col cedere il passo e rinunciare a gran parte di loro trasporti, specie nell'interno delle città.

Ma ben presto a fianco dell'autovettura si presentò l'autocarro, robusto, pesante, capace, e presto si presentarono i rimorchi con vantaggi indiscutibili per trasporti a distanze che, limitate da prima a pochi chilometri, si estendono di giorno in giorno, e talvolta anche oltre l'apparente convenienza economica.

Ed ecco la concorrenza alle ferrovie ed alle tramvie che ovunque corsero ai ripari, invocando divieti e restrizioni.

Ma divieti e restrizioni furono in pratica inefficaci. L'automobilismo, guardato con diffidenza se non con astio dal pedone, vessato dalle aziende concorrenti, ha proseguito im-

perturbabile la sua ascesa, reclamando anzi protezione dalla legge e viabilità adatta.

Ed eliminazioni sono avvenute in tutti gli Stati, ma in senso opposto a quanto gli avversari dell'automobile auspicavano. Molte linee tramviarie e molte ferrovie secondarie nei vari Stati hanno dovuto sopprimersi, ed altre ancora sono minacciate nell'esercizio loro.

Di qui la tendenza ad attribuire all'automobilismo tutti i guai. E non mancano scrittori, anche autorevoli, che attribuiscono all'automobilismo la contrazione del traffico ferroviario e la considerano definitiva, ritenendo che le ferrovie abbiano ormai perduto il secolare monopolio dei trasporti.

Tali opinioni non possiamo condividere.

L'Italia è ben lungi dall'averne i 26 milioni di autoveicoli degli Stati Uniti (1 per ogni 5 abitanti), il milione e mezzo della Francia, il milione e 558 mila della Gran Bretagna, il milione e 68 mila del Canada.

Non tenendo calcolo delle motociclette e delle moto-leggere, l'Italia ha ora 211.844 autovetture, 73.321 autocarri, molti dei quali d'antico tipo ed in condizioni non buone, e circa 10.000 rimorchi.

Ma un terzo almeno di tali unità provvedono ad esigenze urbane ed a trasporti in località non percorse da ferrovie e tramvie. Basta ciò per comprendere che il danno derivante dalla concorrenza non può essere tale da compromettere in modo alcuno le finalità e il rendimento della rete ferroviaria nel suo complesso.

L'on. Ricci ha accennato ai vantaggi dell'automobilismo e l'enumerazione è stata precisa. Mi consenta però di esprimergli grave dubbio che le intraprese di trasporti con autocarri possano fare servizio normale con la tariffa di 20 centesimi a tonnellata-chilometro.

RICCI FEDERICO. No, no, è stato calcolato 0,13 per tonnellata-chilometro. Questa cifra è comparsa su un articolo di giornale.

DE VITO, relatore. Peggio ancora. Basta fare il conto della portata media degli autocarri e metterla in relazione al costo del carburante, dei lubrificanti, gomme e spese generali, per essere persuasi che la cifra deve essere necessariamente superiore.

TOFANI. Molti autocarri vanno a nafta.

DE VITO, relatore. Indubbiamente, ma ve

ne sono ancora molti che vanno a benzina, ed anche la nafta è costosa.

L'onorevole Ricci ha accennato pure ad un privilegio che ha l'automobile di fronte alla ferrovia, quale è quello di trovare la strada già costruita. Verissimo, ma è situazione comune a tutti i veicoli ed agli stessi pedoni. E la strada nelle molteplici sue finalità d'interesse pubblico e di interesse privato svolge un traffico extra-ferroviario di circa 11 miliardi di tonnellate-chilometro.

In verità non comprendo quali deduzioni si possano trarre da tale condizione. Non credo che si voglia giungere ad inasprimenti fiscali tali che, elevando il costo di esercizio, costringano l'autocarro ad elevare ancora più la sua tariffa oltre quella ferroviaria.

Di proposito dico oltre quella ferroviaria.

Due anni or sono ebbi l'onore d'intrattenere a lungo il Senato sulla questione della concorrenza tra automobili e ferrovie. E dimostrai che per la maggior parte dei trasporti la tariffa ferroviaria per tonnellata-chilometro era inferiore a quella degli autocarri. Ed aggiungevo che il vantaggio loro dipendeva essenzialmente dal risparmio nelle spese di carico e scarico e spesso anche in quelle di imballaggio.

Da allora nuovi elementi occorre considerare.

L'introduzione dei motori Diesel, i maggiori perfezionamenti tecnici, i minori costi d'acquisto, gli aumenti di portata ed il facilitato uso dei rimorchi con l'adozione dei freni ad aria compressa sono tutti elementi che indubbiamente miravano a diminuire le spese di esercizio. Ma tali diminuzioni sono state contrastate dagli aumenti nel costo dei carburanti, dagli aumenti delle tasse di circolazione, degli oneri fiscali e burocratici, dai limiti di carico fatti rigorosamente osservare dall'Azienda statale della strada con conseguente inevitabile aumento del costo unitario. Si aggiunga che, istituendosi vere e proprie intraprese di trasporto regolarmente organizzate e con adeguati impianti, sieno esse gestite dalle stesse ferrovie, o da aziende parastatali o da concessionari, le spese crescono necessariamente, e quindi necessariamente cresce la tariffa.

Non credo quindi che si possa pensare ad artificiosi aggravamenti d'oneri.

L'Italia, per la stessa configurazione sua, per la distribuzione degli abitati, per i molteplici centri rurali, ha necessità di mezzi di comunicazione rapidi e frequenti. Non poteva quindi non considerare con favore l'automobilismo, e non poteva non accoglierlo nel quadro dei mezzi di trasporto.

Un complesso di provvidenze, le quali vanno dalle sovvenzioni per determinati servizi — e recentissime per la costruzione di autocarri pesanti — alla sistemazione razionale delle strade con pavimentazioni adatte, alla costruzione di autostrade ed ora anche di camionabili, di cui sarà primo esempio la Genova-Valle del Po voluta dal Duce ed illustrata ieri dall'onorevole Reggio, mostrano come sieno equamente riconosciute e valorizzate le finalità dell'automobilismo.

Là dove non esiste concorrenza, o la concorrenza è attenuata con congrue partecipazioni, continuano ad affermarsi largamente i servizi pubblici automobilistici: ne abbiamo oggi 54.000 chilometri fra provvisori e definitivi, oltre km. 27.000 da gran turismo. E continua liberamente ad esercitarsi l'industria dei trasporti su strada ordinaria.

Dove invece la concorrenza si afferma e non può essere attenuata, interviene il programma organico che il ministro ha esposto nel lucidissimo suo discorso alla Camera dei deputati e da noi riassunto nella nostra relazione: non divieti o irragionevoli restrizioni, ma onesta disciplina: non sopraffazioni, ma coesistenza ed armonia.

Naturalmente il ministro cerca di utilizzare quanto più possibile le ferrovie nelle quali sono stati profusi capitali ingenti, ed escogita tutti i mezzi per mantenere il traffico e recuperare quello perduto, procurando che i trasporti ferroviari offrano gli stessi vantaggi essenziali dell'automobilismo.

Quindi: raccolta delle merci a domicilio e riconsegna al luogo di destinazione, treni leggeri e rapidi, semplificazioni di condizioni, tariffe più vantaggiose di quelle comuni, treni popolari a basso prezzo che tuttavia pagano la spesa perchè completamente saturati.

Ma vi sono casi nei quali, per la insufficienza del traffico, il rimedio a nulla giova. In tali casi, se si dovesse badare solo alle ragioni

economiche, bisognerebbe pensare a sopprimere servizi e persino a togliere i binari e sostituire automobili convertendo all'occorrenza in autostrada la sede ferroviaria. Ma una soluzione così radicale può essere ostacolata da ragioni politiche e ragioni sociali: d'altra parte si dovrà previamente accertare che sieno soddisfatte ugualmente, se non meglio, le esigenze delle popolazioni nei riguardi locali e in quelli degli ulteriori percorsi.

È pertanto possibile la coesistenza sufficientemente armonica dei due sistemi di trasporto.

E di proposito dico sufficientemente armonica, poichè per difficoltà intrinseche dipendenti dalla diversità di gestioni e d'intraprese di trasporti a conto terzi, dalla incoercibilità dell'uso di autocarri privati, e dalla impossibilità di una discriminazione dei traffici non si riuscirà mai ad impedire del tutto la concorrenza od a distruggerne in tutto gli effetti.

Occorrerà ancora qualche tempo prima che l'assetto si consegua. E quando sarà conseguito, si avranno turbamenti nuovi e forse ancora più profondi per l'estendersi e il perfezionarsi dei servizi aerei. Questi avranno caratteristiche diverse. Mentre invero l'automobile attenta al traffico ferroviario su percorsi non eccessivamente lunghi (per ora efficacemente non oltre 200 chilometri), il dirigibile e l'aeroplano mirano ai lunghi percorsi per terra e per mare. Rimane alla ferrovia la prerogativa del trasporto di massa, che di fronte all'uno e all'altro mezzo di trasporto assicura una superiorità che appare invincibile.

Nella impossibilità di una completa armonia dei vari mezzi di trasporto sta una radicale differenza coi servizi postali, telegrafici e telefonici. Qui pure è sempre lo stesso traffico che si divide fra i vari mezzi di comunicazione, ma esso è facilmente discriminabile e tutti i mezzi di comunicazione sono in regime di monopolio.

Ciò che l'uno perde, l'altro guadagna. E nei casi stessi di servizi concessi all'industria privata, le concessioni sono regolate in modo da escludere la concorrenza a servizi analoghi statali, o da compensare debitamente i danni immediati od i lucri immediatamente perduti, assicurandosi quasi sempre anche un beneficio

sugli ulteriori sviluppi. Da qui dipende in parte la minore instabilità del bilancio dell'azienda.

Ma la situazione stessa delle ferrovie di Stato migliorerà nei riguardi della concorrenza automobilistica, quando sarà estesa la elettrificazione.

Non ripeterò qui le ragioni esposte già ripetutamente in questa Aula perchè il problema, ammesso ormai da tutti gli Stati, non ha più bisogno di dimostrazioni. Mi permetto solo dire all'onorevole Falcioni che in questo argomento gli esempi tratti dall'estero, per giudicare delle spese relative, non giovano, perchè troppo diverse sono le condizioni. Quantunque il rame sia oggi a basso prezzo, e vi sia disponibilità di energia elettrica, se si dovesse fare il ragguaglio tenendo conto del costo attuale del carbone, potrebbe essere difficile dimostrare la convenienza economica nei riguardi delle spese d'esercizio. Ma per noi che siamo tributari dell'estero per carbone, mentre abbiamo tanta ricchezza di forze idrauliche, il problema assume carattere diverso e deve essere diversamente considerato. Quale fautore impenitente dell'elettrificazione, mi rivolgo ad un impenitente elettrificatore, a voi onorevole ministro, per esprimervi il voto che vi sia consentito presto di riassumere ed eseguire un più vasto programma di elettrificazione.

Ciò per le ferrovie di Stato. Ma la situazione si presenta assai più grave per i 6000 chilometri di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie extra-urbane, le quali per la brevità dei percorsi (dai 16 ai 23 chilometri ed anche meno per le linee a scartamento ridotto) e spesso anche per mancanza di trasporti di massa, risentono maggiormente della concorrenza automobilistica. Indubbiamente rimedio migliore è sempre quello dei raggruppamenti organici, coordinati agli altri mezzi di trasporto, dei quali ci siamo altra volta occupati a proposito anche dell'esperimento fatto per le Salentine. Ma le difficoltà intrinseche di tali aggruppamenti aumentano nelle attuali condizioni di esercenti e costruttori di ferrovie e tramvie, che necessariamente rifuggono da nuovi investimenti di capitali e da imprese di loro natura poco redditizie o passive. Una Commissione interministeriale, con il concorso

delle Confederazioni interessate, ha presentato proposte al riguardo. Se giungeranno all'onore di legge, avremo occasione di discuterne in questa sede. Ma intanto a noi sembra indubbia la necessità di consentire maggiore libertà di movimento e di determinazione alle imprese di ferrovie e tramvie extraurbane, perchè possano sostenere la concorrenza dell'automobilismo.

Nei riguardi della marina mercantile il problema si presenta sotto il duplice aspetto della potenzialità e proporzione dei mezzi di trasporto in confronto al traffico, e della concorrenza.

Ma ha caratteristiche proprie.

Qui abbiamo unicità di mezzi di trasporto: la nave. Ma a prescindere anche dai velieri, le navi presentano varietà di struttura, di tonnellaggio, di velocità, di armamento, di esercizio. E qui il traffico non si localizza che in minima parte nei limiti territoriali di ogni Stato, ma si estende a tutto il mondo.

Quindi il problema stesso della potenzialità dei mezzi di trasporto e della concorrenza assume a sua volta profilo diverso, a seconda che lo si consideri in rapporto al mercato mondiale od a quello territoriale dei vari Stati.

Nei rapporti mondiali si afferma un'assoluta sproporzione. E vi è ormai tutta una letteratura in proposito, che da anni ripete le stesse querimonie. E le ripete anche ora, lamentando che 32.344 navi per 70.131.040 tonnellate sono assolutamente sproporzionate ed eccessive, mentre il traffico continua a contrarsi per volume e valore.

Competenti e incompetenti si affannano alla ricerca dei rimedi. E ricorrono alla *extrema ratio* della eliminazione: dichiarazioni d'innavigabilità, inasprimento o rifiuto di assicurazione delle navi di una certa età, demolizione obbligatoria del naviglio antiquato o inadatto compensata dallo Stato o dal restante armamento, limitazione delle costruzioni.

Naturalmente per adottare una qualunque di tali proposte occorrono accordi internazionali. L'esperimento fatto in questioni assai più gravi le quali toccano l'essenza stessa di vita degli Stati, lascia scettici sulle possibilità d'intese, semplicissime ad enunciarsi, ma irte di difficoltà e prive dei necessari elementi di determinazione.

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE 1929-32 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 MAGGIO 1932

Anzitutto quale è il fabbisogno mondiale per numero di navi, per quantità e qualità di tonnellaggio?

È indubbio che non si dovrebbe avere riguardo soltanto alle condizioni del momento, ma anche a quelle di un prossimo avvenire, perchè il naviglio non s'improvvisa: le costruzioni del tempo di guerra insegnino.

Ma possono farsi previsioni serie ed attendibili in base ad elementi tratti da periodi anormali e transitori?

Determinato il fabbisogno complessivo, come verrebbe stabilito quello d'ogni Stato?

Per quali categorie di navi sarebbero determinate le eliminazioni? per tutte indistintamente? per quelle da carico libere, o anche per quelle di linea, o per quelle da passeggeri?

E per ciascuna categoria in base a quali criteri le eliminazioni dovrebbero aver luogo?

In base al disarmo? Ma abbiamo già in disarmo nel mondo oggi 13 milioni di tonnellate.

Se queste bastassero a ristabilire l'equilibrio, null'altro occorrerebbe e sarebbe solo questione interna d'eventuali indennizzi.

In base all'età delle navi?

Ma vi sono casi speciali nei quali per la natura dei traffici, per l'esperienza di vecchi armatori e per lo stato di conservazione riesce preferibile l'esercizio di navi antiche, le quali gravano poco per interessi ed ammortamenti.

Le stesse navi più moderne non salvano dalle conseguenze della crisi, e ne è esempio la Norvegia che ha il 34 per cento di tonnellaggio tecnicamente buono, d'età inferiore ai 5 anni. Meno ancora basta la sola età, come ne fanno dura esperienza gli Stati Uniti, pure avendo una flotta con appena il 6 per cento di naviglio costruito da meno di 5 anni.

Divieto di ulteriori costruzioni? Ma il problema delle costruzioni è collegato a quello dei cantieri navali e delle numerose maestranze; disperse queste, e soppressi o lasciati inoperosi gl'impianti, resterebbe per tutti gli Stati indistintamente il problema della ricostruzione del naviglio per le naturali eliminazioni e per la ripresa del traffico. E la posizione sarebbe più grave per quegli Stati che non hanno ancora rinnovato il naviglio, ed alla rin-

novazione attendono gradatamente secondo le possibilità loro.

E chi sosterrrebbe la spesa rilevantissima del naviglio eliminato, dei cantieri soppressi, della conseguente disoccupazione?

Basta prospettare anche questi soli dubbi per essere persuasi che una discussione al riguardo si prolungherebbe per anni senza nulla concludere, o concludendo a crisi finita.

Intanto pensiamo ai casi nostri.

La nostra posizione al 30 giugno 1931 si riassume in poche cifre: esclusi i velieri, consistenza 1347 navi, 3.335.673 tonnellate, disarmo per ragioni economiche 622.537 tonnellate, oggi diminuito a tonnellate 571.430.

Indubbiamente le navi in disarmo costituiscono un peso morto, sia per le spese improduttive di custodia e assicurazione, sia per l'ingombro che arrecano nei porti, costringendo spesso a spostamenti. Ma fra le navi in disarmo ne sono anche ottime e di recente costruzione. Sarebbe grave errore rendere obbligatoria la demolizione, anche perchè verrebbe eccessivamente ridotta la consistenza della nostra flotta la quale, se per il momento risente le conseguenze della crisi mondiale, è tuttavia adeguata al traffico nostro normale. E per le condizioni a voi note, errore sarebbe anche obbligare senz'altro la demolizione delle navi antiche, pur avendone il 29 per cento di oltre 25 anni d'età, quasi tutte da carico.

In proposito occorre lasciare massima libertà di determinazione allo stesso armamento, sia per la diuturna esperienza sua, sia perchè in una industria quale è la marittima, basata esclusivamente sulla concorrenza internazionale, determinante unica deve essere il tornaconto.

Vero è che poco si è demolito nel 1931: appena 16 navi per 32.727 tonnellate e che fortunatamente solo 5 navi per 14.256 tonnellate sono andate perdute.

Ma ad una maggiore attività nelle demolizioni hanno fatto ostacolo considerazioni economiche, aggravate dal ribasso verificatosi nei prezzi dei materiali metallici.

Saggio provvedimento quindi è stato quello del ministro di concedere un compenso di lire 25 alla tonnellata nel limite massimo di 200.000 tonnellate, per le navi o antiche o

inadatte, che gli armatori stabiliranno di voler demolire.

E passiamo alla concorrenza.

Per la marina mercantile la libertà è condizione essenziale di vita. Il traffico è di chi sa conquistarlo. E tutte le misure artificiose per riserve di traffici a determinate bandiere finiscono col fare il danno di quegli stessi Stati che le hanno imposte.

La concorrenza sui mari si afferma possente: le marine di tutto il mondo scendono in campo, e tutte si sforzano di migliorare le proprie condizioni, specie nei periodi di crisi. Di qui la tendenza a sostituire navi antiquate od inadatte ed antieconomiche con altre di qualità, d'efficienza maggiore e di più economica utilizzazione.

Lo Stato, che a tale tendenza volesse sottrarsi ed omettesse di rinnovare gradualmente il suo naviglio secondo i progressi della tecnica ed i suggerimenti dell'esperienza, finirebbe col restare escluso dalla concorrenza internazionale e col segnare la morte più o meno prossima della propria marina.

L'Italia ha provveduto in tempo e arditamente, sostituendo notevole parte del naviglio con unità costruite in Italia, che onorano sui mari la nostra bandiera, i nostri tecnici, le nostre maestranze.

Persino nel periodo di crisi più intensa l'attività rinnovatrice non si è arrestata.

Basterà ricordare che proprio nel 1931 sono stati costruiti il *Rex* e il *Conte di Savoia*, i due meravigliosi piroscafi di maggiore tonnellaggio fra tutti quelli varati nel mondo durante tale anno, la *Victoria*, la motonave più veloce del mondo, la *Neptunia*, la gemella *Eridania*, i traghetti *Scilla* e *Cariddi* d'interessante tipo, perchè azionati da Diesel elettrica ed aventi notevoli dimensioni, elevata velocità e razionale sistemazione di binari.

Il rinnovamento, in misura più o meno elevata, è in tutte le categorie di navi, ma è maggiore per le navi da passeggeri e miste per le quali, nei riguardi della velocità di 18 nodi ed oltre ed in proporzione del tonnellaggio, siamo ormai al primo posto fra tutti gli Stati. E possiamo dire con orgoglio che la nostra flotta mercantile è oggi degna del nome d'Italia.

Ma di fronte al persistere della crisi, alla

crescente contrazione dei traffici, alla sproporzione stridente fra noli ed aumento delle spese d'esercizio, aggravata dalla instabilità di valuta, le stesse navi moderne non sempre riescono a reggere.

Di qui la spinta in tutti gli Stati a richieste di aiuti statali, già concessi in misura più o meno larga, od in via di concessione o di studio, in svariate forme di sussidi e premi di navigazione, concorsi postali, privilegi, prelievi, riserve di traffici, diminuzioni di spese di equipaggi per numero, paghe, previdenza, assicurazione.

In Italia la posizione della marina da carico era la più grave. Esposta da tempo agli effetti della crisi, la marina da carico aveva resistito a lungo con le sole sue forze. Ma venne giorno in cui, se lo Stato non fosse intervenuto, sarebbe rimasta compromessa l'esistenza stessa di tutta una complessa attività che costituisce un fattore indispensabile dell'economia nazionale e ragione di vita per i nostri armatori, forti, sagaci, arditi che hanno succhiato col sangue la passione del mare. Ve ne sono centinaia che posseggono una sola nave, e ad essa affidano le loro fortune!

Di qui il provvido intervento dello Stato, con la concessione di premi temporanei di navigazione, in limitata misura, per ogni tonnellata di stazza lorda e per ogni miglio percorso.

Sugli aiuti accordati molto si è parlato e si parla all'estero: compensi mirabolanti, palesi e segreti, protezionismo liberticida! E si dimentica quanto tutti gli Stati ed in misura tanto più elevata concedono alle proprie marine.

La parola serena e leale del ministro ha smentito tali voci. E smentite trovano nel bilancio in esame, le cui cifre cristalline mostrano come l'aiuto sia limitato allo stretto indispensabile per mettere le nostre navi in grado di vivere in regime di concorrenza e non di sopraffazione, mentre gli ordinamenti nostri rendono impossibili quegli aiuti ascosti o indiretti che formano oggetto di così vive ed immeritate censure nei nostri riguardi.

Dunque, per quanto da noi dipende, libertà sui mari e regime di concorrenza con le marine estere.

Ma la concorrenza si verificava anche fra le stesse nostre compagnie. E si rilevava l'in-

congruenza di linee concorrenti esercitate da Società italiane, e persino da Società sussidiate dallo Stato, con inevitabile sperpero di spese per gestioni molteplici ed esercizi divisi, per uffici duplicati ed in ispecie per la costituzione ed il mantenimento di agenzie che si disputavano passeggeri e merci per identici percorsi.

La necessità di provvedere incontrava difficoltà non lievi, ma tutte sono state superate con felice risultato ed i nuovi aggruppamenti, secondo affinità e finalità comuni, sono ormai un fatto compiuto.

È sorto così il nuovo razionale riordinamento delle Società nazionali di navigazione esercenti linee libere e sovvenzionate, cui sono affidate le sorti economiche ed il prestigio d'Italia.

A proposito delle Società di navigazione sovvenzionate, mi permetto di dare un chiarimento all'onorevole Ricci. Nelle tabelle incluse nella relazione appare una società con una passività di 116.310.736 lire: si tratta della « Navigazione Libera Triestina ». La cifra è così rilevante perchè vi è stata la svalutazione della flotta, acquistata nel 1919 e nel 1920 ad altissimo prezzo, che ora non corrisponde alle condizioni del mercato.

Posso aggiungere che il *deficit* d'esercizio è limitato a circa mezzo milione.

Il riordinamento fatto non solo permette di risparmiare spese generali, ma di utilizzare meglio il naviglio e istituire nuove linee dove gl'interessi nostri lo richiedono.

Nella visione piena e completa dei problemi concernenti l'economia generale, Genova, Trieste, Venezia conservano le tradizionali posizioni loro. Napoli consegue finalmente la soddisfazione delle giuste, antiche sue aspirazioni di essere sede d'armamento e di potere aprire efficacemente sbocchi ai prodotti del ferace suo suolo e delle operose sue maestranze verso l'Oriente e verso l'Africa. Bari, Ancona e Palermo trovano il completamento delle finalità connesse agli ampliamenti dei loro porti: Fiume e Zara, fedelissime, il riconoscimento delle particolari esigenze loro.

Il coordinamento di tante intraprese, con notevole miglioramento di servizi e soddisfazione di legittime aspirazioni, costituisce avvenimento notevole nei riguardi della marina

mercantile. Si evita così sperpero di forze e tutte le forze si armonizzano al conseguimento dell'unico fine: il bene d'Italia.

Ed ho finito.

Nel decorso anno dissi che il bilancio in esame era bilancio di crisi.

L'anno 1931 è stato di tutti il più duro.

Quale sarà il nuovo esercizio finanziario che nasce fra noi nell'ordine e nel lavoro, altrove fra torbidi, minacce, attentati?

Nell'animo nostro risuonano ancora le brevi ammonitrici parole, che voi, o Duce, pronunziaste nella riunione per il centenario delle Assicurazioni generali di Venezia. Purtroppo il mondo non mostra ancora di voler rinsavire!

Ma in noi non viene meno la fede.

Nella crisi mondiale l'Italia difende strenuamente le sue posizioni economiche e finanziarie anche nei riguardi delle comunicazioni.

Ci auguriamo che il giorno della ripresa non sia lontano. Rifioriranno allora i traffici e si rinnoverà la serie dei cospicui avanzi che furono caratteristica ambita del bilancio delle comunicazioni in questi ultimi esercizi.

Ma anche se la lusinga riuscisse vana e le previsioni dovessero andare errate, anche se ci aspettassero tempi più duri, non verrebbe meno in noi la fiducia nel Governo, nè l'ammirazione verso l'opera di voi, Ministro, che fascisticamente traducete in atto i precetti del Duce, per attenuare le asprezze della crisi e mantenere salda la meravigliosa forza di resistenza del popolo italiano. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non vi nascondo, onorevoli senatori, l'intimo imbarazzo in cui mi trovo nel parlare oggi da questo banco, in questa Aula dove ancora echeggiano l'alata spirituale parola del mio collega Balbino Giuliano e gli appassionati ed elevati dibattiti, così profondamente istruttivi, che hanno avuto luogo nelle discussioni dei bilanci militari; discussioni alle quali hanno partecipato eminenti uomini di profonda e universale competenza. Imbarazzo naturalmente comprensibile, dovendo venir qui a parlarvi in forma pianissima di servizi ferroviari e di servizi postelegrafonici: cose meno appassio-

nanti ma pur necessarie e che riflettono problemi economici di larga portata.

Seguirò nella mia breve esposizione l'ordine consueto, incominciando dalle Ferrovie dello Stato.

Come già dissi pochi giorni or sono alla Camera dei deputati, il 1931 può considerarsi il più difficile anno dell'era ferroviaria. È vero che il 1932 minaccia di superarlo per le sue difficoltà, ma il mio animo profondamente ottimista, onorevole Ricci, costantemente ottimista, mi fa pensare che non avremo una ulteriore acutizzazione delle difficoltà stesse nelle quali ci troviamo.

Come dettagliatamente ho esposto parlando sul bilancio alla Camera dei deputati, per le reti principali del mondo le conseguenze delle difficoltà ferroviarie si sono tradotte in perdite di lire che si esprimono e si riassumono in numeri di dieci cifre, in miliardi. Da noi l'esercizio 1930-31 si è chiuso con un residuo di dieci milioni; l'esercizio in corso si chiuderà con un disavanzo che non supererà i 200 milioni.

È vero che l'onorevole Ricci, parlando del consuntivo del 1930-31, ha detto che quei dieci milioni provengono essenzialmente da attività fuori bilancio.

RICCI FEDERICO. Ventinove milioni.

CIANO, ministro delle comunicazioni. Ce ne sono ancora di più, onorevole Ricci.

RICCI FEDERICO. Serviranno per gli altri esercizi.

CIANO, ministro per le comunicazioni. Ma io non comprendo, perchè, avendo delle attività, delle sopravvenienze attive, non avrei dovuto metterle in bilancio, soltanto per il piacere di andare in passivo.

RICCI FEDERICO. Ma non si riferivano allo stesso bilancio.

PRESIDENTE. Non abusi, senatore Ricci, del fatto che l'onorevole ministro dimostra di gradire le sue interruzioni.

CIANO, ministro delle comunicazioni. Comunque, onorevole Ricci, io le esprimo subito la mia gratitudine per la costante consuetudine, ormai decennale, da lei mantenuta nel dare la sua collaborazione intelligente ed acuta nella discussione del bilancio delle comunicazioni; ma le faccio anche sapere (e mi è buon testimone l'onorevole relatore della Commissione di finanza del Senato, al quale senza

dubbio nessuno potrà contestare una certa esperienza in fatto di bilanci statali) che il bilancio delle ferrovie è chiaramente inquadrato, è accessibile alla lettura anche dei meno provetti e non occulta nulla, è perfettamente rettilineo. (*Approvazioni*).

L'onorevole Reggio, nel suo discorso pronunciato sabato, ha fatto un raffronto, in base alle statistiche della Unione internazionale delle ferrovie, fra i dati tecnici delle maggiori reti ferroviarie estere e quelli della rete delle Ferrovie dello Stato. Io sono grato all'onorevole Reggio per le conclusioni alle quali è pervenuto. Gli indici ricordati delle statistiche dell'Unione internazionale ferroviaria danno alle Ferrovie di Stato italiane un posto di primissimo ordine, come egli ha rilevato.

E mi associo anche a quanto ha detto nei riguardi dell'uomo che iniziò l'aggiornamento delle ferrovie italiane, dell'ing. Bianchi, che mi dispiace di non veder oggi presente in questa Aula ed al quale mando, insieme al mio augurio di pronto ristabilimento in salute, il mio pensiero affettuoso. (*Applausi*).

Il senatore Ricci e il senatore Reggio hanno parlato di direttissime, della famosa legge del luglio 1908. La direttissima Roma-Napoli è un fatto compiuto, la Firenze-Bologna lo sarà tra breve. Ma l'onorevole Ricci ha detto che la direttissima Genova-Milano è rimasta sulla carta. Non è esatta questa recisa affermazione, onorevole Ricci, perchè il tratto della direttissima Arquata-Tortona è da anni in funzione, e l'accesso all'estremità di ponente del porto, sulla destra del Polcevera, è in corso di costruzione; e i lavori proseguono coi mezzi che il bilancio può mettere a disposizione per il compimento di quest'opera.

Ma pure lasciando in disparte questo importante problema, sul quale, ripeto solennemente, non è stata messa nessuna pietra sepolcrale, e che potrà al momento opportuno, e in relazione allo svolgimento del traffico del porto di Genova, essere ripreso in esame, tutti gli enti economici, tutti gli enti tecnici, comprese le stesse Ferrovie dello Stato, sono stati concordi nel riconoscere che fatti nuovi, nella tecnica e nella economia dei trasporti, hanno ceduto il passo ad un'opera molto più urgente; la camionabile Genova-Valle del Po.

È questa un'opera sulla quale sono tutti

concordi, ripeto anche i tecnici delle Ferrovie. È un'opera per la quale non si ripeterà più quel tale fenomeno dell'«invejenda» della quale lei, onorevole Ricci, ha fatto così gratuita grazia al popolo genovese. Non ci sarà nessuna «invejenda» per la Genova-Valle del Po, perchè è un'opera suggerita e voluta dal Capo del Governo e il popolo genovese sa che il Fascismo quel che promette mantiene, e nel caso speciale, dato l'intervento del Capo del Governo, lei può considerare la Genova-Valle del Po come un fatto compiuto. (*Applausi*).

L'onorevole Reggio si è intrattenuto con molta competenza sulla elettrificazione, ha parlato della elettrificazione della linea Genova-Milano ed ha lamentato che, anche elettrificando il tratto Voghera-Milano, non si potrà andare da Genova a Milano senza fermarsi, poichè sarà necessario cambiare sistema di trazione a Voghera, dovendosi prevedere sulla Voghera-Milano l'adozione della corrente continua per rispetto alla stazione di Milano.

Onorevole Reggio, nelle sue parole mi era sembrato di intravedere un certo rammarico per quel sistema trifase che pure fa superare alle nostre ferrovie così brillantemente le difficoltà del valico dei Giovi. È una gloria italiana il sistema trifase, che a suo tempo aumentò la potenzialità del valico dei Giovi ed è anche oggi il migliore che si possa adottare su quella linea. Se la stazione di Milano, quando sarà elettrificata, dovrà essere elettrificata a corrente continua (perchè nella corsa alla velocità bisogna cedere il passo alla corrente continua, dato che con il sistema trifase a oltre 100 chilometri il contatto tra l'archetto e la linea non è assicurato), sarà tenuto conto di quanto ella ha detto; si cercherà di accorciare per quanto è possibile il tratto di percorso Genova-Milano e non è da escludere che si possano, dato il progredire della tecnica, evitare cambi di locomotori.

L'onorevole Falcioni mi ha rivolto nuovamente la domanda della elettrificazione e della istallazione del doppio binario sulla Milano-Domodossola. Le dico subito, onorevole Falcioni, che tutti i tecnici ferroviari sono della sua opinione. Le ragioni che ella ha portato in quest'Aula sono perfettamente attendibili e sono riconosciute giuste da tutti; ma non si può fare l'impossibile: occorrono mezzi, e mezzi cospicui, per compiere le opere che ella ha in-

dicato. Le assicuro che saranno tenute presenti le necessità che ha prospettato e, non appena sarà possibile, saremo ben lieti di poter tradurre in atto quello che lei ha domandato e che rappresenta effettivamente una deficienza della nostra linea di accesso al Sempione.

Riferendomi anche a quanto ha detto l'onorevole relatore, ripeto che il Governo Fascista è il Governo che ha elettrificato più linee di tutte quelle elettrificate dai governi passati sommate insieme. In un Paese come il nostro, che possiede riserve idriche importanti e non ha carbone, l'elettrificazione è naturale, ed è evidente che si adotti per gli impianti ferroviari, tanto più che la tecnica moderna rende la trazione elettrica sicura, forse più sicura di quella a vapore.

Il Governo ha già pronto un piano regolatore per l'elettrificazione di altre importanti linee ferroviarie e questo piano regolatore è, proprio in questi giorni, sottoposto all'esame di S. E. il Capo del Governo.

Automobili e ferrovie. Io credo di averne parlato tutte le volte che ho avuto l'onore di prendere la parola, sia alla Camera, sia al Senato, sul bilancio delle comunicazioni.

Siamo sempre alla solita tragedia: la ferrovia uccise a suo tempo la strada; ora la strada, perfezionata, uccide la ferrovia!

Io credo che, fra tutti questi drammi, non se ne realizzerà nessuno e che non vi sarà da lacrimare sopra nessun morto o sopra nessun moribondo. I due mezzi possono perfettamente coesistere ed integrarsi: la questione consiste nel trovare il vero punto e il vero modo per la loro integrazione.

Non v'è dubbio che il traffico automobilistico sottragga una considerevole parte dei trasporti alle ferrovie. Come dissi alla Camera, io ho voluto fare un accertamento in materia nel mese di febbraio mediante un servizio speciale; si è potuto accertare che il traffico automobilistico sottrae alle Ferrovie dello Stato circa il 5 per cento dei suoi trasporti. La perdita per gli introiti ferroviari non è del 5 per cento ma si eleva all'8 per cento, perchè i mezzi automobilistici sottraggono i trasporti di merci ricche, che pagano sulle ferrovie una tariffa più elevata.

In Italia, dove il trasporto medio ferroviario è di 188 chilometri, meno che altrove, forse

potrà farsi sentire ancora più acutamente la concorrenza dell'automobile. Del resto l'onorevole Ricci diceva: « le automobili godono un regime di protezione; non pagano la strada, mentre le ferrovie pagano il mantenimento della strada ». Ed aggiungeva: « non basta la tassa sulla benzina, non basta la tassa di circolazione per compensare lo Stato della manutenzione dell'imponente gruppo di strade italiane, ci vuole qualche cosa d'altro! » Ebbene la tendenza universale della legislazione in materia è di porre allo stesso livello le ferrovie e i servizi automobilistici.

L'onorevole Reggio raccomanda lo sviluppo della velocità sulle grandi linee. Sono lieto di comunicare all'onorevole Reggio che questo suo concetto risponde ad una antica nostra mira, sempre perseguita, tanto che si sono avute ormai riduzioni sensibili di tempo nei percorsi.

Abbiamo rafforzato tutti i binari delle longitudinali ferroviarie della nostra penisola e della trasversale Torino-Milano-Venezia.

Anche nell'orario pubblicato ed attuato da ieri, 22 maggio, i tempi impiegati a compiere i percorsi più lunghi sono ridotti in modo considerevole: la velocità è aumentata.

Il concetto quindi dell'onorevole Reggio ha formato per noi una norma seguita costantemente da molti anni a questa parte.

L'onorevole Reggio raccomanda treni leggeri, rapidi e molto occupati: treni leggeri e rapidi li abbiamo già istituiti, soprattutto per richiamare alla ferrovia il traffico abbastanza considerevole che era andato alla strada ordinaria. Vi sono treni leggerissimi, composti al massimo di due carrozze, che rappresentano quanto di più rapido è possibile: e, onorevole Reggio, cerchiamo di farli occupare quanto più possiamo, non risparmiando nessuna iniziativa al riguardo, anzi, con pubblicità fatta coi mezzi ordinari, cerchiamo di rendere nota al pubblico la istituzione di questi servizi.

I tempi, onorevoli senatori, non sono certamente facili e l'amministrazione ferroviaria attende con ogni cura a quelle economie che la situazione impone; ma, intendiamoci, sono economie che non possono essere spinte oltre il limite della sicurezza e dell'efficienza del parco ferroviario e di tutto il sistema ferroviario italiano, che, se in tempi normali interessa la vita sociale della Nazione, ha un compito impor-

tantissimo il giorno in cui si debbono portare le nostre forze a difendere le porte del Paese.

Vi assicuro, onorevoli senatori, che ci rendiamo conto dell'importanza sociale e militare del parco e degli impianti ferroviari, che sono sempre pronti a rispondere ad ogni evenienza. E qui mi piace ricordare anche il personale delle ferrovie che, pur risentendo del momento non lieto che l'Azienda attraversa, compie il servizio dando un rendimento apprezzabile con una disciplina esemplare e con una cortesia parimente esemplare verso il pubblico. (*Applausi*).

E passiamo alle poste e telegrafi. L'amministrazione delle poste e dei telegrafi, ormai dopo sette anni perfettamente adagiata nella nuova regolamentazione amministrativa di azienda autonoma, stabilita da quel decreto-legge che l'illustre senatore Mariotti volle chiamare « di iniziativa parlamentare », cammina in modo tranquillo.

Il bilancio nello scorso anno si è chiuso con un avanzo di 166 milioni: il bilancio di quest'anno è in avanzo; alla fine di aprile ha già superato il preventivo e credo si possa concludere in modo non molto differente da quello dell'anno scorso.

Ma se l'amministrazione delle poste e dei telegrafi ha un andamento che vorrei chiamare riposante dal lato finanziario, non per questo si adagia sulla tranquillità economica; anzi, giorno per giorno, perfeziona i suoi servizi, moltiplica la sua attività, rendendo più spedite le comunicazioni nel campo postale, telegrafico, radiotelegrafico e telefonico.

E parlando dei telefoni, che l'illustre Presidente di questa Assemblea definì un giorno, riferendosi alle palificazioni: « un discutibile quanto inutile ornamento della superficie terrestre », ma che oggi servono effettivamente a parlare, vi dirò che lo sviluppo dei telefoni avutosi sotto il Governo fascista è considerevole. Sotto i governi pre-fascisti erano 127.000, in tutta Italia, i cosiddetti abbonati telefonici, con apparecchi tutti manuali. Adesso gli abbonati telefonici sono circa 330.000, quasi tutti con impianti automatici, e parlano (*si ride*), e vi sono circa mezzo milione di apparecchi installati.

Bisogna riconoscere anche che, ad onta dei più sicuri e migliorati servizi telefonici, le ta-

riffe urbane sono diminuite, rispetto ai tempi precedenti alla attuale organizzazione, ossia da quando i telefoni non servivano, di circa il 15 per cento.

Queste tariffe, come già dissi nell'altro ramo del Parlamento, devono essere ancora un po' denicotinizzate nelle parti accessorie specie per quello che riguarda i trasferimenti da alloggio ad alloggio degli impianti telefonici, perchè effettivamente si è dato il caso di qualcuno che, avendo cambiato alloggio, senza incomodare per nulla la società telefonica, perchè il telefono esisteva nell'alloggio vecchio come in quello nuovo, ha dovuto pagare per canone alla società telefonica qualche cosa che rappresentava in spesa alcune decine di lire in più di quello che gli era costato il trasporto del mobilio in autocarro dall'alloggio vecchio a quello nuovo (*Viva ilarità*).

Prima di lasciare l'argomento telefonico, desidero annunciare al Senato che è stato felicemente posato il cavo telefonico tra il continente e la Sardegna (*benissimo*), cosicchè le comunicazioni telefoniche tra l'isola ed il continente potranno avvenire tra breve, sia per mezzo del collegamento radiotelegrafico già funzionante, sia per mezzo di un moderno e perfezionatissimo impianto sottomarino. Questo avvicina al continente l'isola cara a tutti gli italiani per il suo eroismo in guerra e per la sua disciplina esemplare in pace. (*Applausi*).

I servizi a denaro dell'amministrazione postale crescono e si perfezionano in modo cospicuo. I depositi a risparmio e i buoni postali fruttiferi hanno superato i 15 miliardi e 342 milioni. È da notare che l'eccedenza dei depositi sui rimborsi, accertata nell'anno 1931 in 1.097 milioni di lire, ha raggiunto soltanto nei primi quattro mesi dell'anno scorso 646 milioni di lire; ciò significa che la recente emissione dei buoni del Tesoro, al pari della precedente, non ha influito sull'andamento del risparmio postale.

Si perfeziona e si amplifica sempre più la radiodiffusione, la quale non ha soltanto funzione artistica, ma ne ha anche una educativa e culturale di primissimo ordine. Provvedimenti sono allo studio per estendere sempre più la radio in mezzo alle popolazioni dei centri minori. Può affermarsi che non è lontano il

giorno in cui, col definitivo completamento delle stazioni radiotelefoniche e col concorso e perfezionamento del *relais* telefonico, la parola di Roma potrà istantaneamente giungere, per le vie dell'etere, fino ai più remoti ed alpini villaggi della Penisola e delle Isole.

Il centro di Coltano, gestito dall'amministrazione postale e telegrafica, è in continuo graduale miglioramento. Il suo impianto radiofonico fa sperare che tra breve l'allacciamento radiotelefonico potrà avvenire anche sulle navi sparse nei più lontani mari del mondo, dove già giungono, perfettamente percepiti, i segnali radiotelegrafici della stazione stessa.

Marina mercantile. Le condizioni della marina mercantile sono e permangono tutt'altro che liete. Aggiungerò anzi che non s'intravede ancora l'auspicata ripresa. Il numero indice dei noli, che nel gennaio era 70,37, in aprile è disceso a 69,45; il naviglio disarmato nel mondo ha superato di recente i 13 milioni di tonnellate, raggiungendo quindi la percentuale del 19,13 per cento, percentuale questa mai toccata prima.

Il naviglio italiano disarmato, che al primo gennaio era di tonnellate 631.609, cioè il 17,7 per cento del totale, si è ridotto al primo maggio al 15,92 per cento, con tonnellate 571.430. Si tratta di una lieve diminuzione, invero, ma è in senso contrario all'aumento verificatosi nel disarmo mondiale. Questa diminuzione certamente deve attribuirsi ai premi di navigazione istituiti dal primo gennaio di quest'anno, che hanno perfettamente corrisposto a quanto il Governo si prefiggeva, ossia ad arginare il disarmo del naviglio da carico, che si era fortemente accentuato nell'ultimo trimestre del 1931.

Nessuno, onorevole Ricci, aveva sul provvedimento proposto formulato rosee previsioni, all'infuori di un arginamento della corsa al disarmo.

L'onorevole Ricci non ha simpatia particolare per gli indici di Panama e di Suez, nei quali però si concentrano le più importanti linee di navigazione; ma ritengo che tali dati abbiano una certa importanza nelle valutazioni della contrazione del traffico mondiale, il quale, anche se è aumentato in altre direzioni, come nel Bosforo (ciò in conseguenza di una certa attività politico-economica nei traffici

del Mar Nero), non sposta il fenomeno così marcato della contrazione degli scambi.

Disgraziatamente, onorevole Ricci, nel primo bimestre di quest'anno, Panama registra una contrazione del 20 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1931 e Suez vede i 1935 transiti, realizzati nel primo quadrimestre del 1931, ridotti a 1707 nell'uguale periodo del 1932.

L'onorevole Ricci si è doluto che i premi di navigazione non fossero stati attuati due anni fa, quando egli ebbe per primo l'idea di proporli al Senato. Io non condivido questa sua doglianza: i premi di navigazione non costituiscono un sistema normale di politica marinara del Governo fascista: essi sono un mezzo eccezionale, eccezionalmente applicato soprattutto per ovviare alla disoccupazione marinara e per tenere in vita quelle organizzazioni marittime dalle quali traggono ragione di esistenza migliaia e migliaia di lavoratori. Esso, così come è formulato, è un provvedimento ben determinato nell'entità della spesa e nella durata della sua applicazione. Non credo che nelle condizioni attuali sia utile nè una scala mobile di compensi a seconda dell'andamento del mercato dei noli, nè una scadenza automatica, ove, contrariamente ad ogni odierna previsione, i noli stessi aumentassero in modo da rendere superfluo il provvedimento governativo, che, come è noto, ha termine il 31 dicembre di quest'anno.

Si rassicuri l'onorevole Ricci che, se, come io mi auguro, i noli dovessero aumentare, il Governo sarà ben lieto di decretare la soppressione dell'eccezionale provvedimento.

L'onorevole relatore, nella sua pregevole relazione, ha parlato ancora una volta del naviglio vecchio e di quello nuovo. Su questo argomento ho già avuto altra volta occasione di intrattenere il Senato per concludere che, economicamente parlando, è utile la nave che, pur rispondendo ad ogni requisito di sicurezza della navigazione, ha, a parità di tonnellaggio, il più basso costo di esercizio.

Questo vi spiega, onorevoli senatori, come marine giovanissime o recentemente rinnovate abbiano mantenuto una più forte percentuale di naviglio in disarmo, quando non succeda addirittura che navi varate e ultimate passino inopere alla banchina antistante,

mentre marine vecchie con materiale più anziano battono ancora con fortuna le linee dei traffici.

Gli armatori da carico italiani, che in generale sanno fare bene i loro conti, hanno nel 1931 acquistato 39 navi di bandiera estera per 114 mila tonnellate, escluse s'intende tutte quelle acquistate per demolizione.

Si è detto che nelle statistiche non si distinguono esattamente i movimenti del traffico dei passeggeri tra porti italiani e porti italiani da quelli tra porti esteri e porti italiani. Il nostro Istituto centrale di Statistica, al quale certo non si può non riconoscere una spiccata diligenza nel raccogliere dati e classificarli, pubblica, in allegato alla *Gazzetta Ufficiale*, mensilmente, trimestralmente, e riassume poi ogni anno il movimento delle merci e dei passeggeri.

Ho qui il fascicolo: « Bollettino mensile dell'Istituto centrale di Statistica », supplemento numero 16 del 21 gennaio 1932, anno X.

A pag. 66 si legge « bandiera italiana — bandiera estera — dati del mese di dicembre 1931 ».

Questa tabella fornisce indicazioni per merci e passeggeri, distinguendo i trasporti: « da e per lo Stato », « da e per il Mediterraneo », « da e per il mar Nero, il Mar di Marmara, il mar d'Azof » ecc. Dà tutte le indicazioni e in ultimo dice ancora « passeggeri ».

Ma come se non bastasse, nella seguente pagina c'è il riassunto annuale. Si dice: « movimento della navigazione per operazioni di commercio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1931 » e c'è anche il confronto con gli anni 1930 e 1929. Si legge « bandiera italiana — in navigazione internazionale, navigazione di scalo, navigazione di cabotaggio — bandiera estera, navigazione internazionale, di scalo, di cabotaggio ».

RICCI FEDERICO. Io ho parlato dei comunicati.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma come se questo non bastasse per distinguere i passeggeri e le loro provenienze, comunico all'onorevole Ricci che esiste, da oltre due anni, una disposizione per la quale le capitanerie di porto inviavano all'Enit prima, ora inviano al Commissariato per il turismo, attraverso l'Enit, un foglio verde se la nave è italiana, o rosso se la nave è estera, sul quale foglio i passeggeri, non solo sono elencati come numero, ma anche

come nazionalità. Su questi fogli si legge: «inglesi, francesi, belgi, tedeschi, austriaci ecc.».

Veda, onorevole Ricci, che anche il suo prediletto Cassiodoro non lo poteva servire meglio! (*Viva ilarità*).

RICCI FEDERICO. Io ho parlato dei comunicati.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ed io le rispondo. Ella mi ha detto che non si potevano trovare questi dati da nessuna parte!

Sono d'accordo con lei, onorevole Ricci, nei riguardi dei cantieri navali; sono perfettamente d'accordo. Veda che una volta tanto siamo d'accordo.

Ella ha tracciato un quadro che veramente risponde alla realtà. Ella non ha mancato di rendere omaggio all'attività dei nostri cantieri i quali hanno saputo, sia nel campo delle costruzioni militari, sia in quello delle costruzioni mercantili, accaparrare lavoro alle maestranze nazionali.

Certo l'avvenire non è lieto! In Inghilterra sono stati demoliti 12 cantieri, adibendo le aree ad altri usi. In Francia si tenta la costituzione di un Consorzio con fini simili, ma non si ha notizia che abbia cominciato a funzionare.

Da noi, onorevole Ricci, il problema dei cantieri navali è stato esaminato attentamente dai ministri competenti. Io ritengo che anche in questo campo l'avvedutezza del Governo fascista non mancherà di portare la sua parola definitiva e il suo indirizzo preciso.

Avvenuta, per iniziativa delle grandi società esercenti il servizio transatlantico, la riunione in un unico Ente delle società che gestiscono i servizi marittimi d'altura, formata quella grande società «Italia», che è il grande organismo marinaro, auspicato dal Governo fin dal 1928, è stato possibile procedere rapidamente alla completa fusione delle società sovvenzionate in tre grandi enti: la Tirrenia, l'Adriatica e il Lloyd Triestino. Il che ha permesso una più razionale organizzazione dei servizi e una più logica utilizzazione del materiale. I risultati, malgrado la condizione difficile nella quale le Società esplicano la loro opera, si avvertono già fin da ora con una maggiore affermazione della bandiera nazionale nei traffici con l'India e con l'Estremo Oriente.

Onorevoli senatori, il Governo fascista ha la coscienza di aver fatto e di fare quanto è possibile per mantenere in ogni campo quella regolarità dei pubblici servizi che, seppure governati da aziende a carattere industriale, hanno soprattutto un dovere sociale e civile da compiere nella vita della Nazione. Attraverso i tempi non lieti, esso ha mantenuto il prestigio della bandiera nazionale sui mari, affiancando l'intraprendenza privata, senza piegare davanti alle gravi difficoltà.

È di conforto nell'opera aspra, che giornalmente compiamo, l'esplicito consenso di questa alta Assemblea. (*Vivissimi applausi e congratulazioni*).

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

TITOLO I. — SPESA ORDINARIA.

CATEGORIA I — *Spese effettive.*

SPESE PER I SERVIZI DELLA MARINA MERCANTILE.:

Spese generali.

Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale — Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo (*Spese fisse*) 1,320,000

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Onorevoli colleghi, mi permetta il Senato di esporre brevemente una mia raccomandazione (e non è la prima volta) all'onorevole ministro delle comunicazioni per quanto riguarda la linea Roma-Villa S. Giovanni e particolarmente il tratto Napoli-Villa.

Le condizioni, nelle quali si svolge il servizio su quella linea, lasciano purtroppo molto a desiderare, sia per la stabilità e la sicurezza, alle quali non si può rimediare sollecitamente, sia specialmente per quanto riguarda il materiale rotabile.

Già diverse volte ho segnalato all'onorevole ministro, ed anche alla Direzione generale delle ferrovie, dei casi precisi e specificati, reclamando per il pessimo stato delle vetture che sono desti-

nate a quella linea. Certamente non è sopportabile che i viaggiatori, che devono percorrere un lunghissimo tratto come quello da Roma a Villa San Giovanni, per oltre quattordici ore, debbono farlo in condizioni tali da arrivare addirittura sconquassati.

Come ho già detto, ripetute volte mi son premurato, dando anche il numero della vettura e quello del treno, di segnalare a lei, onorevole ministro, e recentemente anche al Direttore generale, in quali condizioni si trovava la vettura colla quale ero stato costretto a viaggiare. Mi si è sempre assicurato che si sarebbe provveduto; invece, nel mio recente viaggio da Villa San Giovanni a Roma, ho dovuto purtroppo constatare che le cose continuavano come prima.

Per un certo tempo furono adoperate su quella linea delle vetture di otto tonnellate, che si presentavano anche in migliori condizioni nella attrezzatura, e con queste il viaggio si compiva in condizioni meno disagiate. Poi siamo tornati alle vetture di sei tonnellate, per risparmio di spese di trazione, come mi si è assicurato, e daccapo coi disagi non lievi ripetutamente lamentati.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Vetture di sei, di otto tonnellate! Io non ne conosco. Chi glieli ha forniti questi dati?

LIBERTINI. Sono dati che mi sono stati riferiti da persone competenti, con le quali mi lagnavo di questo servizio.

Nè è a dire, onorevole ministro, che questi inconvenienti si lamentano soltanto per la linea da Napoli in giù. Anche su quella nuovissima e saldamente costruita, qual'è la Roma-Formia-Napoli, si verificano gli stessi inconvenienti, perchè provengono in massima parte dal cattivo stato delle vetture impiegate per quei lunghi viaggi.

La mia raccomandazione si limita a ben poco e voglio augurarmi che l'onorevole ministro, con la sua ben nota prontezza e non solo per un riguardo a me, prenderà in considerazione la cosa eliminando, per quanto è possibile, gli inconvenienti lamentati e migliorando le condizioni nelle quali anche i cittadini che devono recarsi verso le regioni meridionali possano compiere il loro non breve viaggio.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io terrò in molto conto la raccomandazione fatta dall'onorevole Libertini, anche perchè su questa raccomandazione debbo indagare profondamente, poichè non l'ho completamente compresa. Non esistono sulle nostre ferrovie carrozze da sei o da otto tonnellate.

LIBERTINI. Me lo hanno riferito persone del mestiere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma che mestiere facevano costoro?

LIBERTINI. Erano ferrovieri.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Comunque, siccome l'onorevole senatore Libertini ha esteso lo stesso inconveniente anche alla Roma-Napoli, che forse dagli onorevoli senatori è maggiormente frequentata di quello che sia la linea da Napoli a Villa San Giovanni, io affermo all'onorevole senatore Libertini che questa è la prima volta che ai miei orecchi giunge una parola di lamento in tale senso.

Ad ogni modo, per quell'ossequio che ho per tutti coloro che dai banchi di questa Aula si rivolgono al ministro delle comunicazioni, farò fare tutte le indagini possibili attingendo anche migliori notizie direttamente dall'onorevole Libertini.

LIBERTINI. Ed io gliene sarò grato anche a nome delle popolazioni che usufruiscono di questo servizio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, questo capitolo s'intende approvato.

Senza discussione si approvano i rimanenti 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 delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

Il limite di impegno, per l'esercizio finanziario 1932-33 per le sovvenzioni chilometriche per le costruzioni ed esercizio di ferrovie con-

cesse all'industria privata, di cui all'articolo 32 del Testo Unico di legge, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, è fissato in lire due milioni.

(Approvato).

Art. 3.

Il limite di impegno, per le sovvenzioni da accordare, nell'esercizio finanziario 1932-33 alle funivie concesse ai sensi della legge 23 giugno 1927, n. 1110, resta fissato, a mente dell'articolo 6 del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1417, in lire 200.000.

(Approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, ai termini del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 - tabelle B e C).

(Approvato).

Art. 5.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, ai termini del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 - tabelle D e E).

(Approvato).

Art. 6.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità allo stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - tabelle F e G).

(Approvato).

Art. 7.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1932-33, in lire 900.000.000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Disciplina degli orari di lavoro nelle aziende industriali » (N. 393).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Disciplina degli orari nelle aziende industriali ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario, legge lo stampato N. 393.

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.

La durata massima normale di lavoro effettivo degli operai e degli impiegati nelle aziende industriali, pubbliche e private, di qualsiasi natura, e nelle loro dipendenze, anche se abbiano carattere d'istituti di insegnamento professionale o di beneficenza, e qualunque sia il numero delle persone occupate, non potrà eccedere le 8 ore al giorno e le 48 settimanali.

(Approvato).

Art. 2.

Sono esclusi dall'applicazione della presente legge:

a) il servizio ordinario postale, telegrafico e telefonico;

b) le aziende industriali nelle quali sono soltanto occupati membri di una stessa famiglia;

c) la navigazione interna, marittima ed aerea;

d) la pesca.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato ad emanare speciali norme per il personale delle ferrovie dello Stato e dei servizi pubblici di trasporto in concessione e per i dipendenti delle aziende industriali esercitate dallo Stato, in rapporto alle vigenti disposizioni di legge.

(Approvato).

Art. 4.

Le disposizioni della presente legge non si applicano alle persone che occupano posti direttivi o di sorveglianza ovvero posti di fiducia e ai lavoratori a domicilio.

(Approvato).

Art. 5.

Quando la durata massima normale della giornata di lavoro sia inferiore in uno o più giorni della settimana a otto ore, essa può, in base a contratti collettivi di lavoro, essere prolungata negli altri giorni della settimana fino a 9 ore, ferma restando la media delle 48 ore settimanali.

(Approvato).

Art. 6.

La durata massima normale di lavoro potrà essere prolungata al di là dei limiti stabiliti dall'articolo 1 nei seguenti casi:

a) allorquando i lavori si effettuano con personale occupato a squadre, purchè in media in un periodo di tre o meno di tre settimane il lavoro non superi le otto ore al giorno e le 48 ore settimanali;

b) nelle industrie ad esercizio continuo in cui il lavoro deve essere assicurato per la sua stessa natura mediante squadre successive di operai, a condizione che in media le ore di lavoro non eccedano le 56 ore per settimana;

c) nei lavori preparatori o complementari, che debbono essere necessariamente eseguiti al di là del limite assegnato al lavoro generale dell'azienda;

d) nelle occupazioni in cui il lavoro è specialmente intermittente in quanto richiede una prestazione discontinua o di semplice attesa o di custodia;

e) nei casi nei quali siano riconosciuti

inapplicabili i limiti di orario fissati dall'articolo 1, purchè il numero medio di ore di lavoro alla settimana in un determinato periodo non superi le 48 ore.

Con Regio decreto, su proposta del Ministro delle Corporazioni, sentite le Associazioni professionali competenti e udito il Consiglio Nazionale delle Corporazioni, saranno emanate apposite tabelle indicanti le industrie, i lavori, le occupazioni e i casi di cui alle lettere b), c), d), e), e saranno determinati nei loro riguardi gli eventuali limiti e le modalità di ripartizione degli orari. Inoltre nei casi indicati alla lettera e), la facoltà di derogare alle disposizioni dell'articolo 1 deve essere prevista dai contratti collettivi di lavoro, stipulati fra le Associazioni professionali competenti e depositati e pubblicati a norma di legge.

(Approvato).

Art. 7.

La durata massima normale di lavoro potrà essere prolungata in caso di incidente verificatosi o imminente, di lavori urgenti da effettuarsi alle macchine o agli impianti e di forza maggiore, ma solo nella misura indispensabile per evitare le conseguenze dannose alla normale produttività delle aziende.

(Approvato).

Art. 8.

È autorizzata, in base a contratti collettivi di lavoro, la aggiunta alla durata massima normale di lavoro di un periodo che non superi le due ore al giorno e le 12 ore settimanali, od una durata media equivalente in un periodo determinato, allo scopo di permettere alle aziende di far fronte ad aumenti straordinari di lavoro, e a condizione in ogni caso che le ore di lavoro straordinario siano compensate con un aumento di retribuzione nella misura che sarà stabilita dai contratti collettivi di lavoro.

(Approvato).

Art. 9.

In ogni azienda industriale soggetta alle disposizioni della presente legge, dovrà essere esposto, in modo facilmente visibile, ed in luogo accessibile a tutti i dipendenti interes-

sati, l'orario di lavoro con le indicazioni dell'ora di inizio e di termine del lavoro, del personale occupato e dell'ora della durata degli intervalli di riposo accordati durante il periodo di lavoro.

Quando l'orario non è comune per tutto il personale, le indicazioni di cui al comma precedente, dovranno essere riportate sull'orario di lavoro per reparto o per categoria professionale o per singoli lavoratori.

Quando il lavoro è disimpegnato a squadre dovranno riportarsi le indicazioni suaccennate per ciascuna squadra.

Quando non sia possibile esporre l'orario nel posto di lavoro per essere questo esercitato all'aperto, dovrà essere in ogni caso esposto nel luogo dove viene eseguita la paga.

L'orario di lavoro firmato dal datore di lavoro o da un suo legale rappresentante, sarà trasmesso al competente Circolo dell'Ispettorato Corporativo, al quale saranno anche comunicate tutte le successive modificazioni.

Sul libro paga, vidimato dall'Istituto per l'assicurazione contro gli infortuni o dall'Istituto di Previdenza sociale se l'azienda non è soggetta alla legge sull'assicurazione contro gli infortuni degli operai sul lavoro, deve essere notato, giornalmente per ciascun lavoratore, il numero di ore di lavoro straordinario, distintamente da quelle delle ore di lavoro normale.

Il libro paga deve essere presentato ad ogni richiesta dei funzionari incaricati della vigilanza.

L'Ispettorato Corporativo può autorizzare sistemi di registrazione equivalenti.

(Approvato).

Art. 10.

I contravventori all'articolo 9 della presente legge sono puniti con ammenda fino a lire 5 al giorno e per ciascuna delle persone impiegate nel lavoro e alle quali si riferisce la contravvenzione sino a un massimo di lire 500.

I datori di lavoro, contravventori alle altre disposizioni della presente legge, sono puniti con ammenda fino a lire 10 al giorno e per ciascuna delle persone predette.

In caso di recidiva l'ammenda potrà essere raddoppiata.

È data facoltà al Governo di stabilire, per l'inosservanza delle norme che saranno adot-

tate per l'applicazione della presente legge, ammende fino al limite di lire 500 per le contravvenzioni alle norme stesse.

(Approvato).

Art. 11.

La vigilanza per l'applicazione della presente legge è esercitata dall'Ispettorato Corporativo.

I datori di lavoro e i lavoratori sono tenuti alla osservanza delle prescrizioni che saranno disposte dai funzionari dell'Ispettorato predetto in ordine a tutte le disposizioni della presente legge e delle norme di applicazione.

Contro i provvedimenti dell'Ispettorato è ammesso ricorso al Ministro delle Corporazioni, che deciderà definitivamente in merito.

(Approvato).

Art. 12.

Con Regio decreto, su proposta del Ministro delle Corporazioni, le disposizioni della presente legge possono essere sospese in caso di guerra o di altri avvenimenti che presentino un pericolo per la sicurezza o per la economia della Nazione.

(Approvato).

Art. 13.

La presente legge entrerà in vigore due mesi dopo la pubblicazione delle tabelle di cui all'ultimo capoverso dell'articolo 6.

Con l'entrata in vigore della presente legge restano abrogate, per le aziende indicate nell'articolo 1 le disposizioni del Regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, e dell'articolo 1, del Regio decreto-legge 30 giugno 1926, n. 1096, nonchè dei relativi regolamenti.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Modificazione all'articolo 20 del Regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817, che istituì l'Istituto per il credito navale » (N. 1195).

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

all'articolo 20 del Regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817, che istituì l'Istituto per il credito navale ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

Le disponibilità risultanti al 1° luglio 1931, sulla somma di lire cinquanta milioni, stanziata con l'articolo 20 del Regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817 (convertito nella legge 25 dicembre 1928, n. 3154), potranno essere impiegate per il pagamento delle rate con scadenza entro il 30 giugno 1936, relative ai contributi d'interesse concessi alla data del 30 giugno 1931 ed a quelli che saranno eventualmente concessi sino al 30 giugno 1936.

Le nuove concessioni dovranno essere limitate in guisa che l'impegno complessivo, per tutte le rate suddette, comprese quelle già pagate fino al 30 giugno 1931, non superi la somma di lire cinquanta milioni di cui sopra, e che l'importo dei nuovi mutui non superi, per il quinquennio 1931-32 1935-36 l'importo complessivo di 300 milioni.

Per gli esercizi successivi, sarà provveduto agli stanziamenti necessari per la continuazione dei pagamenti dei contributi d'interesse concessi negli esercizi dal 1928-29 al 1935-36.

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

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione del Trattato di estradizione fra l'Italia e il Brasile, firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1931 » (N. 1245).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione del Trattato di estradizione fra l'Italia e il Brasile, firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1931 ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*, legge lo Stampato N. 1245.

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 al Trattato di estradizione fra l'Italia e il Brasile firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1931. (Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore ai termini ed alle condizioni previste dall'articolo 17 del Trattato di cui all'articolo precedente. (Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Provvidenze dirette ad agevolare la costruzione e l'attrezzamento di sylos e di magazzini da cereali » (N. 1263).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Provvidenze dirette ad agevolare la costruzione e l'attrezzamento di sylos e di magazzini da cereali ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*, legge lo Stampato numero 1263.

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.

È data facoltà al ministro dell'agricoltura e delle foreste di concedere speciali contributi per agevolare la costruzione e l'attrezzamento di sylos e di magazzini da cereali, nonchè il riattamento e l'adattamento di locali destinati o da destinarsi a tale uso.

Le domande per l'assegnazione del contributo dovranno essere presentate al Ministero dell'agricoltura e delle foreste insieme al progetto tecnico e al piano finanziario delle opere.

Detti contributi saranno concessi, a giudizio insindacabile del ministro dell'agricoltura e delle foreste, previo parere dell'Ispettore agrario regionale, tenuto conto della convenienza tecnica ed economica dell'opera e della loro ubicazione, nella misura del 25 per cento della spesa prevista.

Nel caso in cui sia necessario ricorrere al credito, per la provvista del 50 per cento della spesa preveduta, potrà essere altresì concesso un contributo nel pagamento dei relativi interessi, nella misura del 2,50 per cento annuo scalare, per non oltre 25 anni.

(Approvato).

Art. 2.

Il contributo del 25 per cento nella spesa potrà essere corrisposto in un numero di annualità costanti non superiori a 25 anni, comprensive di una quota di capitale e di interessi, in ragione questi ultimi del tasso vigente all'atto della liquidazione del contributo per i mutui ordinari della Cassa depositi e prestiti aumentato dell'uno per cento.

La liquidazione del contributo avrà luogo gradualmente, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori visti dagli ispettori regionali agrari i quali provvederanno altresì al collaudo dell'opera.

Il contributo sarà commisurato al costo effettivo delle opere, ma non potrà in ogni modo superare il preventivo di cui all'articolo 1.

(Approvato).

Art. 3.

I benefici previsti dall'articolo 1 potranno essere concessi ad agricoltori singoli o consorziati, ad enti od istituzioni agricole, a Consorzi di bonifica ed irrigazione, a Consigli provinciali dell'economia corporativa ed a Magazzini generali.

A tal uopo, a partire dall'esercizio finanziario 1932-33, sarà stanziato nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste un fondo annuo di lire 1 milione e sarà diminuito

di pari somma lo stanziamento previsto dall'articolo 4 del Regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3139 e successive modificazioni.

È pertanto istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero predetto per l'esercizio 1932-33 il capitolo n. 87-*quater* « Contributo dello Stato nella spesa capitale e negli interessi sui mutui per la costruzione di sylos e di magazzini da cereali: lire 1.000.000 ».

È diminuito di pari somma lo stanziamento del capitolo 77 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio 1932-33.

(Approvato).

Art. 4.

Per la costruzione e per la gestione di sylos e di magazzini collettivi da cereali possono essere costituiti consorzi volontari di agricoltori.

Tali consorzi possono essere riconosciuti con decreto del ministro dell'agricoltura e delle foreste, udito l'ispettore agrario regionale.

Con la stessa forma sarà approvato il relativo Statuto.

È in facoltà del ministro dell'agricoltura e delle foreste di ordinare in via eccezionale, udito l'Ispettore agrario regionale, la costituzione di Consorzi obbligatori di agricoltori per la costruzione e la gestione di sylos e di magazzini da cereali.

Dall'obbligo di far parte del Consorzio saranno esclusi quei produttori che dimostrassero di avere predisposti e costruiti magazzini sufficienti e tecnicamente attrezzati, per la conservazione razionale dei cereali prodotti nella Azienda.

Per il raggiungimento dei propri fini, i Consorzi volontari ed obbligatori potranno imporre ai consorziati una contribuzione annua nella misura da approvarsi dal ministro della agricoltura e delle foreste, udito l'ispettore agrario regionale.

I consorzi volontari od obbligatori di agricoltori, di cui al presente articolo, sono soggetti alla vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

(Approvato).

Art. 5.

I sylos e magazzini da cereali di cui alla presente legge potranno esercitare le funzioni

di depositari per conto di terzi, solo nel caso che siano stati istituiti e funzionino in regime di magazzino generale, con l'osservanza delle disposizioni del Regio decreto-legge 1º luglio 1926, n. 2290, e del relativo regolamento approvato con Regio decreto 16 gennaio 1927, n. 126.

La relativa autorizzazione sarà disposta nei modi consentiti dall'articolo 2 della legge 12 maggio 1930, n. 685.

Alle fedi di deposito e alle note di pegno emesse per le merci depositate sono applicabili le disposizioni contenute nel titolo XVI del libro I del Codice di commercio, in quanto non siano in contrasto con la presente legge.

Le note di pegno munite di due firme sono equiparate alle cambiali per l'effetto dello sconto presso gli Istituti di credito anche quando i relativi statuti richiedano che le cambiali per essere scontate portino tre firme.

Le fedi di deposito e i loro duplicati fino a che non siano girati sono soggetti alla tassa fissa di bollo di lire 2 da applicarsi col mezzo di una marca corrispondente che terrà luogo di ogni altra tassa di bollo e registro.

Le note di pegno sono sottoposte prima di essere girate alla stessa tassa di bollo cui sono soggette le cambiali.

(Approvato).

Art. 6.

Il ministro per l'agricoltura e le foreste provvederà ad emanare le norme necessarie per rendere utilizzabili, agli effetti delle consegne sui mercati a termine delle Borse merci, le fedi di deposito con le note di pegno emesse su partite di cereali.

(Approvato).

Art. 7.

Disposizione transitoria.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai sylos e magazzini da cereali la cui costruzione o il cui riattamento e adattamento siano stati già iniziati ma non anteriormente al 1º gennaio 1932.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione stipulata il 29 giugno 1931-IX per l'esercizio delle Regie Fonti di Recoaro » (N. 1269).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione della Convenzione 29 giugno 1931-IX per l'esercizio delle Regie Fonti di Recoaro ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario, legge lo Stampato numero 1269.*

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.

È approvata, con la modificazione di cui al seguente articolo, l'annessa convenzione stipulata addì 29 giugno 1931-IX fra il Regio Demanio e la Società anonima « Regi Stabilimenti Demaniali di Recoaro ».

(Approvato).

Art. 2.

L'articolo 13 della predetta convenzione 29 giugno 1931 è sostituito dal seguente:

Spese diverse a carico del Regio Demanio e dell'esercizio.

« Le spese necessarie per il funzionamento del Comitato di vigilanza e per le ispezioni di ordine amministrativo, contabile, tecnico ed igienico, che il Ministero delle finanze, crederà di disporre, saranno a carico del Regio Demanio e saranno anticipate dalla Concessionaria. Questa si rimborserà sulle quote degli utili spettanti al Regio Demanio prima di eseguire il versamento di cui all'articolo 7.

« Gli stipendi, salari e mercedi di tutto il personale, nonchè le indennità varie e gli oneri derivanti da provvidenze a favore del personale stesso, comunque assunto in servizio, sono a carico dell'esercizio comune, Demanio e Società.

« Gli stipendi degli impiegati e dei direttori e l'indennità del consigliere delegato saranno

determinati annualmente d'accordo fra il Regio Demanio e la Concessionaria ».

(Approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge « Modificazioni al 2° comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, sull'ordinamento del Credito Agrario nel Regno » (N. 1278).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Modificazioni al 2° comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, sull'ordinamento del credito agrario nel Regno ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

Il secondo comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, convertito in legge, con modificazioni, con la legge 5 luglio 1928, n. 1760, è modificato come segue:

« Le disposizioni degli articoli 30, 31 e 32 del detto testo unico rimangono in vigore nei confronti del Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento, degli Istituti indicati dall'articolo 14, nonchè delle Casse comunali di credito agrario e saranno anche applicabili, per quanto riguarda l'esercizio del credito agrario, alla Banca nazionale del lavoro ».

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: « Modifica della legge istitutiva dell'Istituto "Vittorio Emanuele III" per il bonificamento della Sicilia » (N. 1280).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Modifica alla legge istitutiva dell'Istituto "Vittorio Emanuele III", per il bonificamento della Sicilia ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

L'articolo 3 del decreto-legge 19 novembre 1925, n. 2110, è modificato nel modo seguente:

« Uno statuto, proposto dal Ministro per l'agricoltura e le foreste (Sottosegretariato per la bonifica integrale) ed approvato con decreto Reale di concerto col Ministro delle finanze, determinerà i fini concreti dell'attività dell'Ente e le relative sue facoltà, le norme per l'aumento del capitale, per la formazione del bilancio, per le assegnazioni degli utili, per la nomina del Consiglio di amministrazione e dei revisori e quant'altro occorre per il funzionamento dell'Istituto.

« Del Consiglio d'amministrazione faranno parte di diritto tre rappresentanti del Banco di Sicilia, l'ispettore agrario regionale in rappresentanza del Sottosegretariato per la bonifica integrale, il provveditore alle Opere pubbliche della Sicilia, un rappresentante della Confederazione nazionale fascista degli agricoltori, un rappresentante della Confederazione nazionale dei Sindacati fascisti dell'agricoltura e un rappresentante dell'Associazione nazionale fra i consorzi di bonifica e di irrigazione ».

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.

Votazione a scrutinio segreto.

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

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al al 30 giugno 1933 » (N. 1184).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di pre-

visione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 ».

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

MARAGLIANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAGLIANO. Onorevoli colleghi, parlo anzitutto della lotta antitubercolare, non per ripetere quanto altra volta ebbi occasione di dire, ma per segnalare a voi ed al Governo altri provvedimenti che potrebbero essere necessari a farla progredire, affinché possa raggiungere quelle grandi finalità che il Capo del Governo vuole per il bene del Paese che siano raggiunte, e per arrivare a quel fronte unico che Egli ha segnalato giustamente necessario alla riuscita della lotta stessa.

Non occorre dire come oggi la lotta sia bene impostata al centro per l'impulso creatore dato ad essa dal Duce e per la salda organizzazione da lui concepita, e sapientemente attuata dalla Direzione di Sanità, ma questo soffio creatore fino ad ora non si è diffuso a tutta la periferia del Paese.

I propositi del Governo non sono sino ad ora stati ben compresi da coloro che avrebbero il dovere di secondarne gli intenti per diffondere quel movimento senza del quale non è possibile che la finalità sia sufficientemente raggiunta.

Il terreno nel Paese è pronto; lo dice quello che è accaduto in occasione dell'annuale propaganda, che il Duce volle sanzionata per legge, istituendo per legge la giornata del fiore, concepita nel tempo da un gruppo di gentildonne della mia Genova e concorrendo personalmente alla sua celebrazione. Questa celebrazione che l'Augusta Regina si compiacque consacrare con la sua presenza, per volere di Benito Mussolini e per azione della Federazione antitubercolare fascista ebbe una grande eco in tutta Italia. Il risultato, lo sapete, fu meraviglioso ed ingenti le somme raccolte. Lo slancio col quale dalle Alpi al mare gli Italiani accorsero a dare il loro obolo, dimostra quanto il Paese s'interessi a questa lotta, quando la sua attenzione è attivamente richiamata sopra di essa. In modo ammirevole fu tutto tentato, tutto riuscì, perchè tutto fu

incoraggiato e sapientemente predisposto, con mente avveduta, con slancio, con fede, dalla nostra Federazione nazionale fascista antitubercolare, alla quale il Governo affidò la non facile impresa, e che seppe mostrarsi pari all'alto compito assunto.

Ma, onorevoli colleghi, non basta che il Paese sappia che vi è una grande battaglia da combattere, non basta che fornisca mezzi pecuniari per questa battaglia; è necessario che i cittadini tutti, nella loro sfera, personalmente combattano, agiscano perchè i nostri propositi vengano attuati.

È indispensabile questo, perchè oggi si presenta una nuova importante fronte di lotta che bisogna assolutamente affrontare. Ecco le ragioni.

Le moderne conquiste hanno ormai dimostrato, e ciò in modo inconfutabilmente vero, che le malattie tubercolari dei polmoni — e dico soprattutto quelle dei polmoni perchè rappresentano il 90 % circa di tutta la parte che l'organismo dà alle malattie tubercolari — hanno un lungo periodo di latenza, durante il quale si svolgono a insaputa di chi ne è affetto. Da questa conoscenza scaturisce il bisogno di scoprirle a tempo. È possibile scoprirle?

Non crediate che io voglia condurvi in mezzo ad un labirinto di questioni tecniche; vi dirò solo che questi periodi di latenza si possono scoprire con mezzi di indagine semplici, e con questi mezzi di indagine si è appreso che esiste realmente questo periodo di latenza. Ciò premesso, è evidente che lo scopo essenziale della lotta consiste nel fare queste ricerche, di farle sulle collettività, di farle nelle scuole, di farle nella organizzazione dei Balilla, di farle infine in tutte le collettività, in cui è possibile farle.

Queste indagini hanno uno scopo importante per la salute dei cittadini, uno scopo importante per la lotta sociale. Pei cittadini perchè scoperto il morbo che nasce è possibile troncarlo; per la lotta sociale, e su questo io richiamo specialmente la vostra attenzione, perchè, quanto minore sarà il numero delle persone ammalate, che nel periodo della loro infermità, come è noto, spandono i germi morbosi nell'ambiente sociale, tanto più sarà progressivamente diminuito il pericolo del-

l'infezione, sarà ridotta l'estensione del campo della lotta.

Non mi dissimulo, onorevoli colleghi, le difficoltà che s'incontreranno nell'attuazione di queste ricerche. La psiche del pubblico è specialmente diretta a diffidare di tutto quanto si riferisce all'indagine personale; esso dà volentieri il suo appoggio, le sue simpatie alla lotta antitubercolare, ma non dà volentieri quel concorso all'indagine personale che, però, è indispensabile a raggiungere lo scopo; si impena, teme guai inesistenti e tutto questo in conseguenza di pregiudizi, frutto di ignoranza perchè gli ignoranti hanno paura di ciò che alla loro mente è ignoto. Nè questi pregiudizi sono esclusivi nelle masse popolari: si trovano in tutte le classi della società, anche nelle più elevate. Nè mancheranno i sobillatori che non mancano mai quando si tratta di intralciare le opere buone. Eppure, onorevoli colleghi, è necessario fare tali indagini e presto. Negli Stati Uniti di America è stato già intrapreso questo metodo per la difesa dalle malattie tubercolari, e furono istituite ricerche radiologiche sopra ragazzi delle scuole elementari e delle scuole superiori. Queste ricerche dimostrarono che già nei ragazzi delle scuole elementari, nella proporzione di circa il 18 %, si trovano e si dimostrano lesioni tubercolari iniziali nell'apparecchio respiratorio, mentre le condizioni apparenti sono ancora quelle di una buona salute.

In Europa, furono fatte alcune indagini collettive di tale specie nell'Università di Monaco di Baviera, in qualche Università svizzera e in qualche centro della Germania.

In Italia, non si è finora organizzato nulla di simile fra le collettività all'infuori dei militari, sui quali il benemerito corpo sanitario dell'esercito e dell'armata, fa indagini metodiche le quali dimostrano nei loro risultati la loro grande utilità. Là ove vi sono istituzioni, come si hanno nella mia Genova, che posseggono servizi bene organizzati per tali ricerche, si vedono cittadini che, di loro iniziativa, si recano a chiedere l'esame della loro macchina organica, per assicurarsi che non esistano già nel loro organismo segni iniziali di malattia tubercolare. In qualche luogo si sono praticate tali ricerche nel corpo dei Balilla; ma si tratta di casi isolati e sporadici: nulla di organizzato

e di metodico, per quanto voci autorevolissime in Italia siansi elevate; ed è dovere ricordare il collega senatore Gabbi, che fin dal 1926 propugnava e faceva eseguire l'esame radiologico dei bambini destinati alle colonie estive. Ad ogni modo il risultato di tali ricerche ha dato la dimostrazione che è frequente la esistenza di lesioni ancora occulte che diventano poi evidenti, palesi e così capaci di diffondere nell'ambiente sociale il germe infettante.

È quindi ormai necessaria una organizzazione metodica se si vuole riuscire, e per riuscire bisogna che sorga un centro organizzatore e propulsore, che, ricevuto dal Duce il fatidico suo inflato, agisca in tutto il Paese, che susciti le sopite energie, che spinga gli ignavi, che paralizzi i protervi, che proietti in tutti i meati possibili della Nazione il suo soffio animatore.

Se in questa opera si userà quella attività e persistenza usate per la festa del fiore, se si procederà con quella medesima volontà e quella medesima fede con cui ha proceduto in questa occasione la Federazione nazionale fascista antitubercolare, se si opererà con metodo fascista, allora certamente si riuscirà. E dico ad arte e con intenzione « metodo fascista », perchè il Fascismo, quando è convinto della bontà di un'impresa di interesse nazionale, non si ferma dinanzi agli ostacoli, dinanzi a quegli ostacoli che, nei vecchi regimi, tarpavano ogni sana iniziativa, non si ferma innanzi ai vietati dottrinarismi demo-liberali di un tempo fortunatamente passato, non si ferma innanzi ai pregiudizi che l'ignoranza oppone, in nome di una pretesa libertà individuale; ma fa e agisce finchè dalla sua azione non esca luminosa e trionfante l'opera compiuta.

L'abbiamo visto recentemente qui in Roma. Quando è stato creato il centro di studi antitubercolari e l'Ospedale Benito Mussolini, pei tubercolosi, si erano levate, è noto, opposizioni da più parti accampando il timore che quell'istituto potesse divenire un centro di diffusione tubercolare, dimenticando che quando un istituto di cura è circondato da tutte le precauzioni necessarie, non è mai pericoloso.

Vedete, onorevoli colleghi, un giorno io mi trovavo a Berlino, nell'Ospedale delle malattie infettive, dove esistevano dei soggetti colpiti dalle forme morbose le più temute ed

allora quest'ospedale si trovava nel centro della città.

In quel momento mentre io mi trovavo a conferire col professore Koch, entrò un gruppo di medici provenienti da alcuni punti dell'America del Sud i quali, veduta la natura degli infermi ivi esistenti, dissero a Koch: « Ma non temete d'infettare tutta la città ? ». Ed egli, con quel suo cipiglio che ricordano tutti coloro che lo hanno conosciuto, rispose: « Quando un ospedale in cui si raccolgono i malati di un'infezione è tenuto come è tenuto il nostro, non è da temere che la malattia possa diffondersi: dovrei rinnegare e bruciare quanto ho scritto ed insegnato ».

Ebbene, se si fa un confronto fra quello che è avvenuto a Roma in occasione di quelle opposizioni e quello che si verificava da noi negli anni precedenti sotto i regimi prefascisti, appare subito il contrasto che esiste tra il modo di procedere del Fascismo ed il metodo col quale si procedeva dai Governi precedenti.

Ricorderete tutti che ogni qualvolta si progettava d'istituire un sanatorio in qualche punto del Paese, nascevano subito enormi contestazioni: sindaci, deputati e non oso dire senatori, si recavano presso i ministri ad insistere perchè il progetto non si attuasse, il più delle volte riuscivano ed i sanatori non sorgevano. Invece il Governo fascista ha fatto il sordo a tutte queste proteste, a tutte queste imposizioni e l'Ospedale Benito Mussolini è là e sorge maestoso, centro di bene, centro da cui emana una corrente di benefici per tutti, per gli studi e per l'umanità sofferente; nessuno oggi mostra più di temere che possano sorgere danni o pericoli da questa istituzione, unica in tutto il mondo. onore nostro. (*Approvazioni*).

I consorzi provinciali antitubercolari opportunamente diretti dal centro (come si è fatto per la festa del fiore) potranno essere utili mezzi di esecuzione. Dico diretti dal centro, perchè è necessaria un'azione metodica, disciplinata, senza essere turbata da quei dottrinarismi che spesso in Italia fanno smarrire (e lo facevano molto più frequentemente per il passato) il concetto della realtà e delle finalità che si devono raggiungere, perchè i consorzi antitubercolari (e su questo richiamo in modo speciale l'attenzione del Governo) furono specialmente creati per la profilassi

delle malattie tubercolari, mentre oggi essi si riducono quasi generalmente ad organismi di assistenza per i malati e perdono di vista i sani da difendere dal contagio. Per quanto mi consta oggi nessun consorzio spende un soldo per diffondere l'istruzione antitubercolare fra i medici, nelle scuole, nelle aziende, nel pubblico.

Ebbene, considerate, egregi colleghi, quale opera complessa ed immensa è a compiersi, perchè è necessaria una propaganda a base di istruzione, a vincere e dissipare i pregiudizi, presso le amministrazioni comunali e le autorità scolastiche, acciocchè apprestino i mezzi di indagine e provvedano alla preparazione di coloro che debbono applicarli. Mirabile, provvida istituzione è questa dei consorzi antitubercolari, ma bisogna che non si smarriscano le loro alte finalità e non si perda di vista la ragione principale delle loro funzioni, che è essenzialmente previdenziale.

Eppure la distruzione dei pregiudizi, il dissipare la ignoranza, il promuovere l'inventario dell'organismo e la ricerca del male che nasce, sono mezzi preziosi di lotta, e l'attuazione di essi è necessaria ed urgente, salvo riservare a dopo, le costruzioni edilizie e burocratiche.

Sotto la direzione di questo ente centrale di cui segnalò la necessità, dovrebbe poi essere coordinata, a raggiungere il comune intento, l'opera di tutti gli enti parastatali, che hanno per compito la lotta contro la tubercolosi.

In questo indirizzo è però necessario il concorso di tutte le autorità provinciali, dei prefetti, dei medici provinciali, dei podestà, degli enti parastatali, delle amministrazioni pubbliche. Queste egregie persone non sono peranco penetrate tutte nello spirito, nell'essenza della lotta antitubercolare quale il Duce la vuole.

Egregi colleghi, è necessario che si crei nei funzionari di Stato una coscienza antitubercolare; ma questa coscienza alla quale ha portato la sua iniziativa il Capo del Governo che è sentita dalla Maestà del Re e della Regina, e che il Sommo Pontefice ha propiziata con la sua augusta autorevole parola, questa coscienza antitubercolare non è, lo ripeto, ancora sentita fra tutti i funzionari dello Stato alla periferia.

Fra i mezzi atti a svolgere l'azione preventiva tra le masse, vi è poi, senza dubbio, la vaccinazione preventiva della tubercolosi. Non

entro a parlare dettagliatamente di questo argomento, perchè oggimai è a conoscenza di tutti quanti si interessano alla lotta. Però credo opportuno segnalare che il doloroso episodio di Lubecca ha portato una impressione negativa nel pubblico, nel quale si è svegliata una ingiustificata diffidenza innanzi alle vaccinazioni preventive, tra cui quella della tubercolosi, e questa diffidenza investì, in qualche parte d'Italia, anche la vaccinazione italiana sicuramente innocua. Lo accenno non perchè possa consentire nelle accuse cui la vaccinazione Calmette venne fatta segno; ma solo osservo che il pubblico si è impressionato dei fatti di Lubecca e ha fatto anche qua e là la vaccinazione italiana oggetto delle diffidenze, perchè il pubblico ignora completamente la differenza che passa tra i due mezzi vaccinanti; il mezzo vaccinante francese e quello italiano. Mi piace dirlo qui, perchè di qui la notizia si diffonderà facilmente in tutto il Paese: il vaccino antitubercolare francese è composto con bacilli tubercolari vivi, capaci di riprodursi nel mezzo organico e per questo sospettati di essere capaci di diffondere nell'organismo la malattia contro la quale si vuole difenderlo. Ora si sappia che il vaccino italiano è fuori di ogni sospetto perchè composto tutto di materiali morti, di elementi tubercolari morti che non possono in alcun modo essere infettanti e le esperienze di centomila vaccinazioni fatte da trent'anni lo confermano. È quindi bene che da qui sia proclamato tutto ciò, perchè sia eliminata questa diffidenza che oggi serpeggia ancora in parecchie parti del Paese.

Il Governo con la sua visione lungimirante ha da tempo riconosciuta l'importanza della vaccinazione preventiva e l'onorevole Arpinati or sono due anni discutendosi il bilancio dell'interno ha in un modo chiaro e preciso detto qui in quest'aula che, non solo il Governo appoggiava l'azione dell'Associazione dei medici condotti, che si era assunto il compito di far praticare la vaccinazione dai medici ad essa collegati, ma ancora che il Governo la favoriva e ne desiderava la diffusione. Ma è a chiedersi se le autorità provinciali dipendenti dal Ministero dell'interno, se i prefetti, se i podestà, se i medici provinciali, se gli enti parastatali in genere lo hanno compreso.

In verità non si può asserire. Ed a questo

riguardo, è interessante un fatto che impersonalmente io comunico a S. E. il ministro. In una provincia del Regno, che io ora non nomino, un bravo medico condotto, ispirandosi alle istruzioni avute dal centro dell'Associazione dei medici condotti di Roma, ha praticato la vaccinazione a parecchi ragazzi delle scuole del suo comune. È un'azione che certo, per chi si interessa alla lotta antitubercolare, è commendevole, ma ciò non parve ad alcuni abitatori di quel comune. Voi sapete che nei piccoli centri esistono speciali rivalità. Ed è accaduto questo, che qualche parente dei ragazzi vaccinati è stato sobillato; per quanto nessuna fra le tante centinaia di vaccinazioni praticate abbia dato luogo a molestie di sorta e non poteva darle. Questi parenti sono andati dal podestà a lamentarsi ed il podestà ha proibito al medico condotto di proseguire nelle vaccinazioni. E le cose sono andate anche più in là, perchè il prefetto della provincia ha mandato sul luogo un altro medico, non quello provinciale perchè quello era malato, il quale ha creduto bene di fare delle osservazioni e dei commenti all'azione del medico condotto. Questo medico oggi è chiamato dal prefetto a discolarsi di aver commesso una buona azione, di aver vaccinato dei bambini per difenderli da possibili ulteriori malattie tubercolari. A proposito della vaccinazione preventiva contro la tubercolosi, sarebbe utile, e su questo richiamo in modo speciale l'attenzione di S. E. l'onorevole Arpinati, il quale si è mostrato in tante occasioni tanto sollecito di tutto quanto è relativo alla difesa della salute dei cittadini, sarebbe utile che s'incoraggiassero i medici a praticarla, le autorità provinciali a secondarla.

È quindi indispensabile vaccinare e vaccinare, perchè non è più questione di indagini sugli animali, di teorie e di dottrine, ma di fatti. In materia di prevenzione tubercolare oggimai nel mondo scientifico si è concordi nel ritenere tutto questo insufficiente: bisogna vedere quel che succede nell'uomo, come si è veduto per il più sicuro dei vaccini, quello contro il vajuolo, nato per osservazione empirica, giustificato dal successo empirico, pur essendo privo di dimostrazioni dottrinali.

Le masse lo conobbero innocuo, non discussero, lo applicarono ed oggi l'umanità è liberata dal tributo che pagava a questa temibile in-

fermità, però certo assai meno temibile e meno micidiale e meno esiziale per la società, di quello che non sia la tubercolosi.

L'Associazione nazionale fascista dei medici condotti, da sua parte, ha da tre anni promosso la vaccinazione preventiva: molti medici condotti si sono volenterosamente adoperati a tale scopo. Quale soddisfazione ne hanno avuta? quale encomio è loro giunto? E ben diversa (sentite, onorevoli colleghi, il contrasto stridente) è la sorte dei veterinari che si sono occupati e si occupano di vaccinare il bestiame col vaccino francese. Un comitato sussidiato anche dal Governo, sul bilancio di vari ministeri, fornisce loro gratuitamente il vaccino, premia pubblicamente e solennemente in cerimonie ufficiali i vaccinatori, distribuisce medaglie e lodi. Non premia il successo, perchè il successo è di là da venire, ma premia l'operosità di chi tende a preparare questo successo. A questo proposito non farò la critica che si potrebbe fare da qualche ingiusto polemista, dicendo che gli italiani hanno più a cuore la salute del bestiame di quella degli uomini. È una critica che, lo ripeto, sarebbe ingiusta, perchè non vi è Paese al mondo nel quale un Governo propugni la lotta antitubercolare come l'ha propugnata il Governo italiano. Tutto dipende da questo: la vaccinazione del bestiame ha un comitato che attivamente la cura e il Governo l'ha sussidiato, e ha fatto bene a sussidiarlo, perchè si tratta della difesa di una importante industria nazionale, l'industria zootecnica.

Se vi fosse un comitato simile per la vaccinazione umana, certo il Governo lo sussidierebbe come ha sussidiato quello per gli animali.

Un'altra raccomandazione credo qui opportuno di fare, non al Governo perchè il Governo nulla di più poteva fare in proposito, ma a tutti gli altri enti italiani: quello di pensare e di provvedere alla diffusione della cultura antitubercolare.

Il Governo ha creato un istituto massimo, quella che io chiamo l'Università fisiologica. Si tratta di un Istituto unico al mondo, che, come voi sapete, è affidato ad un clinico competentissimo, non solo scientificamente, ma sempre sollecito di tutto quanto ha tratto alla lotta antitubercolare, il professore Eugenio Morelli.

Ma questa università specializzata, la quale ha lo scopo di curare lo sviluppo della scienza antitubercolare, con laboratori, con sale cliniche per tutte le specialità, questo centro di studi cui da tutto il mondo dovranno affluire, come già cominciano ad affluire, gli studiosi di tutte le varie branche tubercolari, ha bisogno di essere sussidiata da insegnamenti elementari, rapidi, insegnamenti che dovrebbero esistere in tutti i centri universitari del Regno, e che le autorità e specie i consorzi antitubercolari dovrebbero promuovere e provocare, aiutare, sussidiare; mentre finora nulla di tutto questo i consorzi hanno fatto nelle varie provincie del Regno.

Ed ora concedetemi un istante ancora perchè io possa dire poche cose relative ad alcune questioni che interessano i medici condotti. Anzitutto da parecchi anni è stata promessa la revisione delle tabelle relative alle pensioni di questi sanitari, ma fino ad ora si sono date soltanto delle speranze.

D'altra parte è noto che nelle attuali tabelle si riscontrano delle sperequazioni, come quella della quale si è parlato nell'altro ramo del Parlamento, di dare cioè una pensione di 25.000 lire annue ai medici condotti che raggiungono ottanta anni di età e trenta o più anni di servizio. Evidentemente tale somma è troppo forte. Di fronte a queste cifre vi sono le pensioni medie e quelle piccole, che formano la maggioranza, le quali vanno da duemila a seimila annue, quando i sanitari abbiano raggiunto i 55-65 anni di età, con 25-35 anni di servizio.

Questa è la ragione per la quale non si riesce ad ottenere quello che io chiamerei lo svecchiamento della condotta medica.

Vi sono ancora in servizio troppi medici condotti di età avanzata i quali danno quello che possono, ma certo il loro rendimento è scarso in confronto di quello che oggi si pretende dai medici condotti, dai quali si vuole giustamente medicina preventiva e curativa: non sola curativa.

Ma questi medici che hanno dai 55 ai 65 anni di età, non lasciano il servizio perchè, abbandonandolo, verrebbero alla fame con quella pensione che loro spetterebbe; e allora restano a servire i comuni, così come possono, finchè è loro possibile di trascinare la vita.

Se invece le pensioni piccole e le medie venissero aumentate, diminuendo le pensioni massime, che non dovrebbero superare le diciottomila lire, si otterrebbe immediatamente l'esodo di moltissimi medici condotti vecchi; il loro posto sarebbe rimpiazzato da medici giovani i quali però dovrebbero essere nominati per concorso; e nei concorsi si dovrebbero sempre ricordare le savie circolari di S. E. Arpinati, secondo le quali gli eletti dovrebbero essere quelli che nelle graduatorie compilate dalle Commissioni tecniche, riuscissero primi graduati.

In questa maniera in molte condotte mediche affluirebbe nuovo sangue giovane che darebbe nuova vita e nuovo vigore a questa istituzione, la quale, qualunque cosa ne sia stata detta, è pur sempre la migliore di quelle che si possano immaginare o studiare ed ha dato e dà risultati ottimi.

Ricordo qui, incidentalmente, che l'esperimento delle mutue che si è fatto e si sta ancora facendo, ha dato cattiva prova tanto all'estero, quanto in Italia: non mi sembra che sia il caso di estendere ulteriormente siffatta prova.

Un'altra raccomandazione che debbo fare è questa: che i signori podestà, come accade talvolta, non dovrebbero ostacolare, se non impedire addirittura, ciò che pur è stato saggiamente raccomandato e cioè le vaccinazioni antitubercolari con vaccini formati di germi morti.

Mi consta che le disposizioni delle LL. EE. i prefetti su questo argomento non sono sufficientemente esplicite e, per conseguenza, alcuni podestà e talvolta anche alcuni medici provinciali non compiono tutto il loro dovere perchè, non solo non favoriscono, ma frappongono difficoltà a quei medici condotti che volentersamente e gratuitamente sarebbero disposti a fare le vaccinazioni antitubercolari preventive: il che è di somma importanza per una efficace lotta antitubercolare.

Agli stessi podestà, infine, si dovrebbe tornare a raccomandare di non negare con troppa facilità e senza motivi plausibili, i permessi che molti medici condotti chiedono per ragioni di studio, permessi per i quali S. E. Arpinati, come prima di lui S. E. Bianchi, hanno emanato delle sapienti circolari, che però troppo spesso restano lettera morta.

Noterò ancora che il biennio di prova per i medici condotti è giusto che sia applicato quando il medico fa il suo primo servizio di condotta medica, e si può anche comprendere che, ogni volta che il medico cambia condotta, gli si faccia fare un secondo, un terzo, un quarto periodo di prova: ma in questi casi è opportuno che il periodo di prova, essendosi ottenuto il posto per concorso, venga abbreviato, e sia non più di due anni, ma semplicemente di qualche mese.

Questo è un vecchio e onesto desiderato della categoria dei medici condotti, desiderato che raccomando al Ministero perchè lo prenda in considerazione.

Senza entrare in altri dettagli, sinteticamente su questo argomento concludo: che la condizione nella quale si trovano i medici condotti merita indubbiamente di essere presa in considerazione dal Governo nazionale. Essi rappresentano la milizia sanitaria indispensabile alla tutela della razza nè questo solo, ma una forza politica del nostro Regime fascista.

Onorevoli colleghi, potrei intrattenermi su molti altri argomenti; avrei voluto segnalarvi, fra l'altro in dettagli, l'opera meravigliosa svolta con rapidità fulminea dalla Cassa nazionale delle assicurazioni, per preparare i letti necessari al ricovero degli operai tubercolosi assicurati, ma l'ora ormai tarda m'induce a concludere. E conchiudo pregando l'onorevole ministro dell'interno di continuare su quella strada per la quale il Governo nazionale si è già incamminato con tanto successo. Soltanto così, a poco a poco potranno raggiungerci quelle alte finalità che il nostro magnifico Duce si propone, e che più facilmente si raggiungeranno costituendo saldamente quel fronte unico che Egli vuole e sarà. E così il Governo nazionale toccherà certamente e brillantemente la meta. (*Applausi vivissimi*).

GUACCERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUACCERO. Poichè ho la fortuna di parlare subito dopo l'illustre maestro senatore Maragliano, ad avvalorare maggiormente quanto egli ha detto, tengo a fare una dichiarazione: In circa tre anni ho eseguito oltre duemila vaccinazioni a scopo curativo, usando il vaccino Maragliano, con risultati assai soddisfacenti ed aggiungo che se io ai miei ammalati

di tubercolosi osteo-articolare e di tubercolosi addominale (dei quali soli io mi interessò) non facessi eseguire la vaccinazione col metodo Maragliano, sentirei di venir meno alla mia coscienza. Questa che faccio dinanzi agli illustri colleghi del Senato è una dichiarazione che sono abituato a fare, direi quasi tutti i giorni, avanti agli allievi della mia scuola.

Onorevoli senatori, più volte, in questo alto Consesso e nell'altro ramo del Parlamento, abbiamo cercato di portare l'eco di quelle necessità umane, le quali costituiscono oggi altrettanti doveri stabiliti dal Regime, da un Governo come il nostro, che ha superato di piè pari i frusti vaniloqui che, con le « *formole caritative* », caratterizzò pel passato l'insufficienza di ogni intervento dello Stato nelle istituzioni assistenziali sanitarie.

Fatto sostanziale che contraddistinguerà nel campo sanitario la storia contemporanea, sta nella tendenza a trasformare in « *questioni sociali* » i problemi che fino a ieri furono semplici astrazioni, nel puro dominio delle scienze biologiche.

Il Regime infatti va dettando le nuove tavole sanitarie come presidio per il rinnovato destino e per la civiltà di un popolo, alfine ritrovatosi di fronte alla sua storia, dopo secoli di smarrimento.

Questi problemi, imposti come fondamento ideale di una società umana meno ingiusta, più previdente, più illuminata e cosciente, hanno assunto il grado di questione politico-sociale, caposaldo di programma fascista, preciso obbiettivo del Regime in favore del popolo italiano.

Lo stesso Capo del Governo, il quale ha dimostrato di possedere la più fine sensibilità verso ogni problema umano che è e serve di presupposto a tutti i problemi sociali, ci ha sempre guidato colla sua luminosa veggenza, e fornito — come si suol dire — lo spunto e l'idea perchè la nostra cooperazione devota potesse a sua volta, modestamente, ma con decisa volontà, contribuire a stabilire l'imperio di leggi efficaci, provvide e tutelatrici del benessere fisico e morale di ogni entità umana, parte integrale della Nazione.

Ed oggi abbiamo il conforto di constatare che l'opera perseverante voluta dal Capo del Governo si concreta in provvedimenti legi-

slativi sempre più complessi, i quali saranno domani i canoni fondamentali della ricostituzione del popolo italiano nei suoi effettivi valori biologici.

La selezione ed il miglioramento della razza, l'incremento della popolazione, il trattamento delle così dette « *malattie sociali* », l'assistenza alla maternità ed all'infanzia, l'igiene scolastica, l'assistenza alle malattie del lavoro — temi maturati nel campo della scienza — sono ormai i capisaldi di un programma già perfettamente impostato, che dovrà essere gradatamente attuato con tutti i mezzi riconosciuti idonei, per affrontare, combattere e aver ragione delle cause di decadenza, di sofferenza e di stati di inferiorità dell'individuo e della razza, rispetto al presente e soprattutto di fronte all'avvenire.

L'aver impostato questi problemi sulle loro solide basi biologico-sociali è già un gran passo verso la loro soluzione; ma perchè abbia a concretarsi in mezzo efficiente, occorre che un vero e profondo tecnicismo possa essere messo in azione, in confronto di ciascuno di tali problemi.

Questo tecnicismo è tutta una questione di organizzazione di mezzi e perciò non può prescindere dal concetto di sviluppo delle istituzioni sanitarie nel senso più ampio, le quali sappiano assumersi il compito di attuare la prevenzione delle malattie e quello di restituire al consorzio sociale gli individui che gli vengano sottratti per cause ereditarie, per influenze ambientali, per fatti accidentali e per tutta quell'altra serie di cagioni che ancora oggi agiscono sulla nostra salute, senza che sia loro opposta una qualsiasi difesa.

Tra le branche mediche quella che più di qualunque altra si è — per la sua stessa essenza — rapidamente orientata ed indirizzata verso le sue finalità sociali, è la Clinica ortopedica, che nel vasto campo delle debilitazioni degli organi di movimento — per perdute o minorate funzioni — in tutti i processi che interessano la statica ed anche la estetica umana, nella eliminazione di brutture fisiche che rendono ripugnante l'individuo a sè ed agli altri, essa trova tale spazio e tale importanza di azione da legittimare le sue aspirazioni e le sue pretese perchè le venga riconosciuto in pieno il suo compito e le sia dato il possesso

dei mezzi per potenziare la sua opera sino al totale adempimento della sua missione.

E le pretese e necessità dell'ortopedia non sono eccessive; ma per cominciare bene, è indispensabile che in tutte le Università, che ne sono ancora prive, siano istituite cattedre autonome di Clinica ortopedica, intese ad istruire tutti i giovani medici ed un numero sufficiente di specialisti.

È necessario anche che lo Stato, attraverso i suoi organi competenti, faccia riconoscere senza equivoci i limiti ben netti che di questa specialità sono le caratteristiche, in modo che l'ortopedia possa svilupparsi in un ambiente di pace senza essere più mancipia, ostacolata e bistrattata.

È necessario che questa specialità che la chirurgia generale si diletta di chiamare la sua «figlia prediletta», per mantenersela ancora sotto tutela, non sia messa in condizione di diventare una nemica della madre, ma sarebbe meglio che essa fosse considerata come una sorella o per lo meno come una figlia matura che si è conquistata un'autorità pari a quella della vecchia madre.

Ora questa missione dell'ortopedia assumerà più netto significato sociale, quando si terrà nel giusto calcolo tutto ciò che un deforme, un minorato rappresenta di fronte alla Nazione, sulla quale egli grava come una entità di valore generalmente negativo o presso a poco. A ciò si aggiungano tutti i pericoli che derivano dai riflessi che ogni deformità esercita sulla psiche dell'individuo, causandone lo allontanamento dal consorzio umano, facendone un antisociale, un malinconico, un triste e spesso anche un perverso.

Quanti mali, quanti delitti maturano nell'animo di chi si sente uno scacciato, un inabile, un essere inferiore!

Il compito dell'ortopedia diventa quindi uno dei più importanti e ad esso noi guardiamo con la grande passione di chi sa di dare una grande opera alla umanità.

Questa premessa mi è sembrata doverosa prima di affrontare qualcuno degli argomenti che costituiscono il programma di azione della nostra branca.

Per brevità mi riferirò soltanto all'assistenza obbligatoria ai lesionati negli organi ed appa-

rati che provvedono all'atteggiamento ed al movimento.

Non è il caso di descrivere questa schiera di infelici, perchè li abbiamo presenti ai nostri occhi.

Vizi congeniti di forma e di funzione, malattie ed infortuni nei primi anni di vita, nell'infanzia o più tardi, sono le più frequenti tra le cause che riducono od impediscono ogni attitudine e lo sviluppo delle capacità lavorative individuali.

Le comuni scuole e tirocini professionali non sono adatti pel ricupero di questi infelici a sé ed alla società, perchè — come altra volta ebbi a dire in questa stessa sede — un gran numero di essi o non è in condizione di frequentare le pubbliche scuole e quindi rimane analfabeta, ignorante, selvaggio, ovvero se questi disgraziati sono in condizione di farlo, non trovano di solito nei compagni quelle manifestazioni e senso di conforto morale, di cui tanto abbisognano.

Spesso anzi alcuni atteggiamenti — imputabili alla gaia spensieratezza ed agli scarsi poteri inibitori dei giovanissimi — colpiscono questi infelici con la derisione e con lo scherno, creando nel loro animo quei tumulti di passione, di sofferenze e di ribellione, che profondamente li turbano.

Timidi, incerti, e sospettosi per se stessi, questi esseri reagiscono con sentimenti che bisogna pur seguire, perchè ne vengano eliminati i pericoli di antisocialità e di antiumanità spesso presenta la reazione del loro spirito.

Ciò stante, i deformati costituiscono entità biologiche particolari, alle quali non si può negare, non solo da parte della scienza, ma anche da parte dello Stato una condizione speciale.

E fino a poco tempo fa, la «condizione speciale» fatta a questa categoria di infelici è stata esclusivamente quella stabilita in nome della beneficenza: sterile per quanto deprimente! Altra condizione speciale fatta loro: le attenuanti nelle forme di reati; anche questo, magro conforto!

Così la Società ha trascinato nel suo vortice questi valori spiritualmente e materialmente negativi, lasciando che in essi — assai spesso privati di ogni sentimento d'amore e di soli-

darietà umana — si stabilizzassero delle vere deformità dell'anima, che frequentemente esplodono in crimini, per i quali la Società stessa viene a gravarsi sempre di una parte di responsabilità.

Da ciò emerge una quantità di questioni, di un valore eccezionale, le quali costituiscono il fulcro del problema dell'assistenza agli storpi, paralitici e mutilati.

Una di tali questioni, che ha il diritto di essere esaminata in prima linea, è quella che riguarda l'assistenza ai più giovani.

Gli istituti di ortopedia, ai quali dovrebbero essere sempre affidati i destini dei piccoli infelici, sono numericamente scarsi e dovrebbero essere integrati da tutto ciò che può e deve concorrere al massimo risultato e cioè alla maggiore utilizzazione dell'individuo, dopo aver ricevuto l'assistenza della chirurgia-ortopedica. Quindi è necessaria l'integrazione degli istituti ortopedici con scuole adatte e laboratori di tirocinio professionale, attrezzati in modo da consentire il facile insegnamento di un mestiere scelto con criterio razionale da chi è in grado di valutare l'adattamento delle capacità lavorative, non solo di fronte alle condizioni attuali dell'individuo, ma anche di fronte alle condizioni future ed agli eventuali progressivi miglioramenti della sua attività minorata. Uno speciale lavoro può spesso integrare l'azione curativa del medico e servire contemporaneamente ad avviare l'individuo verso un determinato mestiere.

Per quanto molto interessanti, tralascio tutti i dettagli tecnici di queste organizzazioni assistenziali complete, ma diciamo senz'altro che esse devono essere intese come basate sul concetto *ortopedico-pedagogico*, per mezzo del quale si deve — come abbiamo detto — cercare da una parte di utilizzare tutte le energie fisiche residuali dell'individuo per lo sviluppo della maggiore potenzialità lavorativa e dall'altra di rendere al suo spirito ogni smarrito senso di cittadinanza nella vita sociale, con tutti i diritti e con tutti i doveri ad ognuno spettanti.

Certo la necessità di poter disporre di organizzazioni di questo genere dev'essere considerata in rapporto ai bisogni: 60 mila storpi, paralitici e mutilati, gravano oggi sulla Nazione, astrazione fatta dai lesionati di guerra!

E risulta che di questi 60 mila, un terzo e non più riesce ad acquistarsi col lavoro le condizioni di sostentamento.

E il resto?

Il resto è là ancora inerte, in attesa che la legge provvida dello Stato fascista riesca a sollevargli lo spirito dalla grande tristezza e ne soccorra il diritto alla vita, accostandogli un pane che non sia bagnato di lacrime o impregnato di maledizione. È gente che si trascina tuttora per le vie sulle sue stesse mutilazioni, ostentando la sua miseria, sollevandola agli occhi dei passanti come preghiera o rampogna, come implorazione e scherno alla civiltà che passa veloce ai suoi fianchi!

Questo resto è sulle piazze, ai crocevia, dove stende ancora la mano scarna e pigra ad una carità che non si concilia con le idealità umane dello spirito fascista.

Il resto è là, nei trivi, nelle bettole, nei bassifondi, dove la sua anima cerca l'oblio nell'alcool, o si vendica con la bestemmia, e dove i suoi istinti cercano armarsi per rifarsi col delitto, del delitto del quale si ritengono le vittime.

E la cronaca — talvolta anche la storia — narra i fasti di questa speciale tendenza a delinquere, che spesso ha i suoi epiloghi tragici e sanguinosi!

E dire che il 95 per cento dei deficienti fisici curati negli istituti ortopedici, scuole adatte e laboratori — come è dimostrato — riesce a conquistare istruzione ed indipendenza economica.

Grande, nobile opera di redenzione è quindi la nostra. Ma sarà opera di redenzione, quando potrà essere completa, perfetta, efficace in tutti i suoi lati. E già altra volta in questa sede dicemmo che l'ortopedia, perchè assolva il suo mandato, ha bisogno di avere a sua disposizione non meno di 60 letti per ogni milione di abitanti, raggruppati in istituti regionali.

Ed insistiamo ancora una volta nel concetto che questi istituti debbano essere organizzati in modo che tutte le cure chirurgiche-operative ed ortopediche propriamente dette si rendano possibili, ed insieme l'avviamento professionale e la prevenzione delle deformità, con tutte le risorse di ambulatori attrezzati e scuole adatte.

Sinora in Italia non esiste una vera organizzazione per un'assistenza razionale di questi derelitti. Vi sono per vero nell'attuale legislazione delle disposizioni che espressamente riguardano i minorati.

Queste disposizioni stabiliscono che quando uno di questi infelici risulta un soggetto suscettibile di miglioramento fisico ed atto alla istruzione professionale, deve essere accolto in adatti istituti, ove egli possa ricevere le necessarie cure chirurgiche ed ortopediche e l'avviamento ad un mestiere compatibile con la particolare forma della sua infermità. Questa assistenza è stata affidata all'Opera nazionale per la protezione della maternità ed infanzia.

Quando poi si tratta di invalidi non suscettibili, anche per ragioni di età, di rieducazione, la relativa assistenza è a carico dello Stato.

Questo dice che lo Stato italiano, in Regime fascista, ha considerato, ha impostato di già la questione in termini non equivoci.

Quello che manca è l'organizzazione dei mezzi idonei.

In Italia abbiamo un solo istituto che possa chiamarsi «*Scuola*» di questi infelici: la «*Sofia Carmine Speroni*» fondata dal professore Galeazzi, collegata al Pio istituto dei rachitici, in Milano.

Di più non c'è in Italia, mentre in altre nazioni, in parecchie, in molte, queste organizzazioni hanno avuto uno sviluppo considerevole.

Questa è una dolorosa constatazione, ma noi abbiamo la più illimitata fiducia in quella magnanimità di mezzi che il Duce saprà comandare che vengano quanto prima messi a disposizione, per l'attuazione di tanti problemi di bonifica sociale e di giustizia umana.

E l'ortopedia, che pure ha tra noi in Italia una tradizione ed una scuola indiscutibilmente delle più gloriose, avrà quanto occorre per tenere con onore il suo posto di avanguardia per le nuove conquiste sociali, cui il Fascismo tende con le sue vibranti energie e con la sua volontà ferrea.

Sin dall'anno scorso, prospettammo al Senato i voti della Società italiana di Ortopedia, intesi ad ottenere un complesso di provvidenze e disposizioni atte a risolvere il difficile problema assistenziale di cui parliamo. Il ministro dell'interno diede affidamento,

Infatti il Capo del Governo, che ha in tutte le occasioni manifestata la sua volontà perchè si giunga ad una legislazione la più completa ed efficace, il 7 marzo u. s. presentò al Senato un disegno di legge, riferentesi alla denuncia delle nascite di infanti deformi e di casi di lesioni provocanti inabilità al lavoro di carattere permanente.

Con questo disegno di legge, il Capo del Governo, del quale noi, con la precedente azione parlamentare, abbiamo cercato interpretare il pensiero ispirandoci ai suoi stessi sentimenti, dà egli la prima manifestazione, che per noi è sicuro affidamento, di passare al più presto alla legislazione completa dei problemi «*sociali riguardanti la cura e rieducazione degli storpi, paralitici e mutilati, allo scopo di farne elementi socialmente utili e produttivi*», come egli stesso dice nella relazione al disegno di legge.

Con esso il Duce ha decisamente espresso la sua volontà di essere anche questa volta il nostro Capo, e tale sua volontà è alto premio e monito a perseverare in quelle lotte, nelle quali l'Italia fascista si affermerà una volta di più, avanguardia di civiltà.

Ringraziamo il Capo del Governo per questa opera che condurrà verso i suoi adempimenti, e da parte nostra non dobbiamo promettergli altro se non di continuare, con uguale decisione e volontà, quell'opera che abbiamo assiduamente spesa in favore dei tanti infelici, che riconoscono nell'ortopedia la scienza ausiliartrice e negli ortopedici i pionieri di un'opera profondamente umana ed altamente civile. (*Vive approvazioni*).

GABBI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GABBI. Onorevoli colleghi, io lascio da parte il proemio, perchè l'ora è tarda.

Comincio col leggere queste parole di un grande indimenticabile maestro, di un clinico sommo, di un uomo politico che ebbe altissima fama e fu ministro più volte, ed anche un grande umanista. Alludo a Guido Baccelli, il quale nel 1910 in un discorso pronunziato in occasione di un Congresso di medicina interna dette le prime note di un capitolo di quella medicina politica che ha fatto rapido cammino; soprattutto da quando le sorti della direzione della legislazione sanitaria, animate

dalla dottrina fascista, sono rette dal nostro Grande Capo.

Guido Baccelli affermò urgente la necessità della istituzione « di un magistrato medico che vegli sui nascituri, che non trascuri l'educazione fisica dei nati, che procacci loro la forza, l'elasticità, la resistenza e il coraggio ».

Era il primo evidente richiamo alla necessità che si pensasse ai bambini sin dall'alba della loro vita e che si provvedesse finalmente ad una loro adeguata educazione fisica. Siamo arrivati a questo risultato soltanto dopo una poliennale larghissima coltivazione di erba trastulla...; coltivazione della quale la responsabilità spetta particolarmente ai governi così detti democratici. È con l'Opera nazionale della protezione dell'infanzia e maternità che si porta la più viva attenzione ai nascituri, ed è con l'Opera nazionale dei balilla che si provvede all'educazione dei fanciulli. E tutto ciò per opera e per merito del nostro Grande Capo. Da allora siamo in una continua linea ascensionale. Quei giovani che erano prima iscritti in numero scarso nei Balilla, oggi hanno raggiunto i due milioni e duecentomila. Ma abbiamo ancora un lungo cammino da compiere, però io sono fermamente convinto che, col grande fervore che anima colui che è a capo dei balilla, i cinque milioni e 200 mila bambini che vanno alle scuole dovranno inquadrarsi in questa magnifica opera di rigenerazione. Ma il problema si è andato sempre più palesando difficile, quando si è cercato di avere risultati positivi da questa educazione fisica della gioventù: non abbiamo avuto mai i risultati sperati. Ed è soltanto in tempi recenti che, applicando una proposta manifestata da un medico, che non nominerò, fino dal 1920, che si è cominciato a riconoscere una verità lapalissiana, che cioè i bambini non sono tutti uguali fra loro fisicamente: che ve ne sono dei sani e forti che provengono da genitori sani e forti, che non hanno tare ereditarie, che hanno un impeto di vita che è difficile anche frenare, e per questi occorre una educazione fisica diversa da quella dei bambini gracili, che hanno una debolezza costituzionale ereditaria od acquisita, una gracilità, che può avere sorgenti diverse. Ed anzi è di una di esse principalmente che ci si deve preoccupare; della eredo-tubercolosi perchè mi pare che nella

lotta antitubercolare che ha illustrato pocanzi in un altro punto il mio amico e maestro Edoardo Maragliano, mancano sufficienti provvidenze. Ed io debbo immediatamente dire che la necessità di provvedere a quella vecchia proposta fatta 12 anni fa dal medico cui sopra, di una particolare educazione fisica per i gracili è, oggi, per opera del Ministero dell'interno e, per esso, della direzione di Sanità, un fatto in esame e in via di soluzione.

È attualmente in funzione una commissione, la quale è chiamata a studiare appunto quale è l'educazione fisica che si deve impartire ai gracili e specialmente a quelli che nascono da genitori tubercolotici, ma debbo dire che con essa e per essa si è fatto anche un passo più avanti perchè fra gli studi da compiere e le proposte da fare, si sono comprese anche le provvidenze per i gracili per altra causa, in quanto essi pure sono facilmente attaccabili dal bacillo tubercolare, e la cura fisica delle infermità che ne sono suscettibili. È il riconoscimento di una ginnastica curativa oggi sì e no impartita, certo miseramente impartita.

Problema quindi chiaro e preciso: stabilire una educazione fisica che valga per i sani e robusti, ed una educazione fisica che abbia un valore profilattico, curativo per gli eredo-disposti e per i gracili: necessità quindi di disgiungere logicamente, nelle provvidenze, dai sani questi bambini che portiamo anche ai preventori, al monte, al mare ed ai fiumi.

Tale distinzione è indispensabile se vogliamo ottenere dei risultati positivi e non spendere male il denaro. Stiamo conducendo in Italia la lotta antitubercolare con un fervore ed una disciplina che derivano da una grande Volontà. Il mio amico e collega Maragliano ha giustamente messo in evidenza le grandi benemerenze del Regime in questa lotta. Io voglio aggiungere qualche altro particolare, che spiega come il movimento della lotta abbia avuto una spinta tanto pronta quanto attesa.

Ricorderete, onorevoli colleghi, perchè lo si è letto su tutti i giornali politici, che quando tornò dall'America una commissione che vi si recò a studiare le provvidenze di quella Nazione contro la tubercolosi, nel colloquio che essa ebbe col Duce, questi espresse il principio che la « cura di una malattia d'importanza nazionale deve essere funzione di Governo ».

Signori miei, questo è il motto che onora in copertina il mio « Archivio fascista di medicina politica », che è al suo sesto anno di vita e che, in piena indipendenza, svolge con coscienza ed entusiasmo quello che crede il dovere preciso di medici fascisti sociologi. Ma su questa santa lotta contro la tubercolosi permettetemi di fare un breve passo a ritroso nella storia.

Non di rado è necessario uno sguardo al passato per dare più vigore e più luce alle realizzazioni del presente.

Noi abbiamo fondata in Italia nel 1899 una Lega nazionale contro la tubercolosi, divisa in sezioni nelle varie regioni del Regno. Io fui incaricato della propaganda per raccogliere i fondi nella Sicilia e nella Calabria. Posso dirvi che dopo qualche anno di ricerche, di lavoro e di propaganda, ebbi come risultato *sulla carta* la grande somma di lire 7000! So che in altre regioni non si è raccolto quasi niente. Naturalmente la lega nazionale, sebbene avesse tenuto un bel congresso a Napoli nel 1905, lentamente languì e si sciolse.

In quello stesso tempo era anche sorta una lega internazionale contro la tubercolosi. Io ebbi l'onore insieme al professor Maragliano di esserne il rappresentante italiano, e debbo dire che anche qui si coltivò magnificamente l'erba trastulla e si è filata la lana caprina. Io assistei a due congressi; il primo all'Aja nel 1904 ed il secondo a Vienna nel 1906. In questi congressi di interessante non si ebbero che le discussioni se il bacillo della tubercolosi umana era identico a quello della tubercolosi bovina ed aviaria e le prime notizie del Maragliano sulla vaccinazione antitubercolare; ma il problema del come venire in aiuto al tubercoloso che soffre e che muore non fu mai praticamente esaminato in tutte le sue contingenze. Ricordo che nel congresso di Vienna, dove si discusse molto e poco si concluse, il Municipio dette un grande banchetto di 2000 invitati! La conclusione fu che io non andai più a tali congressi e diedi le dimissioni; in seguito anche questa lega internazionale poco a poco decadde e finì coll'inizio della grande guerra.

Ma nel 1912 essa tenne un congresso a Roma e debbo dare viva lode alla Direzione generale della Sanità pubblica che ebbe l'idea di dare sviluppo ad una organizzazione di

difesa dalla quale oggi abbiamo tratto gli elementi più importanti. È dalla Direzione di Sanità che fu iniziato il movimento di lotta contro la tubercolosi. Nella grande guerra silenzio operoso. Ma nel 1921 si cominciò a pensare agli eredo-disposti più vivamente che in passato, e si stabilì una differenziazione tra il fanciullo che nasce senza eredità tubercolare e il fanciullo che nasce gracile, per altre cause congenite od acquisite. Ed abbiamo fatto un'altra distinzione o la stiamo facendo; la distinzione è questa; che non è soltanto il fanciullo gracile un eredo-tubercolare, che è disposto alla tubercolosi, che forse contiene in latenza il germe, ma che si deve pensare anche agli eredo-luetici, agli eredo-alcolizzati, agli eredo-saturnini, gli eredo-malarici, ai consanguinei che appartengono a questa forma congenita di gracilità. Se dobbiamo vincere questa gracilità nei primi, dobbiamo vincerla anche nei secondi per una ragione di presunzione che muove dell'esperienza, che è questa; che la sifilide e l'alcoolismo sono terreno di sviluppo per la tubercolosi epperò quel che si fa per un eredo-tubercolotico, si dovrebbe fare lo stesso anche per essi che possono diventare tubercolosi.

Di qui la necessità di provvidenze di vario ordine. Raccogliere, fare il censimento prima di questi gracili. In che numero sono essi nella media percentuale? È un problema che spaventa, non è possibile risolverlo. Io lo prospettai alla Direzione della Sanità e allora mi hanno fatto conoscere le grandi difficoltà per giungere ad utili risultati. Così è difficile stabilire quando il bambino può chiamarsi gracile, perchè ci sono dei gracili sottili ma resistenti come l'acciaio. Devo aggiungere che da una inchiesta fatta presso illustri colleghi che studiano la gracilità, ho avuto delle risposte un po' discordi, così che non potrei coordinarle per avere una dottrina della gracilità. Questa dottrina dobbiamo aspettarla nel futuro, ma l'ora presente chiede realizzazioni.

Dunque dobbiamo provvedere ai gracili: questo è il problema che ci è stato posto giustamente l'anno scorso dal Ministero dell'interno. Questo problema della lotta alla gracilità è molto complesso, la cosa importante che ne veniva di conseguenza, era di stabilire

chi deve insegnare ai medici la educazione fisica di questi gracili e preparare gli istruttori?

Chiara appare quindi e si prospetta la necessità di una educazione medica speciale al fine cui sopra. Dove? Ecco un problema che la Commissione *ad hoc* sopra nominata ha cercato di risolvere con sue proposte, ma, per ragioni di diversa indole, si è lasciata decidere la Direzione della Sanità, a cui furono poste avanti alcune soluzioni, non dimenticando mai che l'educazione doveva essere certamente data da professori della facoltà di scienze mediche, o nelle facoltà, od in scuole *ad hoc* od in corsi e conferenze speciali.

La ginnastica è la fisiologia del movimento ordinato, con particolare riguardo ai tipi costituzionali, essa deve essere guidata dai professori della facoltà di medicina; tanto più che, con non poca mia sorpresa, noi ci troviamo oggi di fronte ad un fatto che veramente impressiona.

La Francia che ha pochi figli, ma li vuole forti, ha nel 1930 pensato di creare una scuola superiore di educazione fisica nella stessa Università di Parigi e più precisamente nella facoltà medica.

Nel seno della stessa Università, e nella prima parte del programma da svolgere è detto: *corso per i medici e per gli studenti in medicina*; in una seconda parte: *corso per coloro che devono essere gli esecutori di questi particolari metodi di ginnastica*. Anche l'Università di Lione ha fatto lo stesso nel 1930. Ma lasciando che si decida da noi su questo punto dobbiamo, ripeto, essere grati al Ministero dell'interno, e per esso alla Direzione di sanità, che è la sua ala destra, del programma essenziale che si è proposto e cioè che non è solo il tubercoloso che deve essere preso in considerazione, ma anche i tubercolosi allo stato latente, come ha accennato il collega Maragliano. Bisogna assolutamente selezionare con esattezza, servendoci dei mezzi fisici e soprattutto della radioscopia, i malati dai sani; è questa la raccomandazione fatta al Ministero dell'interno e alla Direzione di sanità, e che io ho seguito nel 1925-26 a Parma nella scelta dei bambini da mandare alle colonie. È questa la via più sicura per uscire dal passato e dannoso empirismo. Educare fisicamente anche taluni malati è il coronamento dell'opera.

C'è una ginnastica curativa che deve essere tanto più accolta in quanto elimina la ricetta; sapete bene che, se si può stare lontani dalla ricetta, molti sono i contenti. Tale ginnastica curativa, in Italia, non è molto diffusa. La illustra il professore di chirurgia, di patologia chirurgica, di ortopedia, ma non c'è davvero una cattedra che tratti di una ginnastica curativa che pure è così importante. Siamo costretti a riconoscere la nostra deficienza a tale riguardo, eppure qui, in considerazione del fine altissimo, si dovrebbero rallentare i cordoni della borsa. Sulla vita umana in pericolo non c'entra la lesina.

In Svezia, dove l'educazione fisica ha avuto il più grande sviluppo, esistono (a Stoccolma) due scuole superiori di educazione fisica, una per i maschi e una per le femmine. Identico fatto si verifica a Lund, dove c'è un istituto di educazione femminile, che supera per importanza quelli di Stoccolma; questo collegio, nel quale la ginnastica curativa viene praticata con tutte le norme della scienza, è vicino ad una clinica dove vengono insegnati i metodi della ginnastica curativa.

Ma non solo in Svezia questo osservasi; anche il Belgio ha cominciato a muoversi in questo senso, e ne hanno parlato i suoi delegati nei recenti congressi internazionali di Terapia fisica (Anversa 1930). E ho notizie private da Praga, che mi assicurano che anche lì si cominciano ad occupare di questo sistema di cura per affidarlo a istruttori di ginnastica.

Io assicuro S. E. Arpinati che questo è un problema che almeno va messo sul piano di studio; dalla commissione saranno dati al sottosegretario tutti gli elementi, perchè almeno un inizio di soluzione ci sia.

Ora per combattere vittoriosamente la lotta contro i tubercolosi, non basta soltanto dare una particolare educazione fisica ai bambini eredo-tubercolosi, si deve pensare ad altri mezzi ad essa coordinati. Anzi tutto alla vaccinazione antitubercolare del nostro Maragliano, che fu il primo a prepararne le basi, il primo a sollecitarne la prova perchè è innocua in quanto il bacillo che si inocula è morto, ma però capace di reazioni nell'organismo, cioè di creare antitossine difensive. Da anni io seguo l'applicazione del metodo e mi auguro che finalmente il Governo pensi a farlo mettere in azione. Questo è un primo

passo, ma questi ragazzi devono anche avere la cura del sole, dell'aria, della vita all'aperto e di qui la creazione dei Preventori, dell'aumento delle colonie montane, marine e della creazione di quelle fluviali, sulle quali intendo specialmente fermarmi. Sulle colonie montane e marine ricordo che nel 1926 la scelta dei fanciulli da mandare era affrettata ed empirica, mentre si doveva farne una adeguata al fine da raggiungere. Bisogna che alle varie colonie vadano i fanciulli che verranno indicati dalla forma e dall'origine della gracilità con metodi di valutazione pratica riconosciuti dalle commissioni; al monte andranno quelli di determinata gracilità con particolare eredo-disposizione e gli altri sia al mare che nelle colonie fluviali.

Il Governo ha fatto cose meravigliose nella lotta antitubercolare: quale la creazione di sanatori in ogni provincia; è una proposta risorta ad opera di Eugenio Morelli, che ha meravigliato il mondo ed ha provocato un movimento, dirò così, emulativo anche in altre nazioni. Benissimo: facciamo i sanatori soprattutto per i nostri lavoratori, per quelli colpiti dal morbo sulle trincee del lavoro. In questi sanatori, come ha detto benissimo il nostro grande Capo, mettiamo lo *stock* dei tubercolosi, sia per curarli, sia per impedire che i bacilli si diffondano nell'ambiente. A questi sanatori che hanno un compito determinato non deve andare però disgiunta la formazione di villaggi convalescenti. Dopo la guarigione occorre un periodo di convalescenza che li fortifichi. Come i sanatori e come i preventori (dove la prevenzione ha il successo del 100 per 100), si creino dunque anche i villaggi di convalescenti. Per la guarigione è rimedio sovrano il pneumotorace Forlanini. Io ricordo che nel 1912 o 13 fui a Stoccolma quando si trattava di dare il premio Nobel; i due candidati italiani erano Guido Baccelli e Carlo Forlanini. Ricordo di aver veduto un grande lavoro per i candidati belgi, francesi, tedeschi e austriaci: il nostro Forlanini non ebbe il premio; lo ebbe un belga, se non erro. Però dal momento che si è dato anche di recente il premio Nobel ad un morto, sarebbe il caso di augurarci che si riprenda la proposta e si dia anche a colui che ha guarito e continua col suo metodo a guarire l'umanità sofferente di tubercolosi, come dimostra l'uso oramai mondiale di

un metodo che fu pensato da una gloria italiana autentica, da Carlo Forlanini, al quale si pensa di erigere qui a Roma, auspice Eugenio Morelli, e coll'alta potenza morale del Duce un monumento al quale parteciperanno tutte le nazioni del mondo civile.

E rientro nel mio tema.

I malati non si possono portare via dal sanatorio, ho detto; si debbono mettere in convalescenti, perchè soltanto allora la difesa sarà continua, permanente nei suoi risultati. Ma se noi riusciremo ad impedire che la malattia si prolunghi per ereditarietà, cioè a fortificare gli eredo-disposti, allora diminuiranno mano a mano i clienti per i sanatori. Perciò tutta l'opera nostra deve essere diretta ad impedire che questa ereditarietà faccia sì che i nostri ragazzi cadano essi pure colpiti dalla malattia. Dimodochè l'opera dell'educazione della gioventù, oltrechè attraverso a metodi appropriati di educazione fisica, e ai preventori, deve trarre grande profitto dalle colonie montane, marine e fluviali onde impedire che la malattia risorga per li rami; rendendo cioè forti e robusti questi gracili sia congeniti, ed aggiungo, acquisiti.

Sapete qual'è il risultato positivo che si ottiene se noi di un debole facciamo un forte? Noi veniamo in gran parte a cancellare le tare ereditarie proprie della tubercolosi, veniamo a compiere quella che io ho chiamata la *eredolisi*, la cancellazione cioè delle tare ereditarie e quando un giovane che proviene da tubercolosi, da luetici, ecc., gracile, l'abbiamo fatto forte e resistente, domani, prendendo moglie, non potrà più trasmettere i germi (perchè il germe non si può, come i più ritengono, trasmettere) nè la particolare attitudine ad essere colpito dalla tubercolosi. Ma v'è pure un'altro fatto importante da considerare e cioè, che questi giovani fortificati dai metodi e da un programma, ideato ed attuato soprattutto dal Regime, opporranno una maggiore resistenza nel caso fossero colpiti da altre malattie. Nel decorso della vita di questi giovani, quando sorgerà una bronchite, un catarro, od altra malattia essi saranno più in grado di vincerla, mentre oggi diventano spesso ospiti degli ospedali e delle case di salute e ricorrono alle società di beneficenza per cercare aiuto. Divengono spesso un peso morto sociale.

Non posso quindi, ripeto, che applaudire vivamente all'opera del Ministero dell'interno che ha posto il problema nel suo punto essenziale e preciso, perchè non solo si combatte l'ereditario-tuberculosis, ma si fa tutto quello che è necessario per impedire che la tuberculosis attacchi altri gracili organismi. Per questo si debbono seguire le provvidenze suggerite dall'onorevole Morelli, per combattere il bacillo nell'ambiente delle case, negli alberghi, e bisogna cercare di agire ancora più energicamente di quanto, egli afferma, fin'oggi si è fatto.

Ho detto che delle colonie montane e delle colonie marine già conosciamo i benefici effetti. Debbo richiamare l'attenzione di S. E. il sottosegretario di Stato per l'interno sopra una istituzione di marca prettamente fascista, quella delle colonie fluviali. Prima del 1923 non avevamo o quasi delle colonie fluviali. Dal 1923 al 1931 ne sorsero 79 e io credo di aver dato un numero inferiore al vero, perchè indubbiamente ve ne sono ancora delle altre che operano in silenzio, ma delle quali non abbiamo potuto avere informazioni. Però nel prossimo congresso-raduno che faremo a Cremona il 19 giugno; e col consenso del segretario generale del Partito, cercheremo di avere il numero esatto e di dare alle colonie fluviali uno stato, un regolamento, e di raccogliere sotto la Direzione generale del Partito, della Direzione Generale della Sanità. Esse hanno origini diverse; perchè furono fondate o dalla Croce Rossa, o da comitati scolastici, o da consorzi antitubercolari, o dal Comune, o dalle Opere pie, o da associazioni di beneficenza o da privati ecc. Questo non può essere: bisogna mettere una direzione, creare un regolamento, e soprattutto mettere le colonie sotto la sorveglianza immediata e politica del Segretario generale del Partito e per esso dei Segretari federali, e con l'assistenza sanitaria dei medici indicati dalla Direzione di sanità, sotto la sua vigilanza.

È in questa maniera che potremo avere dei benefici migliori e maggiori di quelli che abbiamo ottenuti sino ad oggi.

E termino perchè vedo che ho già abusato della vostra pazienza. Ma mi pareva dovere di additare questa opera del Regime, fautrice di un beneficio al quale nessuno aveva pensato. Noi abbiamo necessità che a queste colonie

fluviali vadano soprattutto i figli dei *rurali* che debbono essere principalmente considerati quando si fa l'invio alle colonie.

Il clima delle colonie padane è stato studiato, dirò così, inconsapevolmente ai fini curativi dal grande Ufficio idrografico del Po, e da alcuni osservatori meteorologici. Così che abbiamo tutte le nozioni sulle irradiazioni solari, (ore di soleggiamento), sulla direzione dei venti, sull'umidità, sulla pressione atmosferica ecc. È un dottrinale climatico già fatto, e ben poco resta da fare. Queste colonie si impiantano in punti dove il fiume è largo, dove la sponda è in declivio, dove la riva è bene ombreggiata, dove l'arenile è largo. Ed è da notare un fatto igienico importante, che in queste colonie fluviali non vanno più soltanto i bambini, perchè nelle ore pomeridiane vi si recano anche le madri che me lo scrivono due medici, vi trascorrono delle ore quiete, tonificando le loro energie e fortificando la loro salute.

Epperò io sono convinto che facciamo un duplice bene, onorevole Arpinati, ai bambini ed alle madri. Ed il significato di mantenere o fortificare la salute delle madri è un elemento sul quale, nei rapporti della natalità, non è il caso d'insistere, eccellenza Arpinati!

Io ho creduto dare notizia di queste istituzioni, le quali, torno a ripeterlo, sono di marca prettamente fascista. Le colonie fluviali del Po sono, come ho detto, 79, ma l'anno venturo saranno certamente di più. Se i miei conti non sono sbagliati, devono essere 33 mila i bambini che vi affluiscono per godere dei benefici del clima padano e certamente anche questo numero si accrescerà. E non soltanto sul Po abbiamo queste colonie, ma bensì anche sulle rive dei suoi affluenti, infatti la provincia di Pavia ha 21 colonie, Mantova, la nostra Mantova senatore Scalori, ne ha 20, la provincia di Cremona 14. E non parlo delle altre, perchè il tempo non permette d'insistere sull'argomento. Dico che bisogna evidentemente aiutarle.

Debbo dire un'ultima cosa a S. E. l'onorevole Arpinati e cioè che la Direzione generale di sanità, che è vigile sempre in tutte le opere di profilassi e di difesa, è venuta a soccorrere l'opera di noi medici per cercare di diffondere queste colonie che dirò economiche, perchè se si tratta di mandare dei bambini al mare o al

monte, dobbiamo calcolare una media di spesa di 10 franchi al giorno, mentre per i bambini che mandiamo al fiume, al Po, dove il clima estivo è, ripeto, molto sano, non si spendono che tre o quattro lire al giorno al massimo; si può quindi essere largamente utili in un più vasto campo sociale ed anche ciò ad opera del Regime fascista. Ed ho finito. (*Applausi*).

PESTALOZZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PESTALOZZA. Onorevoli colleghi, più di una volta io mi sono permesso di abusare della vostra cortese attenzione per accennare, nella discussione del bilancio dell'interno, ad un capitolo solo, quello riguardante la assegnazione all'Opera nazionale di assistenza alla maternità ed infanzia di una somma di lire 65 milioni, che costituisce la fonte essenziale delle risorse economiche dell'Opera stessa.

Di fronte a questa somma, che sembra ormai stabilizzata nei successivi bilanci, vediamo accrescersi automaticamente in modo inquietante nel bilancio dell'Opera una spesa obbligatoria, costituita dal graduale inevitabile aumento delle spese di ricovero dei minori abbandonati. Già lo scorso anno mi permisi sollecitare su questo punto l'attenzione degli onorevoli colleghi e del Governo. S. E. il sottosegretario Arpinati, interessandosi benevolmente al mio richiamo, accennò allora ad una eventuale riduzione degli obblighi di legge in questo campo, per porre un freno all'illimitata ascensione di questo capitolo dell'uscita. Da quanto ho appreso, pare che il rimedio allora escogitato incontri delle difficoltà nella sua attuazione. E mi consta di fatto che l'avvocato Fabbri, il nuovo commissario chiamato dalla fiducia del Capo del Governo a dirigere le sorti dell'Opera, si trova a lottare contro serie difficoltà di bilancio che invocano una urgente soluzione.

Io e tutti voi, onorevoli colleghi, che al par di me avete sommamente a cuore le sorti di questa istituzione prediletta del Regime, a cominciare dal nostro amatissimo Presidente che all'opera santa ha legato il suo nome, siamo indotti a chiederci, in questo momento in cui nessuno oserebbe domandare un nuovo onere allo Stato, quale rimedio si possa adottare per aumentare le risorse economiche dell'Opera.

Il Capo del Governo, fin da quando si prospet-

tano, in un'ampia visione delle possibili esplicazioni dell'Opera, le necessità di un largo finanziamento, accolse favorevolmente la richiesta del Commissariato dell'Opera, di cercare nel gettito di una nuova imposta, quella sui celibi, i fondi necessari. Difatti col decreto-legge 19 dicembre 1926, convertito in legge il 7 dicembre 1927, la nuova imposta fu istituita. Poco più di un anno era trascorso, e già un nuovo decreto-legge, 24 settembre 1928, stabiliva il raddoppiamento nella misura dell'imposta. Il nostro chiarissimo collega onorevole Morello, nel riferire al Senato sulla proposta conversione in legge del decreto-legge, diceva doversi considerare l'imposta come un doveroso contributo finanziario, in sostituzione del contributo personale, da parte dei renitenti alla leva della famiglia, a beneficio della maternità e dell'infanzia sprovviste di assistenza.

È questo il concetto a cui si ispirava tanto il Regio commissario d'allora, l'onorevole Blanc, nel proporre, quanto il Capo del Governo nel consentire l'istituzione dell'imposta, come anche il Parlamento nell'approvarla e nell'autorizzarne poi il raddoppiamento.

E se si credette necessario di inasprirla è perchè l'imposta nel suo gettito si era mostrata a tutta prima inadeguata allo scopo pel quale era stata istituita.

In realtà il gettito dell'imposta fu al di là di ogni più rosea previsione. Nel capitolo delle entrate del bilancio dello Stato per imposte dirette, quella sui celibi figura attualmente per 105 milioni, esattamente la terza parte del gettito dell'imposta sui fabbricati. E, cosa non tanto comune nel campo tributario, non pare che essa abbia suscitato sensibili resistenze. Si direbbe che il contribuente accetti con sopportazione l'imposta, conscio di collaborare con essa al conseguimento di un bene sociale.

Purtroppo però le norme rigide delle finanze dello Stato non consentono un passaggio integrale del gettito dell'imposta all'Opera nazionale, nè le condizioni attuali del bilancio permettono di reclamare una maggiore assegnazione.

D'altra parte nè una più rigida impostazione del bilancio già in corso per parte del nuovo Commissario, nè la soppressione di ogni spesa non indispensabile agli scopi essenziali dell'Opera, si dimostrano sufficienti a per-

mettere la pronta estensione a tutto il paese delle provvidenze che nei primi anni dell'esercizio furono messe in esperimento. Ma non è possibile che l'Opera adempia ai suoi fini legali se non le si forniscano i mezzi adeguati. Ora il nuovo commissario lo ha già proclamato altamente, i mezzi attuali sono assolutamente insufficienti per permettere all'Opera una funzione veramente nazionale cioè estesa a tutto il Paese. Se non si può chiedere alle finanze una integrale assegnazione del reddito attuale dell'imposta sui celibi, non sarebbe forse il caso di approfittare dello spirito benevolo che anima Governo, Parlamento e contribuenti per chiedere a questi un nuovo sacrificio? Si intende che in tal caso occorrerebbe studiare il modo perchè il nuovo sacrificio vada tutto ad esclusivo vantaggio dell'Opera; come sarebbe, ad esempio, se si concedesse per legge all'Opera il privilegio, come per le provincie e gli enti locali, di applicare una sovrimposta.

Sia questo o quel qualunque altro provvedimento che la saggezza dei governanti sappia escogitare, è certo che un provvedimento occorre e sollecito; perchè il Paese non può pensare che si voglia lasciar inaridire un'opera iniziata con tanto generosi intendimenti ed in così perfetta armonia colle direttive demografiche del Governo, un'opera veramente basilare nel regime fascista.

Lo scopo essenziale dell'Opera nazionale, considerata nei suoi rapporti colla politica demografica del Governo, è quello di abbassare sensibilmente la quota di mortalità delle madri nella santa funzione della maternità, e dei bambini nei primi anni di vita. Per raggiungere questi due obbiettivi essenziali molto può fare una propaganda igienica quale quella che è affidata alle consultazioni ostetriche e pediatriche che, prudentemente sperimentate nel primo quinquennio di vita dell'Opera, il nuovo commissario intende opportunamente estendere a tutto il paese.

Ma io dubito assai che si possa con questo solo mezzo raggiungere lo scopo. Non intendo tediare gli onorevoli colleghi con argomentazioni tecniche, ma ognuno vede facilmente che se noi riusciamo attraverso a queste consultazioni a scoprire le malattie che rendono pericolosa la funzione della maternità, avremo indubbiamente fatto un grande passo verso l'i-

deale che ci proponiamo, ma non lo potremo mai raggiungere se accanto al saggio consiglio non saremo in grado di porgere alla madre dolente l'opera medica diretta. In altre parole nel campo dell'assistenza materna non è possibile separare l'azione profilattica dalla curativa. Contro le difficoltà del parto, purtroppo spesso così esiziali alla madre ed al bambino, l'unica profilassi possibile è la diretta assistenza alla partoriente.

Se nel campo pediatrico l'Opera può assolvere integralmente il suo benefico compito attraverso ai soli centri di consultazione, nel campo ostetrico le consultazioni non bastano. Quando noi avremo dotato di consulenti ostetrici competenti i trecento centri di consultazione che si presumono necessari per l'intero paese, cosa farà il consulente che veda una gravida malata od una partoriente in pericolo, là dove, come purtroppo in tante parti d'Italia, fa difetto ogni forma più rudimentale di assistenza alla maternità? Come potrà presumere di fare una profilassi pediatrica, se lascia estinguere colla vita della madre quella del bambino?

L'Opera nazionale dovrà, a costo di venir meno alle sue essenziali finalità, fare della profilassi fetale attraverso ad una piena assistenza materna. Perciò non bastano i consultori se non venga provveduto a che la donna, entro un determinato raggio, possa trovare un ricovero ed occorrendo una cura attiva. Quanti bambini si salverebbero se fosse sempre accessibile una adeguata assistenza alla partoriente? È perciò indispensabile che l'azione dell'Opera si estenda anche a promuovere l'istituzione di sale di maternità opportunamente arredate, là dove ne sia evidente la deficienza e spesso a venire in soccorso degli enti locali, se questi non hanno mezzi sufficienti allo scopo.

E un piano oculato di cure prenatali presuppone, non solo l'assistenza adatta alla partoriente, ma spesso anche il ricovero della gravida malata. Prendiamo ad esempio ciò che vediamo accadere per la gravida tubercolosa.

Tutti sappiamo che, pel numero ingentissimo di gravide tubercolose, si prospettasse in un passato recente, come unica risorsa efficace, la provocazione dell'aborto, il quale veniva in realtà praticato ogni anno in migliaia di casi; quello stesso aborto provocato, contro il

quale si sono unite in una santa campagna le leggi umane e divine. È bastato che si aprissero alle gravide tubercolose le porte finora contese dei sanatori perchè apparisse subito l'erroneo indirizzo finora seguito.

Nella sezione di maternità annessa all'Istituto Benito Mussolini, dove io ho l'onore di collaborare all'opera mirabile dell'onorevole Morelli, in due anni di funzionamento solo due volte a questa dolorosa estrema misura si è dovuto ricorrere, anzi quest'anno in nessun caso.

Ecco una vera profilassi efficace per i relativi bambini, che sono venuti tutti alla luce in ottime condizioni di salute.

E quanti mai bambini si salverebbero se, a tutte le gravide ammalate e non alle sole tubercolose, fosse concesso il ricovero in ambienti adatti di maternità!

Onorevoli colleghi, ho voluto sottoporre alla vostra attenzione questi esempi, perchè vi dicano quanti ampi siano i confini entro i quali deve svolgersi, per essere efficace, l'azione dell'Opera nazionale, assai più ampi dei limiti entro i quali, nella sua oculata e lodevole prudenza di amministratore, l'attuale commissario dell'Opera, pensi oggi di circoscriverli. Quanto più ampi i confini, tanto più estese le esigenze economiche. E tanto più necessaria una integrazione di bilanci, sia coll'ulteriore ricerca dei mezzi che possano diminuire il carico dei ricoveri dei bambini abbandonati, sia coll'aumento dei redditi. Quanto alla diminuzione del carico per gli esposti, si è pensato anche alla possibilità di ricorrere ad una legale ricerca della paternità. Ma sarà possibile al giudice quello che la natura sembra rifiutarsi a consentire, l'identificazione del padre? Vi sono forti ragioni per dubitarne. Forse converrà ristabilire il problema della competenza di soccorso, se cioè non debba tornare alle provincie, che in gran parte ne furono improvvidamente scaricate, il peso di questi ricoveri. Certo è che dei rimedi sono urgenti.

Il Governo fascista, che ha saputo creare una istituzione così provvida e che forma oggetto di ammirazione in tutti i paesi civili, saprà certo trovare i mezzi sufficienti chiamando eventualmente, ad una più ampia azione, le Casse di assistenza alla maternità e le Casse di assicurazione in genere.

È noto che agli Stati Uniti una buona parte del carico dell'assistenza materna ricade sulle Casse di assicurazione, che sono le più interessate a garantirsi contro la mortalità puerperale. In un piano di assicurazione generale obbligatoria contro la malattia sarebbe facile far rientrare l'assistenza alla donna gravida, con che tutte le difficoltà di indole finanziaria verrebbero a dileguarsi.

Sia questa o sia un'altra la soluzione, l'essenziale è che il fulgido programma di redenzione della maternità abbia la sua piena applicazione nei confini che la volontà del Duce gli ha assegnato. (*Applausi*).

VICINI MARCO ARTURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VICINI MARCO ARTURO. Onorevoli colleghi, a me rincresce di affliggervi con un ultimo discorso a quest'ora così tarda; ma dopo che hanno parlato quattro medici, sia permessa anche una parola ad un modesto amministratore per esaminare, a proposito del bilancio degli interni, quelle questioni che hanno più direttamente rapporto con l'amministrazione, cioè la situazione complessa e difficile in cui si trovano gli enti locali. Recentemente la prima commissione, presieduta così degnamente dal collega Pironti, che studiò la riforma delle finanze locali, esaminò esattamente e sapientemente le cause di tale disagio e le determinò in quattro punti, che si possono riassumere così:

Progressivo sviluppo qualitativo e quantitativo ed aumento di costo dei servizi pubblici, a cui gli Enti devono provvedere, in correlazione al quale è mancato un naturale incremento dei mezzi occorrenti. Ordinamento tributario che, rimanendo nelle sue linee basilari presso che immutato, ha dovuto provvedere i mezzi necessari o spingendo i tributi a limiti non di rado d'eccessiva gravità, o con parziali ritocchi che non hanno dato i risultati sperati e hanno contribuito a rendere più complicato e più pesante il sistema, con danno della sua organicità e del suo rendimento. Gli oneri addossati agli enti locali per servizi che esulano dalla loro competenza naturale e funzionale, con l'intento di alleviarne le finanze dello Stato. Finalmente la eccessiva facilità con cui gli amministratori,

ispirandosi a concetti demagogici nel passato, ovvero anche in epoca più recente ad una spiagabile ma intempestiva febbre di attività e di rinnovamento, hanno assunto oneri assai gravi, senza ponderata valutazione delle possibilità finanziarie dell'ente.

La recente riforma della finanza degli enti locali ha voluto porre riparo a due di queste cause, provvedendo principalmente al riordinamento dei tributi non completamente consoni alle necessità, ed al trasferimento allo Stato di alcuni oneri ora addossati alle provincie ed ai comuni. Ha cercato anche d'indicare la strada per impedire l'eccessiva prodigalità degli amministratori ponendo loro dei freni e facendo raccomandazioni; ma i primi non si sono dimostrati, come vedremo, di pratica efficacia e le altre non potevano avere che un valore morale.

In realtà nè la prima commissione, nè la seconda parlamentare, di cui ebbi l'onore di far parte, nè il Governo hanno potuto risolvere il primo punto che è quello veramente basilare e più grave: quello cioè del continuo sviluppo dei servizi pubblici, sviluppo cui sono rimasti assolutamente sproporzionati e inadeguati i mezzi. Questa la vera, insolubile questione: al continuo progressivo sviluppo qualitativo e quantitativo dei servizi affidati agli enti locali, è mancato il naturale incremento dei mezzi necessari a fronteggiarli. Sta di fatto che in questi ultimi tempi coloro che hanno dovuto amministrare provincie o comuni si sono assai spesso trovati a dover risolvere la quadratura del circolo. Da un lato la necessità di adeguare i servizi alle nuove esigenze dei tempi, della civiltà, delle abitudini, dei bisogni, delle stesse direttive superiori, nonchè di proporziarli all'incremento delle industrie e dei commerci ed all'aumento della popolazione; dall'altra le pubbliche entrate cristallizzate in un massimo di aliquote già raggiunto, anzi, in questi ultimi tempi, in diminuzione per la restrizione della base imponibile e per la diminuzione delle aliquote.

Ora in questo caso i rimedi teorici che si possono facilmente indicare sono due: o ridurre i servizi o aumentare i mezzi. Ma ridurre i servizi è in realtà una cosa impossibile, anche perchè occorrerebbe una riduzione molto notevole, perchè valesse a ridonare ai bilanci la

necessaria elasticità. Si potrebbe sperare in una diminuzione del costo della mano d'opera e delle retribuzioni, che sono gli elementi che più pesano (per tre quarti all'incirca) nelle opere degli enti locali; ma tutto ciò non è prevedibile possa avvenire in un breve volgere di tempo. Ed allora non resta che mettere a disposizione degli enti locali nuovi mezzi.

E dico mettere a disposizione degli enti locali, nel senso di dar loro la facoltà e la responsabilità d'imporre o meno secondo la possibilità dei contribuenti a sopportare nuovi oneri, lasciando a loro di giudicare e di disporre (salvo naturalmente le approvazioni superiori), se sia il caso di mantenere i servizi o d'imporre in minor misura. In questo caso, una volta riconosciuta la necessità della spesa e che l'aumento dei tributi è inevitabile, è inutile sottoporre questi organi a controlli esasperanti, che finiscono poi col diminuire anche il senso di responsabilità degli amministratori.

Bisogna riconoscere che le modifiche all'ordinamento tributario introdotte dalla recente riforma non hanno ancora apportato e forse non apporteranno i benefici previsti e sperati. Noi che siamo a contatto diretto dei contribuenti sappiamo bene come sia per essi irritante sottostare a nuovi accertamenti, a nuove denunce, a nuovi conflitti con la burocrazia fiscale e come d'altra parte siano poco sensibili o addirittura indifferenti al beneficio portato dalla soppressione di imposte già esistenti, che avevano trovato la loro base e avevano colpito il reddito nel suo punto meno sensibile. Avviene per i tributi come quando si versa una massa d'acqua su d'una superficie ineguale: naturalmente essa si adagia nelle anfrattuosità più minute e insospettate. La tassa nuova invece, se pure teoricamente dovrebbe colpire il reddito in un determinato momento, lo colpisce spesso in un momento diverso, recando una perturbazione nei rapporti economici. Fu già un illustre ministro delle finanze, se non erro Giovanni Lanza, ad affermare che le tasse nuove sono come le scarpe nuove, che fanno sempre assai più male ai piedi che non le vecchie!

Quanto agli oneri addossati dallo Stato agli enti locali per servizi che esulano dalla loro competenza, la riforma cerca di porre rimedio togliendo alle provincie ed ai comuni

parecchi servizi di carattere statale. Non li ha tolti tutti, e si potrebbe fare ancora un lungo elenco di servizi che dovrebbero gravare sullo Stato, ma ad ogni modo ne ha tolti molti. Però questo non ha portato alcun miglioramento ai bilanci comunali e provinciali, perchè si sono bensì passati allo Stato i servizi, ma non l'onere economico, in quanto, per non gravare il bilancio statale, si sono tolte agli enti locali parecchie entrate che prima permettevano agli stessi di sostenere tali spese, quali la compartecipazione sui proventi dei tabacchi, ed altre. Quindi la riforma non ha sostanzialmente modificata la situazione economica degli enti locali. È vero che per le provincie si è stabilito un fondo di integrazione; ma, badate, anche questo fondo, che doveva servire a sistemare e risanare i bilanci provinciali, viene meno al suo scopo se viene distribuito, come appare dalle prime istruzioni ministeriali, solo per compensare le perdite derivanti dalla diminuzione delle entrate. Mi auguro che tale concetto sia abbandonato nella distribuzione di tale fondo, il cui piano è ancora in corso.

A questo proposito mi si permetta di aprire una parentesi: bisognerebbe che i bilanci venissero approvati in tempo! Sta bene che gli amministratori siano obbligati a mantenersi nei limiti del bilancio, ma è necessario che essi ne siano a conoscenza dal principio dell'anno. Invece anche quest'anno, come nel precedente, siamo quasi a metà dell'esercizio ed ancora noi non conosciamo i nostri bilanci!

PIRONTI. Sono già pronti.

VICINI MARCO ARTURO. Sarà; ma ancora non li abbiamo; ufficialmente non sono ancora approvati.

Tornando al fondo di integrazione, mentre esso dovrebbe servire ad integrare, come la parola dice, i bilanci delle provincie, è avvenuto che, quando abbiamo fatto i nostri bilanci, ci si è detto: badate che del fondo d'integrazione non dovete chiedere se non quella somma precisa che corrisponde al danno che avete subito dalla riforma, cioè che corrisponde alla diminuzione di entrate per riduzione di imposte, diffalcata della diminuzione di oneri che lo Stato si è addossati. Se così fosse, i bilanci resterebbero nella precisa condizione di prima, senza alcuna sistemazione, senza il più piccolo

miglioramento. Sta di fatto che nessuna provincia del Regno ha seguito questa norma, eccetto quella di Modena, perchè le è stata imposta dalla Giunta provinciale amministrativa: lo dico perchè non voglio attribuirmi dei meriti che non ho.

Ma poi, oltre agli oneri di carattere essenzialmente statale, di cui parecchi, non tutti, sono stati tolti agli enti locali, ve ne sono altri che essi hanno dovuto assumere, se non per sollevare le finanze dello Stato o per adempiere a servizi che spetterebbero allo Stato, per missioni loro affidate dallo Stato stesso o dal Partito. Dagli oratori che mi hanno preceduto sentivo parlare della lotta antitubercolare e di tutta l'opera meravigliosa di provvidenze sociali che il Governo svolge; ma non si è detto che buona parte degli oneri ricade sugli enti locali. Abbiamo visto quest'anno, nella nostra provincia, raddoppiare dall'autorità governativa la quota individuale che la provincia e tutti i comuni pagano per il Consorzio antitubercolare, portandola da 50 centesimi ad una lira per abitante. A questo si aggiunga l'Opera Nazionale Balilla, le Opere assistenziali del Regime, il Dopolavoro e via dicendo. È questo tutto un complesso di cose bellissime e sante, ma che viene ad aggravare i bilanci degli enti locali, senza che siano date ad essi le corrispondenti entrate.

Ed anche in questo caso il dilemma è molto semplice: o bisogna levare ai comuni ed alle provincie tali oneri o bisogna dar loro anche i mezzi per poterli sopportare. È inutile poi che si esasperino i pubblici amministratori con controlli e rigori i quali trovano contrasto nelle stesse direttive date dal Governo.

Rimane un'ultima parte: si rimproverano gli amministratori che, per spiegabile ma talora intempestiva febbre di attività e di rinnovamento, hanno assunto oneri troppo gravi, e talora sproporzionati alle capacità economiche del loro bilancio. Questo appunto fatto agli amministratori degli enti locali costituisce in realtà il cardine di tutta la riforma recente delle finanze locali, che, esaminata nel complesso, mira principalmente al fine di incatenare questi poveri podestà e questi modesti presidi come terribili sperperatori del pubblico denaro; si domanda che essi vengano interdetti come dei figlioli prodighi

e scapestrati; si dice loro: se avete dei debiti ve li pagheremo, ma non ne potrete fare più nessuno; non potrete più contrarre qualsiasi mutuo per nuove opere, e circa le rendite vi sarà dato quanto strettamente occorre a chiudere, oggi, in pareggio il vostro bilancio, ma non un centesimo di più!

Francamente questa soluzione sembra alquanto ingenua e teorica, perchè non è possibile, nella realtà, che gli enti locali non provvedano a lavori e a spese che sono assolutamente necessari alla loro vita, a spese di pubblici servizi indispensabili; l'aumento e lo sviluppo di tali servizi è inevitabile e lo si può constatare facendo un esame accurato dei loro bilanci; esame che dovrebbe essere troppo minuzioso ed eseguito col confronto della situazione locale, per poter essere compiuto proficuamente da una commissione centrale.

Quali sono adunque queste spese eccessive assunte solo per febbre di attività, o, diciamo pure, per desiderio di popolarità? Per la massima parte si tratta di lavori pubblici, ma nel maggior numero dei casi l'accusa non è fondata.

Vi saranno certo state delle eccezioni clamorose, degli amministratori colpiti da megalomania che hanno esagerato nello spendere, ma questa non è una buona ragione per togliere ogni autonomia, ciò che vuol dire anche ogni responsabilità, a tutti gli amministratori locali.

Basta invece insistere nel consigliare le amministrazioni a un'opera di raccoglimento e di risparmio, per eliminare quel tanto di eliminabile che esiste ancora nei loro bilanci. Ma per questo è necessario esista tutto un complesso di ambiente morale.

In primo luogo bisognerebbe che tutta la stampa del Partito accentuasse la campagna per l'economia, invece di fare una campagna clamorosa di esaltazione delle opere pubbliche. Oggi un preside o un podestà come può sottrarsi all'incitamento quotidiano che gli giunge dai suoi amministrati, timorosi di vedere la propria provincia o il proprio comune secondi ad altri nella grandiosità delle opere o nella perfezione dei servizi? Come rispondere a chi, citando le grandiose opere quotidianamente descritte nei giornali, iscrive a incapacità o a grettezza dell'amministrazione del proprio

comune o della propria provincia il mancato compimento di nuove opere egualmente grandiose? E come può presentarsi quel tal comune o quella tale provincia alla rivista delle opere pubbliche fatta ogni anno il 28 ottobre, senza una serie di nuove opere da additare all'ammirazione dei cittadini e della Nazione? Come sopportare infine il confronto colle opere del vicino comune e della vicina provincia? (*Approvazioni*). Occorre dunque una politica di raccoglimento ispirata ad economia ed a un senso di responsabilità, non solo da parte degli amministratori, ma della pubblica opinione e di tutte le gerarchie del Partito.

E la questione potrebbe essere risolta. Se veramente gli enti locali potessero sospendere ogni attività costruttiva, non fare più lavori nè opere nuove, se non strettamente necessarie, si sarebbe certo fatto un gran passo per la sistemazione dei bilanci degli enti locali. Ma allora, onorevole sottosegretario, andiamo incontro ad un altro problema, di carattere spiccatamente politico e statale, quello della disoccupazione.

Noi adesso ci troviamo continuamente assillati (non so se presente vi sia qualche altro amministratore di enti locali: non vedo i colleghi Gasperini e Messedaglia, ma vi saranno certo parecchi podestà), noi siamo continuamente assillati dalle richieste, dalle pressioni, dalle preghiere dei prefetti e dei segretari federali, perchè si dia lavoro nel tal comune, perchè si faccia la correzione della tale curva della tale strada, e questo perchè in quella plaga vi è disoccupazione ed una grande necessità di dare lavoro. Ed il Governo stesso, anche recentemente nella distribuzione di quel miliardo destinato alla disoccupazione, il Governo concede sussidi per numerosi lavori di maggiore o minore utilità pubblica, lavori che sono fatti per la maggior parte a spese degli enti locali. Ed allora si pongono questi enti nella situazione penosa, nell'odiosità di impedire col loro rifiuto l'esecuzione di queste opere, di non dare lavoro, in apparenza anche di andare contro le direttive del Governo, o nella necessità di dire di sì e d'andare così incontro alla spesa e alle conseguenze di bilancio. Del resto non è possibile incatenare gli enti locali in un letto di Procuste ed impedire loro ogni azione feconda! Per questo occorre

ad ogni costo dar loro i mezzi necessari; e poichè il lato politico della questione supera quello economico, mi pare opportuno parlarne in occasione del bilancio degli interni.

Il Governo ha l'obbligo di provvedere ed in realtà provvede molto largamente e saggiamente alla disoccupazione; però deve contemporaneamente provvedere agli enti locali. E i sistemi potrebbero essere due: il Governo potrebbe dare agli enti locali il denaro necessario, sia sotto forma di nuovi fondi di integrazione, sia di fondi per la disoccupazione, come si è fatto altre volte, assicurandosi che siano veramente spesi in opere pubbliche, che tornino di sollievo alla disoccupazione e che nello stesso tempo siano utili e redditizie. Io vorrei vedere bandite tutte le spese voluttuarie, quali gli sventramenti delle città, che si possono fare in momenti di finanza ricca: in momenti di finanza ristretta si debbono fare solamente quelle spese che possano essere redditizie, quali le bonifiche e le opere di viabilità; queste veramente sono spese, che in un avvenire più o meno prossimo, accrescono la ricchezza della Nazione e danno un reddito. Il Governo quindi potrebbe dare il denaro agli enti locali perchè provvedano a questi lavori. Ovvero, se il Governo lo preferisce, può eseguire direttamente tali opere a mezzo del Genio civile. Di tale sistema si sono già fatte opportune applicazioni e da qualche tempo il Genio civile compie opere che spetterebbero all'azienda autonoma stradale: sistemazione di strade, correzioni di curve, costruzione di case cantoniere le avete affidate al Genio civile, e va benissimo; egualmente potreste fare per gli enti locali, assumendovi direttamente la esecuzione d'opere utili, forse necessarie, specialmente in materia stradale, che le provincie e i comuni non hanno i mezzi per eseguire.

Aggiungerò ancora alcune osservazioni spicciole, delle quali spero che l'onorevole sottosegretario potrà tener conto nella compilazione del nuovo testo della legge comunale e provinciale.

Per quanto riguarda i comuni mi sembra che in ogni comune vi debba essere un vice podestà; non solo nei grandi comuni, ma anche nei piccoli, togliendosi così frequenti e notevoli difficoltà; infatti il podestà può essere ammalato od assente ed allora si presentano difficoltà e

inconvenienti a far funzionare l'amministrazione. Ricordo che una volta il podestà di un paese doveva sposarsi e non si sapeva da chi potesse esser sposato; la grave questione si risolse facendo nominare per un giorno un commissario prefettizio! Mi pare che la nomina del vice podestà non possa presentare alcuna difficoltà: sarà per il podestà un coadiutore che potrà sostituirlo in caso di bisogno, sarà per il vice podestà una preparazione ed una pratica per divenire un buon amministratore, e non sarà gran male se ciò farà nascere qualche onesta e modesta ambizione di chi, dopo anni di operosità, potrà magari aspirare a una croce di cavaliere....

In ogni comune, anche nei piccoli, dovrebbe poi esservi la Consulta. Essa serve a diminuire le responsabilità del podestà e, anche se non ha voto deliberativo, può servire come utilissimo organo di informazione e di consiglio; altrimenti il podestà, se deve prendere una deliberazione di qualche importanza, dovrà andare al caffè o in farmacia per interrogare Tizio e Caio ed avere così una idea della pubblica opinione. Io desidererei anche che la Consulta avesse, oltre un carattere sindacale, anche un carattere territoriale, specialmente nei comuni dove esistono frazioni che hanno interessi speciali e talora discordanti con quelli di altre frazioni o del capoluogo; con la costituzione della Consulta si verrebbe a dare una piccola soddisfazione a tali interessi locali, portando una loro voce in seno a questi organi consultivi.

Commissari prefettizi. Con la nuova legge non ce ne dovrebbe essere più bisogno, salvo in casi eccezionali. Con l'antica legge si capiva: quando si dimetteva il consiglio comunale bisognava indire le elezioni, ci voleva tempo per mettere d'accordo i vari partiti, e allora occorreva un commissario prefettizio che tenesse l'amministrazione per un certo periodo di tempo. Adesso il podestà è uno; egli non darà le dimissioni dalla sera alla mattina e ci deve essere il tempo e il modo per sostituirlo. Naturalmente ci sono dei casi eccezionali di cattiva amministrazione, nei quali occorre veramente un commissario, che sia in realtà piuttosto un inquirente e vada a rivedere le bucce del cessato podestà. Ma se manca tale eccezionale motivo, deve esser

possibile sostituire subito il nuovo podestà. Invece adesso si abusa molto della nomina di commissari prefettizi, i quali poi gravano notevolmente sul bilancio comunale.

In ogni caso poi tali commissari, salvo casi eccezionalissimi, non vanno presi nel personale della prefettura. Anche questo è un abuso che può avere ragioni molto comprensibili e umane; giacchè voi non pagate troppo largamente i vostri funzionari ed è naturale che questi cerchino di arrotondare legittimamente i loro stipendi, e che i prefetti siano portati ad accontentarli. Ma quando essi sono nominati commissari, in un comune magari lontano, non esercitano più bene il loro dovere nè in prefettura, nè come commissari.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Spesso tali funzionari sono gli unici competenti e non c'è da sostituirli con altri.

VICINI MARCO ARTURO. Non credo che si possa dare al Partito questa assoluta taccia di incapacità, che esso non possa esprimere dal suo seno un solo uomo capace di amministrare il suo comune.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma allora gravano sul bilancio, ugualmente come il funzionario!

VICINI MARCO ARTURO. No, perchè potete senz'altro nominarli podestà.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma non sempre si trovano sul posto.

VICINI MARCO ARTURO. E allora si prendono da un comune vicino e si affretta la nomina del nuovo podestà. Anche per una ragione di carattere morale, poichè non si metteranno alcuni comuni in condizione di non eguaglianza con gli altri; un comune, che ha per commissario prefettizio il vice prefetto o il segretario particolare del prefetto, si trova in condizione privilegiata di fronte agli altri comuni, il che non è simpatico; e in ogni caso sono trascurati i doveri della prefettura.

Per la provincia due sole osservazioni. Il preside dovrebbe, secondo me, avere la facoltà che aveva il presidente della deputazione provinciale, secondo la vecchia legge, di poter cioè dare la delega per alcune mansioni a qualche rettore. I rettori, nel nuovo ordinamento, corrispondono ai consiglieri provinciali e perciò non possono avere deleghe di potere deliberativo.

Ma la provincia è un organismo troppo vasto perchè il preside, sia pure con l'ausilio del vice preside, posso dirigere tutte le branche dell'amministrazione. Inoltre vi sono considerazioni di competenza specifica: io, ad esempio, ho nel rettorato un illustre scienziato come il professor Ruggero Balli, e sarebbe assurdo che mi occupassi io di cose mediche, di lotta anti-tubercolare, di vigilanza sanitaria sui dementi e sugli istituti, quando ho al mio fianco un uomo di tal valore.

Altra osservazione: si dovrebbe istituire anche per le provincie la responsabilità del ragioniere. Il povero preside, quando firma dei mandati, non può ad ogni mandato richiamare tutta la pratica per vedere se le deliberazioni sono regolari, se la cifra è esatta. Di fronte alla legge però è l'unico responsabile; ma se vi fosse una responsabilità solidale del ragioniere capo, il preside ne avrebbe una notevole garanzia e la sicurezza che la pratica è stata accuratamente vagliata.

Personale: è una questione gravissima. Onorevole Arpinati, in altra sede, alla Camera voi avete detto che non è questo il momento, date le attuali difficoltà dei bilanci, di abrogare il decreto catenaccio del 1926 che vieta qualsiasi aumento di spesa nell'organico. Avete perfettamente ragione in linea di massima; però ci sono delle eccezioni. Io non vorrei una revoca, ma vorrei però che il Governo si assumesse esso la facoltà di esaminare caso per caso. Vi sono infatti degli enti locali che sono stati amministrati nel passato, nel periodo di larga demagogia amministrativa, da amministratori parsimoniosi, in cui gli impiegati sono rimasti ad un livello di stipendio bassissimo ed è iniquo che oggi non possano essere migliorati neppure in quella misura, del 400 per 100 dell'anteguerra, che il Duce affermava, nella relazione al decreto della riduzione del 12 per cento sugli stipendi. Con esso gli impiegati degli enti locali si sono visti ridurre lo stipendio del 12 per cento quando non era stato loro aumentato, come lo era stato per gli impiegati dello Stato. Vi sono ora degli impiegati, specialmente negli alti gradi, che hanno due volte e mezzo lo stipendio che avevano prima della guerra, si trovano cioè in condizione molto peggiore d'allora; senza contare che vi sono state delle interferenze di amministratori so-

cialisti, che hanno aumentato enormemente lo stipendio al basso personale. In alcune provincie, ad esempio, un cantoniere comunale ha sette volte lo stipendio dell'ante guerra, gli amanuensi, le dattilografe, hanno cinque volte tale stipendio; ma il segretario generale, l'ingegnere capo, il ragioniere capo non arrivano a raggiungere il triplo dell'anteguerra: disparità stridenti che il Governo dovrebbe poter risolvere, magari avocando direttamente a sé il giudizio, anzi che lasciarlo alla giunta provinciale amministrativa, che potrebbe essere influenzata da considerazioni personali o locali.

Un'altra piccola questione. Nella legge 17 agosto 1928, n. 1953, che fissa la posizione giuridica dei segretari comunali vi è un'incongruenza che deve costituire certamente una omissione, poichè altrimenti non si saprebbe spiegarla. Ai concorsi di segretario comunale sono ammessi soltanto coloro che appartengono ai ruoli di tale carriera, con due eccezioni però: l'una nei riguardi del personale di prima e seconda categoria delle prefetture, l'altra in quello dei vice segretari e capi ripartizione in servizio presso i comuni.

È stato escluso così solo il personale delle provincie. Un segretario generale di una provincia, che è in una posizione uguale a quella di un segretario generale di un comune di prima classe, non può dunque concorrere ad un posto di segretario comunale. Come ho detto, non se ne comprende veramente la ragione, e non si può pensare che ad una omissione. Non si può pensare che la ragione stia nel fatto che i segretari generali delle provincie non sono funzionari dello Stato, mentre lo sono quelli dei comuni, perchè si sono già ammessi al concorso i ragionieri di prefettura che pure non sono funzionari di Stato.

Neppure può trattarsi di diversità di funzioni amministrative, perchè l'articolo 29 della legge dice che il segretario generale della provincia esercita nelle provincie le stesse funzioni che esercita il segretario comunale nei comuni, e la nota circolare 26 aprile 1929 del Ministero dell'interno dice che il segretario provinciale dev'essere considerato parte integrante dell'amministrazione della provincia, così come il segretario comunale è parte integrante dell'amministrazione del comune.

È una piccola raccomandazione questa che

rivolgo all'onorevole sottosegretario di Stato nell'interesse di questa piccola ma benemerita classe di alti impiegati delle provincie.

E vengo infine (e con questo finisco) all'argomento che più mi sta a cuore, come preside di una provincia, quello dei bilanci delle provincie.

È noto come la provincia tragga le proprie entrate quasi esclusivamente dalla sovrainposta fondiaria, perchè gli altri suoi cespiti sono assolutamente irrilevanti. Le entrate patrimoniali non ci sono, la utenza stradale e l'aliquota di ricchezza mobile rappresentano piccole briciole nelle entrate della provincia; la finanza provinciale si regge esclusivamente sulla sovrainposta fondiaria. Ora la riforma delle finanze locali ha tagliato gravissimamente su questo cespite. È vero che nella Commissione parlamentare delle finanze locali le provincie hanno avuto il grave torto di essere rappresentate molto male da un unico rappresentante, che è colui che ha l'onore di parlarvi. Il fatto si è (ed io l'ho dichiarato ripetutamente in seno a quella commissione) che in tale riforma i comuni sono stati trattati molto meglio delle provincie. Bastano pochi dati a dimostrarlo. La sovrainposta fondiaria col l'ordinamento precedente era costituita su queste basi: i comuni potevano sovrainporre fino ad un primo limite di cento centesimi con la semplice autorizzazione della Giunta provinciale e fino ad un secondo limite di duecento centesimi con l'approvazione del Ministero delle finanze: in totale trecento centesimi. Per i fabbricati i comuni avevano un primo limite di cinquanta centesimi ed un secondo di venticinque. Le provincie invece per la sovrainposta fondiaria avevano un primo limite di cento centesimi ed un secondo pure di cento; in totale duecento centesimi. Per i fabbricati un primo limite di cinquanta centesimi ed un secondo di venticinque come i comuni.

Col nuovo Testo Unico per le finanze locali, i comuni hanno un primo limite di duecento centesimi, un secondo limite di altri duecento centesimi ed un terzo limite, sia pure sotto certe condizioni e con determinate garanzie, di cento centesimi; totale cinquecento centesimi, per i quali, si noti, basta l'approvazione della giunta provinciale. E per i fabbricati si

hanno pure tre limiti, con un totale di centoventicinque centesimi, invece dei settantacinque precedenti. Alle provincie invece il primo limite è stato ridotto a cinquanta centesimi e così anche il secondo; totale appena cento centesimi, e per il secondo limite è necessaria l'approvazione del Ministero. Questo per la sovrainposta fondiaria.

Per i fabbricati le cose sono rimaste inalterate. Con questa grave differenza: che per i comuni è stabilito anche un provvedimento di carattere eccezionale; si è ritenuto cioè che potesse essere possibile che qualche comune, anche giunto a questo terzo limite del 500 per cento, non giungesse a pareggiare il proprio bilancio, e si è ammesso che in questo caso, con speciali garanzie e con particolari cautele (il bilancio richiamato al Ministero dell'interno) ci potesse essere un'altra eccedenza illimitata. Per i comuni dunque c'è anche questa eccezionale possibilità, aperta ad ogni eccezionale bisogno. Per le provincie no; per le provincie non c'è autorità, nè Governo, nè Papa, che possa concedere di oltrepassare il secondo limite dei duecento centesimi per cento.

Ora sta di fatto che le provincie, nel confronto fra il 1931 e il 1932 hanno diminuito il carico delle sovrimposte nella misura di 330 milioni, come risulta dalla statistica dei preventivi 1932 pubblicata nel primo fascicolo del corrente anno della « Rivista delle provincie ». Non si conosce ancora l'ammontare delle sovrimposte applicate dai comuni nel 1932, ma si deve ritenere che vi fu un aumento notevole. Infatti, secondo una statistica ufficiale del Ministero delle finanze di alcuni anni fa, su 9137 comuni ve ne erano 4658 che non superavano i trecento centesimi (limite legale), ve ne erano 1195 che non superavano i quattrocento, e 1061 che non giungevano ai cinquecento (nuovo limite legale), ciò che vuol dire che oltre la metà dei comuni non superava il limite legale di allora, ed oltre i due terzi non superava quello odierno. In questi ultimi anni le cose sono probabilmente peggiorate, ma sta di fatto che di fronte a un terzo di comuni che avrebbero dovuto ridurre le loro sovrimposte (ma certo non lo avranno fatto!) ve ne è un gran numero che hanno potuto invece aumentarle, ottenendo così una maggiore elasticità dei loro bilanci.

Le provincie invece hanno un limite non solo ridotto a metà, ma insuperabile; il che vuol dire bloccare i bilanci provinciali senza alcuna possibilità di andare al di là di questo limite per nessuna ragione. Le provincie oggi hanno un bilancio completamente bloccato, poichè naturalmente per poter arrivare al secondo limite della sovrimposta, devono avere applicate le altre tasse al massimo, e quindi non possono più aumentare nessun loro cespite d'entrata.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Vi è il fondo d'integrazione.

VICINI MARCO ARTURO. Vengo anche al fondo d'integrazione; il quale, secondo quanto dice quella circolare da voi spedita agli enti locali, e che spero non sia osservata nella realtà, dovrebbe costituire il rimborso puro e semplice di quello che le provincie hanno perduto con l'applicazione della riforma, cioè non apporterebbe ai bilanci provinciali alcun miglioramento.

Inoltre anch'esso è immutabilmente fissato e almeno anche per il 1933 rimane automaticamente fermo.

Questo vuol dire togliere al bilancio qualsiasi elasticità; vuol dire impossibilità di fare qualsiasi nuovo lavoro, come vuol dire impossibilità di contrarre qualsiasi nuovo debito, poichè manca nei bilanci, non solo la possibilità di pagarli, ma anche quella di garantirli, non essendovi più margine per le delegazioni della sovrimposta. Ora, sta bene dire agli amministratori che non devono far debiti, perchè ne hanno fatti anche troppi, ma vi sono lavori che non è possibile fare se non con la costituzione di mutui; sarebbe violare le leggi economiche agire altrimenti e d'altronde sarebbe materialmente impossibile provvedere coi fondi dei bilanci di competenza. Infatti come sarebbe possibile spendere tre o quattro milioni per un lavoro, facendoli gravare tutti sul bilancio di un solo anno? E questo non sarebbe neppure giusto, se si tratta di un lavoro, come un ponte o una strada, la cui utilità si proietta nell'avvenire. In questo caso bisogna fare un debito da ammortizzare in molto tempo, in modo che i nostri figliuoli sopportino una parte dell'onere. La mia provincia, ad esempio, ha costruito la strada Montese-Pavullo, che il camerata onorevole Arpinati probabilmente conosce, poichè

Montese si trova vicino alla sua Bologna. Ebbene questa strada è terminata nei due tratti che conducono al Panaro; manca soltanto di costruire il ponte, per il quale occorrono 1.700.000 lire. Nella recente assegnazione di fondi per lenire la disoccupazione questo ponte, è vero, è stato tenuto presente, concedendo il contributo del 40 per cento; ma quell'altro 60 per cento dove vado a trovarlo? Si è costretti a tirare avanti con dei ripieghi: troveremo un appaltatore che acconsentirà a fare il ponte ed a riscuotere il milione spettante alla provincia in cinque anni. Ma questo è un assurdo sistema di amministrazione, perchè viene a gravare sui bilanci dei prossimi esercizi. Dopo pochi anni noi troveremo il bilancio saturo, e non sapremo più come fare per andare avanti. Un ponte che crolla, un altro lavoro necessario che si presenta improvvisamente non troveranno più alcuna possibilità nel bilancio provinciale delle indispensabili provvidenze.

Insomma gli amministratori provinciali, non solo non hanno più autonomia, ma sono ridotti a fare dell'ordinaria amministrazione di erogazione delle scarse entrate del bilancio.

Non parliamo poi delle spese facoltative. Ad onta di qualche ritocco apportato dalla legge sulle finanze locali, vi sono una quantità di spese erroneamente chiamate facoltative, che corrispondono a vere necessità di pubblica utilità, di civico decoro, persino di stretta umanità.

Vi sono tra queste le somme che noi diamo agli istituti che raccolgono i poveri, gli orfani, i bambini derelitti, che li tolgono alla strada e li educano ad un mestiere, vi sono i sussidi agli asili, quelli alle opere assistenziali, quelli ai deficienti, ai minorati e via dicendo; quale sarà quell'amministratore che possa chiudere le orecchie ed il cuore a tali voci di umanità?

Altra spesa facoltativa, ma assolutamente necessaria: i sussidi ai servizi automobilistici che in tante plaghe, che non hanno le ferrovie, costituiscono l'unico mezzo di comunicazione e di vita civile.

Ora tutto questo bisogna che sia regolarizzato. Bisogna che i comuni e le provincie abbiano una maggiore elasticità e bisogna anche tener conto della importanza demografica e sociale dell'ente, perchè non si può trattare un comune come Milano alla stregua di un

comune di 500 abitanti (va bene che se si tratta del comune di Milano, questo troverà modo di farsi ascoltare!), poichè ben diversi sono i bisogni e le esigenze della loro vita.

Concludo ripetendo quello cui ho già accennato: tutela sugli enti locali, sì, ma non diffidenza, non quella diffidenza che ha un pochino permeato di sè tutta la legge sulla riforma delle finanze locali. Se vi è un disonesto colpitelo e severissimamente; se vi è un incapace, un cattivo amministratore, sostituitelo; ma non coinvolgete tutti gli amministratori dei comuni e delle provincie, tutti questi fedeli e benemeriti vostri collaboratori in una generale atmosfera di diffidenza che li offende, li mortifica, li ostacola nell'opera loro e soprattutto non è giusta e non è meritata.

Abbiate fiducia nella rettitudine e nella saggezza degli amministratori, che voi stessi avete scelto, di questi modesti presidi, di questi poveri podestà, che lavorano con grande amore, con assoluto disinteresse, con zelo e con onestà, per condurre gli enti loro affidati verso un maggior benessere, una maggiore grandezza, e per contribuire così anche alla grandezza della Patria. (*Applausi e congratulazioni*).

PASSERINI ANGELO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASSERINI ANGELO. Onorevoli colleghi, discutendosi il bilancio dell'agricoltura, il collega De Capitani ha vivamente raccomandato al ministro che si sorvegliassero le centrali del latte. Non tutte le città hanno la centrale del latte. Io dico, fortunate quelle città che non hanno la centrale del latte, inquantochè, dove non vi sono queste centrali, il latte si paga molto meno. Questa differenza di prezzo è grave, massime per le classi meno abbienti. I produttori del latte portano il loro prodotto a queste centrali e percepiscono circa 35, 40, 45 centesimi al litro. Nella città dove vi sono queste centrali il latte si paga 1,20, 1,25, 1,30. Io dico che questo è un enorme danno che va a carico dei poveri, delle classi più bisognose. Vi sono poi, per di più, città dove esistono centrali che ritardano di molto il pagamento che dovrebbero fare, di mese in mese, ai fornitori di questo latte. Si prenda ad esaminare di nuovo questa situazione, veda S. E. Arpinati se può aggiustare questa questione, togliere

questi inconvenienti, e fare in modo che il latte sia venduto ad un prezzo minore di quello al quale attualmente è venduto dalle centrali.

Questo latte pastorizzato, del quale tanto si parlava e si decantava l'utilità, sembra poi che non sia più tanto utile: questa sua utilità pare sia assai diminuita, in quanto parecchi medici fanno certificati a molti ammalati per chiedere alle autorità competenti di provvedersi di latte non pastorizzato. Vi sono anche dei sani che non possono tollerare questo latte pastorizzato e trovano dei medici che rilasciano dei certificati testificanti la necessità di usare latte non pastorizzato.

La raccomandazione che volevo fare, e che ribadisce quella già fatta in occasione della discussione del bilancio della agricoltura, è che sia presa in esame questa situazione del caro prezzo del latte, determinata nelle grandi città dalle funzioni di queste centrali.

ARPINATI, *sottosegretario di Stato all'interno*. Ma dove ci sono le centrali non si possono mica demolire!

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge, riservando la facoltà di parlare al relatore e al ministro.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Agnelli, Ancona, Antona Traversi, Baccelli, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Berenini, Bergamasco, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bongiovanni, Bonin Longare, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Calisse, Camerini, Canevari, Casanuova, Casertano, Castelli, Cesareo, Cian, Cippico, Cirmeni, Credaro, Cremonesi, Crispolti, Crispo Moncada.

Dalolio Alfredo, De Bono, Del Bono, De Vito, Di Bagno, Diena, Di Frassineto, Di Frasso, Di Robilant, Di Terranova, Di Vico,

Facchinetti, Faelli, Faggella, Falcioni, Ferrari.

Gabbi, Gallenga, Gallina, Garofalo, Garroni, Gasparini, Gatti Salvatore, Giampietro, Grosoli, Guaccero, Gualtieri, Guglielmi, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Lago, Larussa, Libertini, Lissia, Longhi, Luciolli.

Malagodi, Malaspina, Mambretti, Manfroni, Mango, Maragliano, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Maury, Mazzoccolo, Mazzoni, Mazzucco, Milano Franco d'Aragona, Millosevich, Morello, Morpurgo, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nicastro.

Padulli, Passerini Angelo, Pavia, Pecori Giraldi, Perla, Pestalozza, Pironti, Poggi Cesare, Prampolini, Pujia.

Quartieri.

Raimondi, Raineri, Rava, Reggio, Renda, Ricci Corrado, Ricci Federico, Romeo, Romeo delle Torrazze, Rossi, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Ruffini, Russo.

Sailer, Salata, Sandrini, Sanjust, Santoro, Santucci, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Antonio, Sechi, Segrè Sartorio, Simonetta, Sirianni, Soderini, Solari, Spezotti, Spirito, Squitti, Supino.

Tacconi, Tamborino, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Tosti di Valminuta.

Versari, Vicini Marco Arturo, Vicliani, Volterra.

Zoppi, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1221):

Senatori votanti 148

Favorevoli 130

Contrari 18

Il Senato approva.

Disciplina degli orari di lavoro nelle aziende industriali (393):

Senatori votanti	148
Favorevoli	128
Contrari	20

Il Senato approva.

Modificazione all'articolo 20 del Regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817, che istituì l'Istituto per il credito navale (1195):

Senatori votanti	148
Favorevoli	135
Contrari	13

Il Senato approva.

Approvazione del Trattato di estradizione fra l'Italia e Brasile, firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1931 (1245):

Senatori votanti	148
Favorevoli	135
Contrari	13

Il Senato approva.

Provvidenze dirette ad agevolare la costruzione e l'attrezzamento di sylos e di magazzini da cereali (1263):

Senatori votanti	148
Favorevoli	137
Contrari	11

Il Senato approva.

Approvazione della convenzione stipulata il 29 giugno 1931-IX per l'esercizio delle Regie Fonti di Recoaro (1269):

Senatori votanti	148
Favorevoli	136
Contrari	12

Il Senato approva.

Modificazioni al 2° comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509,

sull'ordinamento del Credito agrario nel Regno (1278):

Senatori votanti	148
Favorevoli	138
Contrari	10

Il Senato approva.

Modifica della legge istitutiva dell'Istituto « Vittorio Emanuele III » per il bonificamento della Sicilia (1280):

Senatori votanti	148
Favorevoli	137
Contrari	11

Il Senato approva.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Nuvoloni, Di Frassineto, Mariotti, De Michelis, De Tullio e Berio a presentare alcune relazioni.

NUVOLONI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Approvazione della Convenzione firmata a Parigi l'8 luglio 1930 tra l'Italia e la Francia relativa alla rettifica di frontiera sulla linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia (1287).

DI FRASSINETO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Provvedimenti per l'istruzione professionale dei contadini (1279).

MARIOTTI. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Autorizzazione della spesa di lire 750 milioni per l'esecuzione di opere straordinarie urgenti (1252);

Autorizzazioni di spesa per il completamento di opere dipendenti da terremoti e da danni di guerra (1253);

Autorizzazione di spesa per l'Acquedotto Pugliese (1254).

Autorizzazione di una ulteriore spesa di lire 94.000.000 per i lavori di costruzione della direttissima Bologna-Firenze e delle ferrovie Piacenza-Cremona e Fidenza-Salsomaggiore (1255).

DE MICHELIS. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Approvazione della Convenzione internazionale per l'assistenza finanziaria stipulata a Ginevra, in data 2 ottobre 1930 (1244).

DE TULLIO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Riposo settimanale e festivo nel commercio ed orari dei negozi ed esercizi di vendita (1288).

BERIO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Penali disciplinari da applicarsi ai funzionari dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi nei casi di smarrimenti di buoni postali fruttiferi in bianco (1041).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Nuvoioni, Di Frassineto, Mariotti, De Michelis, De Tullio e Berio della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Mercoledì 25 maggio, alle ore 15,30 riunione degli Uffici con l'ordine del giorno già annunciato. Alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1184).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Disposizioni riguardanti la costituzione ed il funzionamento di Consorzi tra esercenti uno stesso ramo di attività economica (1259);

Aumento della circolazione autorizzata delle monete di bronzo da centesimi 5 e 10 e proroga del termine della prescrizione delle monete di nichelio da centesimi 50 a contorno liscio (1274);

Definizione delle controversie già di competenza del Tribunale Arbitrale Misto italo-austriaco e dell'Arbitrio Unico (1281);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1932, n. 275, concernente norme integrative per le assicurazioni obbligatorie per l'invalidità e la vecchiaia, per la disoccu-

pazione involontaria e contro la tubercolosi (1240);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 ottobre 1931, n. 1274, concernente variazioni agli stati di previsione della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Amministrazioni autonome, per l'esercizio finanziario 1931-32, e convalidazione del Regio decreto 15 ottobre 1931, n. 1275, relativo a prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste (1247);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 novembre 1931, n. 1415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di diversi Ministeri per l'esercizio finanziario 1931-32, e convalidazione dei Regi decreti 13 novembre 1931, nn. 1416 e 1417, relativi a prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste (1248);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 agosto 1931, n. 1227, contenente disposizioni sull'istruzione superiore (1251);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 419, concernente la costruzione di nuove case economiche per i ferrovieri dello Stato (1268). - (*Iniziato in Senato*);

Convalidazione del Regio decreto 7 aprile 1932, n. 378, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1931-32 (1271);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1243);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1282).

La seduta è tolta (ore 21)

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.