

LXXIII^a TORNATA

MERCOLEDI 28 MAGGIO 1930 - Anno VIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag. 2643
Disegni di legge:	
(Approvazione):	
« Esenzione dall'imposta sui fabbricati delle autorimesse » (498)	2644
« Estensione al personale della missione militare italiana per la Repubblica dell'Equatore delle disposizioni di cui all'articolo 68 del Testo Unico delle leggi sulle pensioni civili e militari » (473)	2644
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 marzo 1930, n. 308, contenente norme per disciplinare la posizione giuridica ed il trattamento economico degli impiegati dello Stato che rivestono la carica di segretario politico delle Federazioni Provinciali Fasciste » (483)	2645
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 241, che estende all'Istituto federale della provincia di Ferrara per l'esercizio del Credito agrario le disposizioni contenute nell'articolo 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 » (493). (Discussione):	2645
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (495)	2645
SUARDO	2646
REGGIO	2654
GIAMPIETRO	2659
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>	2660
CROLLALANZA, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . (Presentazione)	2665
Relazioni:	
(Presentazione)	2644
Ringraziamenti	2643
Uffici:	
(Riunione)	2644

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bastianelli per giorni 1; Carletti per giorni 4; Conti per giorni 6; Di Terranova per giorni 20; Fabri per giorni 5; Miari per giorni 1; Nicastro per giorni 4; Salata per giorni 2; Salmoiraghi per giorni 8; Tosti di Valminuta per giorni 2.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del defunto senatore Civelli mi è pervenuto il seguente telegramma di ringraziamento per le condoglianze inviate a nome del Senato:

« Nel mio grande dolore mi sono state di molto conforto le espressioni di stima e di cordoglio che l'Eccellenza Vostra in Senato ha voluto tributare alla memoria di mio padre e le condoglianze inviatemi anche a nome dei colleghi. Voglia Vostra Eccellenza gradire i nostri sentiti ringraziamenti.

« Ossequi deferenti.

« Corinna Ginori Lisci ».

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che venerdì alle ore 15 avrà luogo la riunione degli Uffici per l'esame dei seguenti disegni di legge:

Estensione della disciplina giuridica dei contratti collettivi di lavoro ai rapporti di mezzadria ed affini e di piccola affittanza (523);

Cessione di terreno demaniale in Roma nelle località « Farnesina » e « Macchia Madonna » all'Opera Nazionale Balilla (522);

Avanzamento degli ufficiali in congedo del Regio esercito (524);

Disposizioni sul fallimento, sul concordato preventivo e sui piccoli fallimenti (525).

Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che sono stati presentati alla Presidenza in data odierna i seguenti disegni di legge:

Dal ministro della giustizia e degli affari di culto:

Disposizioni sul fallimento, sul concordato preventivo e su piccoli fallimenti (525).

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 marzo 1930, n. 366, concernente modifiche alle norme sulla concessione della decorazione della Stella al Merito del Lavoro (527);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 299, concernente proroga del termine utile concesso ai danneggiati dai terremoti per presentare i progetti di riparazione dei fabbricati (526);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 marzo 1930, n. 483, concernente provvedimenti per l'industria carbonifera dell'Istria (528).

Dal senatore Artom è stata presentata la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 244, che concede la franchigia doganale per l'etere di petrolio (512).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Esenzione dall'imposta sui fabbricati delle autorimesse » (N. 498).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Esenzione dall'imposta sui fabbricati delle autorimesse ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario:*

Articolo unico.

L'esenzione per venticinque anni dall'imposta sui fabbricati e dalle relative sovrimposte comunale e provinciale, di cui all'articolo 1 della legge 7 giugno 1928, n. 1780, è estesa alle nuove costruzioni od alle parti di esse, adibite ad uso di autorimessa, condotte a termine tra il 1° gennaio 1928 ed il 31 dicembre 1935.

I negozi esenti dalla imposta e sovrimposte sui fabbricati ai sensi del Regio decreto 8 marzo 1923, n. 695, e della legge 7 giugno 1928, n. 1780, continuano a fruire della esenzione stessa anche se vengono destinati ad autorimessa.

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.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Estensione al personale della missione militare italiana per la Repubblica dell'Equatore delle disposizioni di cui all'articolo 68 del Testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari » (N. 473).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione al personale della missione militare italiana per la Repubblica dell'Equatore delle disposizioni di cui all'articolo 68 del Testo Unico delle leggi sulle pensioni civili e militari ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, *segretario:*

Articolo unico.

Le disposizioni di cui all'articolo 68 del testo unico delle leggi sulle pensioni, con le limitazioni di cui all'articolo 5 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, e all'articolo 3 del Regio decreto 8 maggio 1924, n. 779, sono estese al personale della Missione militare d'istruzione per la Repubblica dell'Equatore.

Le disposizioni stesse sono applicabili al predetto personale dalla data di assunzione delle rispettive funzioni.

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.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 marzo 1930, n. 308, contenente norme per disciplinare la posizione giuridica ed il trattamento economico degli impiegati dello Stato che rivestono la carica di segretario politico delle Federazioni Provinciali Fasciste » (N. 483).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 marzo 1930, n. 308, contenente norme per disciplinare la posizione giuridica ed il trattamento economico degli impiegati dello Stato che rivestono la carica di segretario politico delle Federazioni provinciali fasciste ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 marzo 1930, n. 308, contenente norme per disciplinare la posizione giuridica ed il trattamento economico degli impiegati dello Stato che rivestono la carica di segretario politico delle Federazioni provinciali fasciste.

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.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 241, che estende all'Istituto federale della provincia di Ferrara per l'esercizio del Credito agrario le disposizioni contenute nell'articolo 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 » (N. 493).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 241, che estende all'Istituto federale della provincia di Ferrara per l'esercizio del Credito agrario le disposizioni contenute nell'articolo 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 ».

Prego il senatore segretario Libertini di darne lettura.

LIBERTINI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 241, che estende all'Istituto federale della provincia di Ferrara per l'esercizio del credito agrario le disposizioni contenute nell'art. 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509.

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.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (N. 495).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario, legge lo stampato N. 495.*

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

Ha facoltà di parlare il senatore Suardo.

SUARDO. Onorevoli colleghi, l'esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1930-31, le ragioni addotte per le proposte diminuzioni di spesa ed il proposito fermo di contenere la spesa stessa nei limiti del bilancio preventivo, hanno generato pieno consenso nella Commissione di finanza e non possono non trovarlo in questa assemblea.

Il Governo fascista è strumento tanto armonicamente costituito da non consentire più il già consueto avverarsi di screzi interni fra i vari Dicasteri o peggio di turbamenti interministeriali od extra-ministeriali se occorra di diminuire la spesa dell'uno, in contemplazione delle maggiori o più urgenti necessità dell'altro ramo della amministrazione statale.

L'indirizzo generale, che promana dal Duce, porta a valutare tutti i bisogni ed a provvedervi graduandone la portata e l'urgenza, e questo indirizzo è norma fedelmente seguita dai collaboratori del Capo del Governo, che delle diverse branche dell'amministrazione statale hanno la responsabilità.

Così a chi sente la bellezza di questa armonica disciplina, non occorre altro che far voti possa in un prossimo domani la politica fattiva delle opere pubbliche (che, in questi otto anni di Regime, fu ragione di orgoglio per gli italiani e di ammirazione per gli stranieri) riprendere coll'usato ritmo ed esprimere la fiducia che la minore spesa sia regolata secondo i concetti tanto perspicacemente espressi nella quadrata relazione della nostra Commissione di finanza e che cioè il denaro sia speso: *prima per continuare le opere pubbliche indispensabili, poi per attendere a quelle di utilità certa ed immediata ed infine per impedire che le opere sospese soffrano della interruzione e possano gravemente danneggiarsi o procurar gravi perdite del denaro già speso.*

Uso le parole stesse della Commissione perchè meglio non mi accadrebbe di dire.

Si tratta in sostanza di una valutazione che

non può essere che affidata in pieno alla discrezione del ministro il quale si distingue, per le molte altre sue doti e, soprattutto, per una esemplare rigidità di criteri amministrativi che non possono non lasciare del tutto tranquillo il Senato.

Tuttavia non può sembrare un fuor d'opera il domandare a noi stessi ed all'onorevole ministro se non sia il caso di considerare la complessa materia delle opere pubbliche (al di fuori della valutazione temporanea alla quale accennavo poc'anzi) in modo più consono alla realtà cioè alle condizioni attuali dello sviluppo tecnico, economico, ed alle necessità generali in ogni senso intese che senza dubbio sono diverse da quel che una volta erano.

Come è noto, onorevoli colleghi, il trattamento delle opere pubbliche è regolato dalla legge sui lavori pubblici, dal notissimo allegato *F* della legge per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia del 20 marzo 1865, — legge organica e provvida se altra mai —. È vero che con successivi provvedimenti a quella legge si sono fatti più strappi che non ne faccia uno sposo al contratto nuziale quando le grazie della consorte sian sparite da tempo, ma tuttavia la legge base è quella del 1865 e non altra e la classificazione delle opere è quella e non altra. Ora parrebbe tempo di procedere ad un riassunto sereno di tutto lo sforzo compiuto e di vedere se sia o no il caso di continuare con quei criteri che erano ottimi a quel tempo. Non parrebbe all'onorevole ministro buona cosa il rivedere coraggiosamente, secondo lo stile fascista, lo stato giuridico di tutte le opere pubbliche perchè a ognuna di esse sia assegnato il posto che le compete a norma del raggiunto progresso, del certo progresso del domani, in una parola delle necessità nuove e diverse?

In verità dopo sessantacinque anni non può trovarsi chi disconosca la urgenza di questo problema delicato e spinoso per concorrenza di molti interessi e di molte discordi opinioni ma che appunto perciò è tale da maggiormente allettare il Governo fascista pronto ad esaminare e risolvere situazioni od a modificare leggi ove ne avverta la necessità.

Il campo nel quale forse più che altrove questa necessità si avverte è quello delle vie di comunicazione ed è certo che il problema deve

essere esaminato e risolto complessivamente per tutte le comunicazioni, strade statali e non statali, autostrade, ferrovie, ferrovie secondarie, tramvie extra-urbane e — perchè no? — linee fluviali ed aviolinee.

Non credo di dir cosa nuova quando affermo che la manna del contributo statale va, bene spesso, a sussidiare, con imparzialità molto generosa ma poco economica, iniziative concorrenti fra loro. E non credo, onorevole ministro, che di ciò possa darsi la menoma colpa al Governo, che non vuole da un lato chiudere gli occhi e le orecchie alle necessità sempre crescenti e sempre più urgenti ed all'incessante progresso, mentre forse sente dall'altro la difficoltà di modificare provvedimenti che all'epoca in cui furono adottati rispondevano senza dubbio ad impellenti necessità e ad un notevole passo in avanti e che han preso forma e sostanza di precisi impegni di bilancio.

L'esame complessivo delle vie e dei mezzi di comunicazione dimostra esservi caratteristiche di interdipendenza, di complementarità, di specialità, di insopprimibilità, di cui si deve tener conto per seguire criteri organici e generali.

Accanto a mezzi moderni coesistono mezzi antiquati; notevoli sono le differenze di costi, di oneri e di utilità. L'insieme è il risultato di un'opera in parte frammentaria, eseguita con diversi criteri, secondo i tempi ed i luoghi; è il risultato dei bisogni di un tempo e di quelli attuali: questi e quelli talvolta mal rispondenti alle mutate e mutanti condizioni economiche sociali; da ciò deriva la necessità di un esame complessivo e di una revisione razionale inquadrata nell'oggi e regolata dalla previsione dei bisogni futuri.

Così è che io, ben lontano da una critica del passato che sarebbe sterile ed ingiusta, chiedo soltanto se al vostro orologio, onorevole ministro, non vi sia suonata l'ora di togliere quelle bardature che legano i vostri movimenti non nel senso di non tener fede agli assunti impegni, ma nel senso di provveder legislativamente a far sì che per l'avvenire lo Stato rivolga l'aiuto e l'attenzione soltanto a quelle fra le possibili iniziative concorrenti in materia di opere pubbliche e di contributo statale che meglio e per maggiori e diversi aspetti rispondono alle necessità collettive delle quali lo Stato è supremo giudice ed unico regolatore.

Giova a questo punto ricordare che la legge 20 marzo 1865 venne maturandosi e fu promulgata quando con l'affermarsi delle ferrovie, tutta o quasi l'attenzione dei Governi e lo sforzo economico delle Nazioni erano rivolti a questa nuova via di comunicazione e sorsero così le ferrovie primarie, le secondarie e le tramvie extra-urbane, mentre la strada venne a perder molto della sua importanza.

Nei tempi nostri, e non da oggi, la strada ha riacquisito tutta la sua importanza ed a questo ha dato impulso enorme lo sviluppo dell'automobilismo che ogni giorno, anche fra noi, va diventando più comune e più esteso: le statistiche dimostrano che l'uso dell'autoveicolo per il trasporto delle persone e delle merci si è diffuso, pure fra noi, in modo costante e rapidissimo, pur se, sotto questo aspetto, l'Italia non sia ancora al punto già raggiunto da altre nazioni. Come il secolo scorso è stato il secolo della locomotiva, il nostro è indubbiamente il secolo del motore, ed è vivere fuori della realtà il ritenere che l'Italia possa rimanere estranea a questo grandioso fenomeno ed in arretrato, mentre l'uso dell'autoveicolo si fa annualmente sempre più largo e sempre più incalza, mutando, intensificando modi, condizioni, frequenza, rapporti di vita e di traffici.

Ecco grandeggiare il problema del traffico stradale automobilistico ed — in primo piano quello delle autostrade — sul quale richiamo la vostra cortese attenzione.

Si sono scritte molte e diverse cose su questo argomento e le autostrade hanno dato luogo da una parte a consensi e speranze forse eccessive e dall'altra a critiche ingiuste.

È questa la sorte di tutte le cose recenti circa le quali non si è formata ancora la *communis opinio* e si ripete il perenne contrasto fra gli spiriti troppo lenti ad accettare il nuovo e quelli troppo impazienti di celebrarne il successo.

Certo si è che — all'infuori delle dichiarazioni dell'onorevole ministro nella discussione di questo bilancio avanti all'altro ramo del Parlamento e di quanto ha scritto con precisa visione del problema la nostra Commissione di finanza — poco è stato detto o scritto circa le autostrade, che possa reggere ad una critica anche superficiale.

È errato soprattutto esaminare il problema

con criteri strettamente finanziari in base alle spese di costruzione, a quelle di esercizio ed al rendimento percentuale del capitale azionario.

Sono grandi opere pubbliche che si devono esaminare e valutare dal punto di vista dell'utilità nazionale ed in base alle necessità attuali ed a quelle future. Si deve tener conto che l'Italia è un paese a popolazione densa ed in continuo sviluppo. Il nostro patrimonio stradale, considerato in rapporto alla superficie del territorio ed alla densità della popolazione è insufficiente. Tuttavia insufficiente, perchè, quando l'Italia conquistò l'indipendenza e l'unità, dappertutto, fuorchè negli Stati già soggetti alla dominazione austriaca, la rete stradale era scarsa, e nel Mezzogiorno addirittura primitiva. Da allora in poi si sono fatti miracoli ed il Fascismo ha intensificato i provvedimenti intesi a sanare tale preoccupante situazione.

Agli undici miliardi spesi nei primi sessanta anni nelle opere pubbliche, il Fascismo contrappone, nei primi sei anni posteriori alla Marcia su Roma, dieci miliardi e mezzo di pagamenti e circa dieci miliardi di impegni. Nonostante questo sforzo gigantesco non siamo ancora alla pari. Altre Nazioni europee hanno un patrimonio stradale assai maggiore del nostro: noi abbiamo mezzo chilometro di strada per ogni chilometro quadrato di territorio. La Francia e la Germania ne hanno circa il doppio, il Belgio circa il quadruplo.

Se si fa il confronto in rapporto non alla superficie ma alla popolazione, la nostra inferiorità è ancora maggiore.

Quindi per non corrispondere il nostro patrimonio stradale ancora ai bisogni, per la grande importanza che la strada ha riacquistato, per essere il popolo italiano in una fase di pieno sviluppo demografico, economico, civile, si deve provvedere ai futuri bisogni. Per questo il Duce ha chiamato l'autostrada *una grandiosa anticipazione*. Da ciò consegue che ogni contributo allo sviluppo delle nostre strade attenua una deficienza e contribuisce grandemente allo sviluppo della Nazione.

Allo stesso progresso contribuisce potentemente quel nuovo portato della civiltà moderna che è l'autoveicolo, il cui vittorioso affermarsi, sia nel campo del trasporto delle persone sia

in quello del trasporto delle merci, non trova più negatori se non in qualche melanconico adoratore del tempo che fu od in qualche nostalgica mentalità classista, verniciata a nuovo, che si ostina a ritenerlo, come fu detto nell'altro ramo del Parlamento, *il veicolo destinato ad una particolare categoria di utenti!*

Pare che alcune ignoranze siano volontarie quando si pensa all'enorme sviluppo dei trasporti di merci, ricche e povere, a mezzo di autoveicoli e quando si abbia mente alle verità che un nostro collega affermava or sono pochi giorni sul massimo giornale del Regime che qui mi piace ripetere: *l'automobile è oggi lo strumento di prima necessità, come l'utensile, come la macchina, e mentre tutto il problema della vita moderna si basa sulla rapidità e sulla prontezza della trazione meccanica, sono forse, ed invece da considerarsi un lusso il cavallo e l'équipaggio. Dire che l'automobile è un lusso, e conseguentemente dire che sono un lusso le autostrade, vuol dire rinnegare i principî del progresso e dell'avvenire. Sembra infatti un paradosso, ma nel 1930 si può ben affermare che pochi sono gli uomini produttivi che possono permettersi il lusso di non avere l'automobile.*

Coloro che, chiudendo gli occhi, non vedono un fatto di meridiana evidenza quale è lo sviluppo e l'avvenire dell'autoveicolo, non potranno domani trovare conforto alla smemata evidente che già infligge loro la verità del fatto, se non forse riallacciandosi a quanto veniva sostenuto circa un secolo fa nel Parlamento francese, quando Thiers metteva in dubbio l'utilità delle strade ferrate, mentre Arago ne negava, con facile ironia, l'utilità e la possibilità di sviluppo.

Diceva il primo nel 1835, di ritorno da un viaggio in Inghilterra, che le ferrovie potevano presentare qualche utilità, per il trasporto di viaggiatori, sempre che l'uso ne fosse limitato al servizio di qualche percorso di molta brevità, facente capo a delle metropoli. Ma non voleva egli sentir parlare di grandi linee, tanto che dopo sette anni di esperimento, nel 1842, dichiarava che in Francia le ferrovie non avrebbero servito che ai comodi delle persone ricche.

Possono dunque confortarsi coloro che, sulla stampa o in altro modo, hanno creduto di discutere l'utilità di un rapido sviluppo del trasporto automobilistico o della sua necessaria

via di transito, perchè il loro atteggiamento attuale fa, ad unse colo di distanza, riscontro a quello di due uomini veramente grandi, mentre non so se lo statista e lo scienziato francesi possano essere soddisfatti dall'essere imitati in quella fra le loro opinioni che i fatti hanno dimostrato da ogni lato infondata.

La verità è che l'Italia comincia ad avere una massa imponente di autoveicoli, circa uno ogni 194 abitanti. Siamo ben lontani dalle cifre degli altri paesi poichè la Francia ne ha uno ogni 37 abitanti, l'Inghilterra uno ogni 25, senza ricordare le statistiche dell'America del Nord ove è noto che l'operaio si reca al lavoro nell'automobile propria o posseduta in comunione a due od al massimo a quattro lavoratori della stessa industria.

Così è che i tecnici, tenendo conto delle necessità del traffico attuale e di quelle maggiori del domani, hanno cercato di compensare *qualitativamente*, con quanto è frutto della tecnica più moderna, la deficienza *quantitativa* di strade, divenuta preoccupante anche in rapporto al vertiginoso aumentare dei veicoli. A questo problema, perfettamente inquadrato ed acutamente studiato, un nostro collega, il senatore ing. Puricelli, ha trovato la soluzione creando la prima autostrada Milano-Varese.

Ora è di chiara evidenza che l'autostrada non può essere studiata isolandola dal problema di cui fa parte. Bisogna inquadrarla, come accennai, in tutto il complesso delle vie di comunicazione. Occorre comparare i costi, l'utilità, il rendimento, l'onere dello Stato, quindi tutto il problema dei mezzi di comunicazione secondari (e qui vedete, onorevoli colleghi, che — *à tout seigneur tout honneur* — io riconosco la primogenitura delle ferrovie di Stato). Bisogna studiare, dico, tutto ciò in relazione alla legge del minimo mezzo.

Per la natura stessa delle cose, per la differenziazione determinata dalla necessità di contemperare il fattore economico coi mezzi a disposizione e coi prezzi del servizio di ogni mezzo, l'uso dei diversi mezzi di trasporto dipende dalla loro utilità marginale e quindi dall'intensità dei bisogni cui corrispondono.

Per trasporti rapidissimi ed a lunghi percorsi l'aeroplano, per le lunghe distanze le ferrovie, per le medie l'automobile, per le brevi la tra-

zione animale: ciascuno di questi servizi corrisponde a ben distinti bisogni del movimento e del traffico, che non si elidono a vicenda ma si integrano, che sono complementari uno dell'altro, rimanendo ciascuno distinto ed a sè stante.

Solo entro determinati limiti ciascuno di essi può ridurre e sostituire un altro; ma la sovrapposizione dell'uno all'altro non può essere che parziale, altrimenti diventa anti-economica.

Inoltre ciascuno ha peculiari caratteristiche sue e bisogno di mezzi particolari per rispondere alla sua funzione.

La strada ordinaria mentre soddisfa in pieno i bisogni della trazione animale non corrisponde che in parte ai bisogni della trazione meccanica; basta riflettere alle diverse caratteristiche del mezzo usato, alla diversa velocità, ai diversi fini cui deve servire. Le conseguenze di questo stato di cose?

Basta ricordare gli incidenti frequenti nella strada ordinaria, nulli quasi nell'autostrada.

Lo sviluppo di un mezzo non è a detrimento dell'altro, perchè derivando ambedue da condizioni generali, si sviluppano parallelamente in proporzione del bisogno.

Nelle grandi città la trazione meccanica ha sopraffatto quella animale, perchè l'una non può coesistere coll'altra servendosi della stessa strada; le ultime botticelle in circolazione sono i residui di un mondo che fu. Pare che, nella capitale, anche il tram sia giudicato un residuo di un mondo che fu.

Ma, fuorchè nei grandi centri urbani, la trazione meccanica ha solo parzialmente sostituito quella animale; ciò perchè il mezzo più economico di trasporto per medie distanze, è il primo, per brevi distanze è ancor l'altro. Ad esempio in Inghilterra, nazione più ricca di noi di materie prime ed a minor costo, la trazione animale è stata dal fattore economico tenuta in vita.

Le statistiche inglesi dimostrano che, per brevi percorsi, la trazione animale è la più conveniente, e che la quantità di mercanzie trasportate con tal mezzo è in aumento.

Il rapporto del Ministero inglese dei trasporti pel 1929 constata che 300,000 cavalli sono impiegati in Inghilterra nei trasporti, e che 1,000,000 di cavalli sono adibiti ai lavori

e trasporti agricoli. Un fatto analogo si verifica in mare ove la macchina ed il motore non hanno distrutto la vela che in parte anzi accenna a riprendere.

Stando così le cose e salvo mutazione delle attuali condizioni, per progressi meccanici o nuovi ritrovati, l'uno dei due mezzi non elimina l'altro; bensì la loro coesistenza sulla stessa sede inceppa l'uno e l'altro e diventerà ognora più difficile.

Oggi il fatto è chiaramente avvertito in alcuni punti ed in alcune zone, in avvenire sarà più esteso e tangibile. Si è calcolato, ad esempio, che in alcuni nodi stradali vicino a Napoli passano 10,000 veicoli al giorno dal carrettino a mano all'automobile.

L'autostrada risponde al bisogno di dare, lungo le linee di maggior movimento, al nuovo mezzo meccanico la sua via.

Figlia dell'autoveicolo essa è legata allo sviluppo di questo e poichè l'autoveicolo è già diventato, da oggetto di lusso, strumento di lavoro di larghissimo uso, l'autostrada diventerà la sede esclusiva che l'automobile già cerca per il suo stesso tornaconto.

È noto infatti che il percorso sull'autostrada realizza per l'automezzo notevolissime economie di carburante, di lubrificanti, di gomme e di motore e ritarda il deterioramento dell'autoveicolo, mentre abbrevia il tempo, quel tempo che è ora più che moneta.

Anche questa verità è ormai palese, così come è noto che di tutte le materie prime sopra accennate l'Italia è importatrice, ciò che è stato da troppi e troppe volte dimenticato.

È altrettanto noto e pacifico che questa specie di strada ha — come tutte le strade — il grande vantaggio della lunghissima durata, misurabile a secoli. Roma, anche in questo campo, insegna, e sulle strade consolari non mutate, ove marciavano i legionari, corrono le automobili nuovissime in gara di superamenti.

Può sembrare poesia o ricorso storico artificiosamente cercato, ma io credo di avervi consenzienti, se, ricordando che Roma ha percorso tutti gli altri popoli nella costruzione delle strade, mentre l'Italia è stata poi superata e distanziata dalle altre Nazioni nelle costruzioni ferroviarie, affermo che possiamo e dobbiamo — anche per le necessità evidenti

della topografia della penisola — riprendere il primato preparandoci ai tempi, anticipando sui tempi.

E per finire — che parmi veramente di sfondare il vuoto — (fatica se altra mai ingrata e certo men rispettosa per voi) io mi chiedo se ancora si possa dubitare di quanto io affermo, se non ne dubitano coloro che devono fare e fanno i conti del vantaggio loro e cioè gli utenti delle autostrade.

Essi aumentano di numero ogni mese e preferiscono servirsi dell'autostrada anche per i brevi percorsi attuali, ed anche se per raggiungerla devono aumentare il percorso totale fra punto di partenza e punto di arrivo. È questa una nuova prova del loro tornaconto.

È questa una nuova affermazione vittoriosa dell'autostrada, tanto più convincente in quanto proviene dai naturali avversari di ogni iniziativa e cioè da coloro che pagano. Ma la ragione precipua delle critiche che si muovono alla autostrada è quella del suo costo: ciò non può interessare il Senato, se non in rapporto alla spesa gravante sul bilancio statale ed al rapporto fra questa e le altre specie di contributi statali in questa materia.

A questo punto è lecito domandarci se si è tenuto conto di quanto è gravato il bilancio statale, ogni anno, per sovvenzioni a ferrovie secondarie ed a tranvie extra urbane, che in molti casi hanno una utilità attuale molto dubbia, una gestione costantemente passiva, e che in futuro, — anche quando il progresso non le classifichi definitivamente — come già appaiono — un anacronismo pesante e dannoso, dovranno per naturale usura ridursi a valori pressochè nulli.

Le autostrade, costruite a regola d'arte e regolarmente mantenute, serviranno sempre al loro scopo.

Qual'è il trattamento fatto alle autostrade dallo Stato?

Il concorso statale al costo di costruzione che s'aggira sul milione di lire per chilometro (pur avendo raggiunto 1,700,000 per la Napoli-Pompei), è notoriamente congegnato in modo che lo Stato assicura, col versamento d'una somma annuale fissa — quale sussidio garanzia — alle Società la possibilità di contrarre un mutuo presso le Casse di risparmio o presso Istituti di credito parastatali per un

ammontare di circa un terzo del costo dell'opera, riservandosi però la più ampia rivalsa verso la Società, la quale non potrà distribuire dividendi al capitale sociale, se prima non avrà restituito allo Stato tutto quanto ha per essa pagato.

Gli Enti pubblici, alla loro volta, contribuiscono con la loro fidejussione all'emissione di un prestito obbligazionario per l'importo di circa un altro terzo del costo dei lavori e contro-garantendosi con l'ipoteca sulla autostrada.

In effetto quindi lo Stato e gli Enti pubblici non concedono che delle semplici garanzie, che possono però diventare veri e propri oneri in casi speciali, come per la Napoli-Pompei e per la Bergamo-Milano, la quale ultima però ha tutti i requisiti e le necessarie forze latenti per una propria vita prosperosa. Il suo traffico dei primi quattro mesi di quest'anno segna un aumento di oltre il 30 per cento sul periodo corrispondente nell'esercizio passato. Ed ora non è che un segmento isolato che sarà domani parte centrale della Torino-Brescia.

Si può perciò affermare che mentre le strade ordinarie gravano totalmente sul bilancio dello Stato e degli Enti pubblici, o sulle tasche dei contribuenti, il che è lo stesso, mentre le Ferrovie secondarie costano notevolmente allo Stato per le sovvenzioni a fondo perduto, le autostrade invece vengono costruite, almeno per due terzi, con capitale privato.

Se si tien presente che mezzo secolo di servitù e di esercizio privato per un'opera destinata a vivere per secoli è ben poca cosa e che lo Stato dopo cinquant'anni diviene proprietario senza alcun esborso d'una modernissima via di comunicazione, ultimo portato della tecnica costruttiva, si deve senz'altro affermare che le autostrade rappresentano un'accrescimento del patrimonio nazionale, creato in gran parte con danaro dei cittadini e costituiscono un apporto di ricchezza che i privati devolvono allo Stato.

È superfluo discutere la loro utilità futura; l'utilità attuale è dimostrata dal fatto del volontario concorso del capitale privato, che pur prevede di non poter sperare su un reddito, nei primi anni di esercizio.

Vediamo a ragione di esemplificazione e di confronto qual'è invece il trattamento delle ferrovie secondarie.

La sovvenzione statale di costruzione e di esercizio è data a fondo perduto. Essa grava e graverà sul bilancio, ancora per parecchi anni, per circa 110-120 milioni annui.

Solo poche ferrovie secondarie, che toccano grandi centri o attraversano zone molto popolate e ricche, hanno un traffico che permette loro di vivere di vita propria, così ad esempio la Nord-Milano e la Roma-Ostia. Quasi tutte le altre non sono attive e vivono unicamente delle sovvenzioni e quando lo Stato, a concessione scaduta, ne entrerà in possesso, non troverà che un mezzo di comunicazione sfinito, sorpassato, deteriorato.

Quindi lo Stato, sovvenzionando a fondo perduto le ferrovie secondarie, farà sì cosa utile ai cittadini ed all'economia nazionale, ma non aumenterà il suo patrimonio.

Valga qualche esempio:

a) *Le Ferrovie Calabro-Lucane* in forza dell'articolo 23 della loro Convenzione, godono una sovvenzione annua di lire 23,200 al chilometro dal 1° gennaio 1925 a tutto il 1931, con un aumento annuo di lire 500 al chilometro.

Dal 1932 al 10 agosto 1985, scadenza della Convenzione, la sovvenzione resta fissata in lire 26,700 al chilometro annuo, con un'aggiunta di altre lire 3500, destinate a costituire un fondo di rinnovamento per materiale fisso e rotabile e per eventuali danni per forza maggiore.

Il costo di costruzione si aggira su 1,600,000 al chilometro; il percorso della ferrovia è di circa 725 chilometri.

b) *Ferrovie Sicule*. Queste graverebbero sul bilancio statale per pura perdita di esercizio per parecchi milioni all'anno senza tener conto dell'ingente capitale investito. Risultano in via di costruzione ancora circa 400 chilometri di ferrovie con un costo medio preventivato in lire 1,000,000 per chilometro e per i quali già fin d'ora si prevede uno sbilancio d'esercizio di circa 30 milioni all'anno.

Così pure dicasi per le *Ferrovie Sarde* concesse a Società privata il cui costo di costruzione è previsto in lire 800-900 mila al chilometro e il cui deficit di esercizio è prevedibilmente altissimo.

Le strade ordinarie, come già detto, sono a completo carico dello Stato e degli Enti pubblici e il loro costo raggiunge anche, in parti-

colari condizioni di terreno, cifre rilevantissime (Gardesana-Veronese fino oltre due milioni con un concorso statale del 60 per cento).

Ho voluto ricordare queste cifre per raffrontarle col costo delle autostrade, lontano però da me ogni pensiero di critica, perchè è grande merito del Fascismo l'aver posto all'ordine del giorno un problema tanto vitale per l'Italia, l'avviarlo a decisiva risoluzione con la creazione dell'Azienda Autonoma Statale della strada per la conservazione ed una maggiore messa in valore di questo patrimonio nazionale.

Con questo mi pare, onorevoli colleghi, di avervi sufficientemente dimostrato come l'autostrada sanguisuga delle stremate finanze statali non esiste se non forse nella fantasia di facili critici od in qualche situazione che non conosco e non mi riguarda; mentre invece le convenzioni autostradali — compresa quella riguardante il tratto Padova-Mestre, per la quale ho avuto occasione, nella mia qualità di Commissario dell'Autostrada Pedemontana, di esprimere alcune riserve — costituiscono un ottimo affare per lo Stato.

E vale la pena di aggiungere che fra i molti lavori che possono avere anticipo di inizio per lenire condizioni di disoccupazione generale e locale, quello delle autostrade è certamente fra i più indicati, in quanto la spesa è per circa la metà destinata a manovalanza.

E mi avvio alla fine. Fra tutte le critiche rivolte all'autostrada, nessuna ha rilevato che vi è differenza tra autostrade ed autostrade e che il principale criterio differenziatore è quello della difesa nazionale o meglio dell'interesse militare che le autostrade singole possono presentare o non presentare in maggior o minor misura. Lo ha rilevato la vostra Commissione di finanza.

Io non ho — onorevoli senatori — esitazione alcuna a trattare di questo argomento in quanto io credo che la nobile e ferma chiarezza dei recentissimi discorsi del Duce, che si sono scolpiti nella grande anima del nostro popolo come nel bronzo, ci dimostra esser giunta l'ora in cui è possibile parlare anche delle nostre necessità militari, senza preoccuparci per oche capitoline o per starnazzo di anitre esotiche.

Nessuno dei critici, ai quali mi riferisco, si è mai chiesto perchè il Duce, che ha lasciato alla valutazione normale tutte le iniziative

autostradali, ha creato un Commissariato per la Pedemontana o meglio per la Torino-Fiume; Commissariato al quale partecipa attivamente un Delegato del Capo di Stato Maggiore dell'esercito, scelto fra i migliori ufficiali generali, il quale ha in capitolo voce preminente.

Così non si è avvertito che questo problema è stato impostato e valorizzato autorevolmente due anni or sono dallo stesso ministro dei lavori pubblici del tempo on. Giuriati, mandato a rappresentare il Capo del Governo nel convegno di Bergamo.

La Pedalpina si affacciò forse alla mente del Duce, attraverso la geniale concezione e lo studio dell'ing. Emilio Belloni di Milano (parlo della « gran via del quarantacinquesimo parallelo » illustrata dallo stesso ingegnere sul « Sole » del 22 giugno del 1916 e dell'11 novembre 1918) che allargava i limiti della grandiosa iniziativa fino a farci pensare se la tanto avvertata opera, per la quale rinnoviamo l'atto di fede, non possa essere a sua volta (come lo sono in rapporto al suo complesso i tratti che percorrono le singole regioni e le singole provincie) il tratto iniziale d'una più vasta opera del domani, destinata a far penetrare sempre più nell'Oriente europeo, l'influenza d'Italia.

Questo il concetto della Pedemontana se la intendete nel senso d'un futuro al quale ci prepariamo, questo forse il concetto che sfiorò nella mente del Duce quando chiamava la Pedalpina una grandiosa anticipazione. A questa grande visione del domani si è aggiunta certamente una visione più vicina e precisa delle necessità militari della Patria.

Abbiate mente — onorevoli colleghi — che vi faccio grazia di tutte le pur gravi ragioni economiche e politiche che mi sono state con infinito amore e con grande evidenza prospettate da tutti i rappresentanti delle provincie interessate e che balzano evidenti alla vostra vigile mente.

Alla Pedemontana è stato negato ogni carattere militare o strategico. Io non so se in quel momento un generale parlasse di politica od un politico parlasse di materia militare, poichè, per non dir altro, la battaglia dell'Ourq e la fulminea composizione della quinta Armata durante l'offensiva austriaca del 1916 sugli Altipiani, seguita dal rapidissimo spostamento di questa massa armata sulla fronte Giulia ove

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1930

vinse a Gorizia — dimostrano a tutti quale sia l'importanza dell'autoveicolo nei più decisivi momenti di una guerra, cosicchè par strano che ancora si neghi l'importanza militare della Pedevalpina, tanto più che non può esser revocato in dubbio esser stata ed essere una delle preoccupazioni più gravi dell'Italia in armi quella della insufficiente quantità di ponti sui fiumi che scavano la pianura pedevalpina affluendo al Po e che possono costituire difese, ma che soprattutto costituiscono preoccupazione per il transito delle truppe fra le due frontiere. Ricordiamo quanto tremore per la sorte del viadotto di Desenzano.

Non vi sembri — onorevoli senatori — vanità il mio contrastare a così grave affermazione che pure risulta dai resoconti parlamentari.

Rispondo con due domande che ripeto. Perché il Capo del Governo ha creduto di nominare un Commissariato per la Pedevalpina mentre da questa vigilanza ha escluso le altre autostrade?

Perchè infine la stessa precipua funzione del Commissariato si è rivelata essere quella dell'accordo fra le necessità militari e gli interessi locali che verso quelle hanno dichiarato di voler convergere?

Nessuna di queste domande ha bisogno di una risposta; d'una risposta più precisa avrebbe forse bisogno chi ha messo in dubbio questa caratteristica dell'autostrada pedevalpina che ne costituisce insieme la più profonda ragione di urgenza e di concordia di opere.

Del resto, a tutto ciò risponde vittoriosamente la nostra Commissione di finanza quando scrive: *Semprechè non si tratti di autostrade richieste ai fini della difesa nazionale, conviene, per adesso, che l'Erario non impegni a sussidiare o ad assumere oneri di garanzia per nuove autostrade.*

Ed io non ho altro da aggiungere.

Ho accennato al Commissariato per la Pedemontana e mi credo in diritto di darvi su questo punto alcune precisazioni.

Io non so se nei giudizi così ingiustamente ostili alla Pedemontana abbia giocato in parte una minor conoscenza della composizione e delle funzioni del Commissariato. È bene parlare chiaro, onorevoli senatori.

Inopinatamente chiamato a quel posto or sono due anni dal Capo del Governo, ho risposto

« sta bene » come un soldato al suo Capo ed ho cercato di adempiere silenziosamente al compito che mi era stato demandato, compito assolutamente gratuito e per me e per il segretario generale e per gli alti funzionari che mi fanno l'onore di darmi la loro preziosa collaborazione. In questi due anni, il Commissariato ha esaminato e coordinato le attività sorte nelle singole provincie per la risoluzione del grande problema; ha curato la costituzione delle singole società, ha, previo interpellò delle autorità militari e governative, dettati i criteri di massima per la Pedevalpina; è intervenuto per la redazione dei progetti; ha contribuito a dirimere controversie locali ed a creare condizioni di fattiva collaborazione, là dove talvolta non esisteva che il dissenso personalistico o d'interesse.

Devo aggiungere, che mentre quest'opera ha trovato sempre larghissimo consenso nei prefetti, negli amministratori e nei cittadini pensosi dell'interesse generale e locale, può per la sua stessa essenza di cautela e di controllo, avere incontrata presso taluno qualche, sia pur larvata, ostilità.

Ed oggi in tutte le provincie, sono costituite le società, sono pronti i progetti di massima e dei tre tronchi in costruzione, il più avanzato Bergamo-Brescia sarà aperto al traffico nell'anno in corso, quello della Milano-Torino, cui dà poderoso e generoso impulso il senatore Agnelli, sarà compiuto entro il 1932, mentre il tratto Padova-Mestre potrà essere finito per l'anno prossimo.

Oso dire che il comandamento, che il Duce ha affidato al Commissariato, è stato, con molta operosa e silenziosa disciplina, obbedito.

Nelle altre provincie interessate il problema ha avuto vastità e profondità di consensi e di discussioni e dovunque si attende il « Via » del Capo del Governo per passare dalla fase di preparazione alla fase di esecuzione.

La sospensione della iniziativa per le note ragioni di bilancio, cui pure non è possibile non far larga accoglienza, ha certamente turbato tutti coloro che al problema già avevano dato con entusiasmo l'opera ed il denaro e più si preparavano a dare ed a fare.

Così è — onorevole ministro — che mentre taccio della leggermente imbarazzante situazione in cui il Commissariato si viene a tro-

vare, io non posso nascondere la mia preoccupazione per il non previsto ritardo, che allontana tante speranze legittimate da precise promesse.

Onorevole ministro sarebbe doloroso e dannoso il non tenere desta e pronta all'azione tanta massa di sane energie.

E perciò basta poco, anzi, se si parla; di spesa, non occorre un soldo. Basta che il Governo — che ufficialmente per bocca vostra, onorevole ministro, lo ha già dichiarato — confermi il proposito di vedere, appena possibile, continuata e portata a termine la grandiosa impresa, e consenta alle Società interessate la redazione dei progetti definitivi da presentarsi a suo tempo al Consiglio superiore dei lavori pubblici, impegnandosi, nel solo caso in cui la costruzione non dovesse aver seguito entro un determinato periodo di anni, di rimborsare, anche solo in parte, le gravose spese dei progetti stessi.

Mi pare che con questa domanda le Società interessate diano prova di una discrezione esemplare nei rapporti con lo Stato, mentre è certo che se lo Stato intende promuovere il compimento dell'opera, come lo promette, nessuna spesa inciderà, per la ragione dei progetti, sul bilancio statale.

Così è — onorevole ministro — che non so come e quanto più raccomandarvi l'accogliamento di così modesta e giustificata richiesta.

Per quel che riguarda il Commissariato e la durata delle sue funzioni, voglio seguire il buon esempio dell'illustre relatore, che ha concluso il suo perspicuo elaborato con il motto di un Padre della Chiesa. Anzi voglio superarlo (purtroppo in questo soltanto), ricorrendo alle parole del Divin Maestro, parole che l'onorevole ministro mi ha, altra volta, sentito pronunciare e che ora gli ripeto: *Si possibile est transeat a me calix iste! (Applausi e congratulazioni)*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Reggio.

REGGIO. Onorevoli colleghi, vi fu un tempo in cui il bilancio dei lavori pubblici era la sede delle discussioni parlamentari e della presentazione, da parte dei rappresentanti delle diverse regioni, di opere che avrebbero tutte dovuto eseguirsi nell'interesse delle varie regioni; i ministri dei lavori pubblici del tempo, facendo un elenco delle opere richieste, si

trovavano di fronte a una somma tale di lavori che non avrebbero potuto essere eseguiti se non con uno stanziamento di parecchi milioni superiore a quello esistente.

Oggi la situazione è cambiata, perchè il Regime fascista, assommando in forma totalitaria in sé gli interessi dello Stato, è quello che stabilisce le opere che devono essere fatte e rimane alle rappresentanze parlamentari soltanto il compito di constatare come questa distinzione di opere sia stata fatta ed eventualmente di proporre qualche osservazione.

Io desidero appunto su qualche punto del bilancio dei lavori pubblici presentare qualche osservazione; ma prima di far questo io sento il dovere di rivolgere un pensiero riverente alla memoria del ministro Michele Bianchi, che ha posto mano a questo bilancio e che ci ha lasciato nel fervore della sua opera, ed un saluto al valoroso suo successore. E vengo ad esaminare questi punti, sui quali desidero richiamare l'attenzione del ministro e del Senato.

Il relatore della Commissione di finanza, senatore Rolandi Ricci, nella sua chiara e precisa relazione, ha constatato innanzi tutto che le somme che sono state quest'anno stanziare per il bilancio dei lavori pubblici sono alquanto minori di quelle degli esercizi precedenti ed ha riconosciuto l'opportunità di questa riduzione in quanto, in certi momenti, lo Stato deve sapere anche ridurre le spese quando altre necessità più gravi lo richiedano.

Io mi associo pienamente a queste considerazioni del relatore e trovo che, anche in questo, il Regime fascista ha fatto quello che doveva fare per mantenere le spese nei giusti limiti.

Le osservazioni che io desidero fare riguardano i punti principali del bilancio dei lavori pubblici che potrei riassumere così: 1° i porti; 2° le strade; 3° le sistemazioni idrauliche; 4° il personale.

Non tema il Senato che io intenda fare un lungo discorso su questi quattro punti. Io desidero solo proporre su questi punti alcune osservazioni. E comincio dai porti.

Il bilancio ha portato una spesa abbastanza cospicua per la manutenzione e la sistemazione dei porti italiani, distribuita con criteri di equità tra le diverse regioni, come apparisce

col sistema molto opportuno di suddividere le spese per le diverse regioni, onde tutti possano vedere come le spese stesse si distribuiscono.

Per il porto maggiore, che è quello che io più da vicino conosco, quello cioè di Genova, il Governo ha dimostrato molto interesse e molta cura fornendo i mezzi necessari per le nuove opere. Il senatore Celesia, nella discussione testè avvenuta sul bilancio del Ministero delle comunicazioni, prendendo atto di queste buone disposizioni; di quanto cioè ha fatto il Governo, ha rammentato tre nomi per quanto riguarda la gestione del consorzio autonomo del porto di Genova in questi ultimi anni: quelli del generale Ingianni, dell'ammiraglio Cagni e del marchese Negrotto-Cambiaso. Effettivamente il generale Ingianni ha iniziato, l'ammiraglio Cagni ha realizzato ed ha lasciato dell'opera sua tracce indelebili, ed il valore del nuovo presidente ci dà affidamento che le opere del porto di Genova saranno portate a compimento.

Ma sopra un punto speciale io intendo di richiamare l'attenzione del ministro, e di richiamarvela per una questione che è d'indole commerciale essenzialmente, ma che è di competenza anche del Ministero dei lavori pubblici, perchè ha una notevole influenza sull'ordinamento delle opere del porto di Genova.

Nel novembre del 1928 veniva votata qui in Senato la conversione in legge di un decreto del 22 dicembre 1927, che stabiliva l'istituzione dei porti franchi in 14 porti del Regno, tra i quali era il porto di Genova. Io ebbi allora occasione di richiamare l'attenzione del ministro delle comunicazioni e del ministro delle finanze sopra l'opportunità che questo sistema dei porti franchi fosse applicato al porto di Genova con la massima sollecitudine, ed ebbi dichiarazioni soddisfacenti in questo senso dal ministro delle comunicazioni. Oggi è passato più di un anno e siamo nella stessa situazione di allora.

Si chiederà il ministro dei lavori pubblici perchè rivolgo a lui questa domanda. Dico subito che i lavori del porto di Genova oggi hanno predisposto ed ultimato in grande parte la copertura del porto, la grande diga che cominciando alquanto a ponente dello sbocco del

Bisagno arriva fino allo sbocco della Polcevera; ma oggi dobbiamo studiare la sistemazione della parte interna, e per questa sistemazione l'essere o no il porto di Genova sotto il regime di porto franco ha una grandissima influenza. Infatti, se il porto di Genova sarà porto franco, la sistemazione dovrà essere fatta in un modo; se invece non lo sarà, tale sistemazione dovrà essere fatta diversamente.

Ecco perchè questa questione, anche in sede di bilancio dei lavori pubblici, presenta la massima opportunità.

Debbo poi aggiungere altre considerazioni in questa questione di grande importanza. Per la conoscenza che io ho del bilancio del Consorzio autonomo del porto, dirò per ragioni di ufficio, perchè io sono uno dei revisori dei conti del Consorzio medesimo, so che, nelle operazioni fatte per i nuovi lavori, fra i quali lo spianamento del colle di S. Benigno, il Consorzio ha dovuto contrarre dei debiti, debiti che ha potuto contrarre per una provvida disposizione del Governo, che ha consentito quella che si è chiamata una operazione di slittamento: ha permesso cioè di differire il rimborso delle somme al Governo dovute, ciò che consente al Consorzio di contrarre altri debiti. Ora in questa operazione il giuoco dei valori delle aree di risulato dello spianamento del colle di S. Benigno ha una importanza notevole nella sincerità e nella chiarezza del bilancio. Ora le aree di risulato nello spianamento del colle di S. Benigno hanno un valore x se il porto è retto in regime di porto franco ed hanno invece un valore y , cioè un valore molto minore, se il porto non è retto in regime di porto franco.

Il Consiglio provinciale dell'economia di Genova, in una recente sua riunione plenaria, presente l'onorevole Dino Alfieri, sottosegretario di Stato per le corporazioni, ha emesso un voto nel senso che la questione del porto franco di Genova sia definita al più presto. Io porto qui a nome del Consiglio provinciale dell'economia questo voto. In quella discussione vi fu qualche voce rude di figure che disse: meglio sapere che di porto franco non si parla più, che vivere nell'incertezza attuale. Io faccio perciò calda raccomandazione all'onorevole ministro che voglia interporre i suoi autorevoli uffici perchè la questione sia risolta.

E passo alla questione delle strade. Le strade,

delle quali ha parlato or ora con moltissima competenza l'onorevole senatore Suardo, sono certamente uno dei veicoli più grandi della civiltà umana. Se risaliamo la storia, vediamo che il primo percorso della civiltà è stato fatto con le vie dell'acqua; poi sono venute le vie ordinarie. L'Impero Romano ha esteso la sua civiltà nel mondo attraverso strade che sono rimaste poi modello nei secoli. Poi sono venute le ferrovie. Oggi si ritorna di nuovo alle strade, in attesa che le vie dell'aria sconvolgano tutto il sistema delle comunicazioni.

Nella discussione del Codice della strada, il senatore Crespi disse che l'automobile, questo nuovo re della strada, aveva combattuto in vari campi con la ferrovia ed in tutto l'aveva vinta. Ora l'affermazione, a mio avviso, è alquanto esagerata. Mi dispiace che il senatore Crespi non sia presente, perchè gli avrei fatto osservare che in quel momento forse egli si ricordava troppo di essere il presidente del Reale Automobile Club d'Italia, e che forse le sue affermazioni erano alquanto esagerate. L'automobile batte la ferrovia su percorsi che possono arrivare fino a 150 chilometri: il servizio da porta a porta, sappiamo tutti che l'automobile lo compie molto meglio che non la ferrovia. Da Milano a Genova si spedisce più volentieri la merce per camion che per ferrovia.

Ma al di là dei 150 chilometri la ferrovia rimane ancora la padrona del campo. Ha detto il senatore Crespi che fra la ferrovia e l'automobile si doveva esercitare una collaborazione, e di fatto una collaborazione si esercita. Anche la direzione generale delle ferrovie studia questa questione. Ma io vorrei invocare un'altra collaborazione, che mi pare più efficace, ed è questa: l'automobile deve chiudere per sempre l'adito alle ferrovie d'interesse assolutamente secondario, dovendo ora concentrarsi invece tutto l'interesse delle ferrovie sulle linee di grande comunicazione. La nostra rete ferroviaria ha il difetto di essere nata sotto il regime parlamentare, dimodochè, pur costruita tecnicamente molto bene, è però deficiente sulle linee di grande comunicazione. Le linee di grande comunicazione non possono essere costruite che con grandi rettilinei, con curve a grandissimo raggio, con armamenti poderosissimi, e, soprattutto, senza passaggi

a livello. Ora questo in Italia non è avvenuto, ma dovrà avvenire con lo sviluppo e con la collaborazione dell'automobile e con il concentramento di tutti gli sforzi sulle linee di grande comunicazione. Ognuno di noi ha veduto che cosa sia avvenuto nel servizio ferroviario tra Roma ed il Mezzogiorno per effetto della direttissima Roma-Napoli, che ha cambiato assolutamente la faccia delle cose; ognuno vedrà che cosa farà la Bologna-Firenze, quale semplificazione di servizi e quali enormi vantaggi essa arrecherà. Non oso dire che cosa farà la Genova-Arquata e la Genova-Milano, perchè abbiamo udito ultimamente il senatore Federico Ricci manifestare molti dubbi a questo proposito. Anzi egli ha detto: la direttissima non si farà. Ora, io, avendo avuta la sorte di difendere innanzi al Parlamento e di votare questa direttissima, insieme con le due altre, 22 anni or sono, vorrei poter essere alquanto più ottimista. Prima di tutto devo constatare che la direttissima Genova-Arquata è nata sotto una cattiva stella. Che cosa si fa quando una bambina nasce sotto una cattiva stella? La prima cosa che si fa per rimediare, è quella di cambiarle nome. Io vorrei che alla direttissima Genova-Arquata si cambiasse il nome. Il nome che io proporrei di darle è quello di *linea di pianura che unisce la valle del Po al porto di Genova*.

Voci. È troppo lungo.

REGGIO. È un po' troppo lungo, ma mi propongo di dimostrare come questo nome sia appropriato. La direttissima non è direttissima. La direttissima Genova-Arquata ha la particolarità di essere pressapoco della stessa lunghezza delle altre linee, ma con una pendenza che è inferiore al 10 per mille. Ora queste linee si chiamano « linee di pianura » perchè nella applicazione delle distanze virtuali la linea con pendenza inferiore al 10 per mille ha le stesse spese di esercizio delle linee perfettamente orizzontali. Non occorre che io dica i vantaggi. Dunque questo è il nome che io proporrei di dare. Debbo aggiungere che non mi è mai accaduto di vedere una linea ferroviaria, votata dai due rami del Parlamento come legge dello Stato, che abbia avuto tanti surrogati come la Genova-Arquata.

È cominciato il primo surrogato, che è stato l'elettrificazione della vecchia linea dei Giovi,

con pendenza del 35 per mille; secondo surrogato è stata l'elettrificazione della succursale dei Giovi con pendenza del 16 per mille; terzo surrogato la linea Ronco-Arquata; quarto surrogato la elettrificazione della Ovada-Genova con pendenza del 16 per mille; oggi è in corso un quinto surrogato, se le informazioni che ho sono esatte, contenuto in quel programma dei 70,000,000 di lire di cui parlò l'onorevole ministro Ciano. Si tratta di valorizzare la Genova-Ovada, facendo un breve tronco che da Ovada, passando per Predosa, viene a Novi, facendo quivi un grande ampliamento e sistemazione del parco di smistamento.

Questo sarebbe il quinto dei surrogati, dei quali non mi dolgo, perchè senza questi surrogati non si sarebbe permesso al movimento ferroviario, sempre crescente, di vivere, e questo quinto surrogato ci permetterà di vivere ancora per qualche anno. Ma esso sarà l'ultimo, e sarà l'ultimo perchè i valichi sono tre e sono già stati tutti valorizzati. Occorrerà quindi pensare alla creazione di un nuovo valico. Si dovrà provvedere a questo dilemma: o si crede che il movimento del porto di Genova si arresti e non cresca, o cresca con un ritmo molto più lento, ed allora le cose potranno continuare così; ma se si ha fiducia che il porto di Genova, a cui si appoggia tutta l'industria della valle del Po e che deve fare la concorrenza ai porti del nord, continui nella sua ascesa, bisogna in tempo pensare a quando questo ultimo surrogato avrà fatto il suo tempo; tenuto conto che per costruire un nuovo valico occorreranno dieci anni.

Non volendomi mettere in contraddizione con le premesse del mio discorso, con il fare richieste all'onorevole ministro delle finanze, che allo stato attuale non può consentire delle spese straordinarie, non farò proposte bastandomi l'aver accennato alla importanza della questione.

Desidero ora parlare della sistemazione idraulica. Si tratta di cosa di competenza assoluta del Ministero dei lavori pubblici. Le sistemazioni voglio dividerle in due parti: sistemazioni montane e sistemazioni di pianura. Le sistemazioni montane hanno una grande influenza sulle sistemazioni di pianura. Le sistemazioni montane si connettono molto intimamente con l'utilizzazione delle forze idrau-

liche nazionali. Per queste abbiamo l'industria elettrica fortemente attrezzata, sapientemente diretta. Quindi la raccomandazione che vorrei fare al ministro dei lavori pubblici è che esso si valga molto dell'industria idroelettrica italiana. Ma questa oggi si trova ad un bivio che è questo. L'onorevole ministro Ciano, giorni or sono, parlando della trazione elettrica nelle ferrovie, ha detto che quando l'on. De Vito nel 1919-20 lanciò il programma della elettrificazione ferroviaria, il costo dell'energia elettrica era di centesimi 4.4 per kw-ora, ed il prezzo del carbone di 378 lire per tonnellata. Ha soggiunto che oggi il prezzo dell'energia elettrica è di 22-23 centesimi per kw-ora, prodotto con impianti nuovi, e il prezzo del carbone è ora di 135 lire; avviene quindi che il carbone e l'energia elettrica quasi si bilanciano nella trazione ferroviaria. Ma, onorevoli colleghi, qui si parla di utilizzazioni termiche per le locomotive, certamente di scarso rendimento, mentre per impianti fissi abbiamo gli impianti americani dove si hanno delle unità che arrivano fino a 100 mila cavalli con pressione di vapore soprariscaldato che può giungere a 50 atmosfere, e il kilowattora prodotto richiede meno di mezzo chilo di carbone. Oggi prima di fare impianti idraulici bisogna pensarci. L'industria elettrica si trova appunto a questo bivio; se deve andare avanti con gli impianti idraulici o fare impianti a vapore. Sarebbe male a mio avviso che adottasse gli impianti a vapore. Vediamo quello che abbiamo fatto per la battaglia del grano. Per la battaglia del grano il Capo del Governo, nel suo discorso dell'8 dicembre 1929, diceva che la protezione accordata al grano si commisura a circa 46 lire per quintale ed ora 46 lire per 80 milioni di quintali vogliono dire circa 3 miliardi e mezzo che il consumatore italiano paga all'agricoltura, e questo è ben fatto. Io lo stesso chiedo per la difesa contro eventuale difetto di carbone, perchè abbiamo veduto che cosa è successo per la guerra. Io non chiedo sovvenzioni: io chiedo che l'onorevole ministro lasci tranquilla l'industria elettrica e che — mi consenta di dirlo, onorevole ministro — si turi le orecchie con la cera per non udire le sirene dei calmieri, dei prezzi, e delle statizzazioni. Lasci l'onorevole ministro che l'industria elettrica provveda e l'industria elettrica provvederà. Vi sono molte ragioni

che militano in questo senso: si deve pensare che l'industria elettrica ha importato molti capitali esteri. E questo è un bene quando i capitali esteri siano rappresentati da obbligazioni rimborsabili: l'azienda italiana rimborsa le sue obbligazioni e dopo un certo tempo ha trasformato l'oro americano in canali e dighe. Ma bisogna che noi abbiamo i mezzi di rimborsare queste obbligazioni; e se, invece, per effetto di provvedimenti presi non ci fossero i mezzi per rimborsare il capitale estero, gli impianti italiani diventerebbero dell'estero. Raccomando quindi all'onorevole ministro che lasci operare questa industria, la quale non deve vivere sotto il turbamento di mutamenti per poter superare il problema dei nuovi impianti idraulici necessari al futuro.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. I fatti dimostrano che l'industria idroelettrica è in continuo sviluppo e io ne ho tessuto l'elogio nell'altro ramo del Parlamento.

REGGIO. Lo faccio anch'io, onorevole ministro, l'elogio. Bisogna però...

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Io non posso correre dietro a tutte le favole dei « si dice », oppure delle cose giuste o ingiuste che si dicono in merito al problema dell'intervento dello Stato nelle tariffe della energia elettrica.

REGGIO. Onorevole ministro, la ringrazio delle sue dichiarazioni e ne prendo atto. Passo all'ultimo punto che riguarda il personale: io non parlo soltanto del personale che impiega il Ministero dei lavori pubblici, ma parlo di tutto il personale che viene impiegato nei lavori pubblici. Questo personale si può dividere in tre categorie: i dirigenti, gli operai e gli intermedi. I dirigenti sono ottimi perchè escono dalle nostre scuole politecniche che non hanno nulla da invidiare a quelle dell'estero, giacchè i nostri politecnici sono vanto della Nazione. Gli operai sono operai ottimi, vanno anche all'estero e anche all'estero sono ricercati. La classe media, e cioè quella degli assistenti e capi mastri, è quella che avrebbe bisogno di qualche miglioramento. Si tratta di persone che non hanno compiuto che gli studi elementari. Oggi occorrerebbe qualche cosa di più. È stata molto provvida da parte del Governo l'istituzione delle scuole tecniche di avviamento, cioè la costituzione avvenuta in

virtù della legge 7 gennaio 1929 che stabilisce i consorzi provinciali obbligatori per l'istruzione tecnica. Ora tutto questo non è di assoluta competenza del Ministero dei lavori pubblici, tuttavia io mi permetto di fare un'osservazione ed è questa: che i consorzi per l'istruzione tecnica difettano di fondi. Lo Stato ha detto che non intende spendere di più di quello che spendeva per le scuole precedenti da trasformarsi, ma ad ogni modo occorre che la legge precisi meglio quali sono gli Enti che devono concorrere e come devono concorrere.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Passerò questa osservazione al ministro dell'istruzione.

REGGIO. La ringrazio molto. E vengo ora all'ultimissimo punto del mio discorso, che riguarda il Genio civile.

È questo un corpo che onora l'Italia e mi piace da qui rivolgere un plauso ai funzionari del Genio civile che adempiono il loro compito con molto zelo. Noi che siamo usciti dai politecnici consideriamo i funzionari di questo corpo come la nostra aristocrazia.

Nel corpo del Genio civile oggi sono stati aumentati gli stipendi; non è quindi il caso di parlare di ulteriori aumenti. Ma purtroppo in questo corpo accade molto sovente che dei giovani appartenenti ad esso, giunti a un certo punto della loro carriera, facendo dei confronti con altri colleghi che esercitano carriere libere, sono spinti ad abbandonare il Genio civile per cercare di migliorare la loro posizione, e purtroppo sono sempre i migliori che se ne vanno via. Ora che cosa si può fare per ovviare a questo inconveniente? Ho veduto che nel bilancio dei lavori pubblici vi è all'articolo 11 una disposizione per premi di incoraggiamento per opere e lavori eseguiti, una somma stanziata di 410 mila lire; plaudirei se questa somma potesse essere aumentata in modo di poter con essa premiare i migliori, cercando così di conservarli per il corpo del Genio civile. Raccomanderei pure a questo proposito di provvedere, quando sia possibile, a delle promozioni a scelta in modo da mantenere in questo corpo, non per interesse dei singoli ma per lo spirito tradizionale che lo deve sempre animare, questi giovani valorosi funzionari.

Ho inteso parlare di una riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici; anche questo è

un corpo pregevolissimo; sento che è in corso un progetto di riforma, ma sempre per aumentarne l'autorità e il prestigio.

Noi consideriamo il Consiglio superiore dei lavori pubblici come il tutore massimo delle opere pubbliche per le mansioni che gli sono affidate, che sono veramente di grandissima importanza.

Tutto quanto il Governo potrà fare per il Consiglio superiore dei lavori pubblici e per il suo presidente sarà visto con molto buon occhio da tutto il corpo degli ingegneri italiani, i quali vedono nel presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici il loro sommo capo.

Onorevoli colleghi, ho finito e vi chiedo venia di avere abusato troppo della vostra compiacenza, ma ho creduto di portare anche in questa discussione la collaborazione che il Senato deve sempre portare in tutte le questioni; collaborazione ispirata alla sua indipendenza e alla sua esperienza, che derivano da molte ragioni, principale delle quali purtroppo l'età della maggioranza dei suoi membri, ma ispirata sempre alla devozione al Regime fascista, derivante dalla constatazione delle grandi benemeritenze che il Duce ed il Regime hanno verso lo Stato e il Paese. (*Applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Giampietro.

GIAMPIETRO. Non temete, onorevoli senatori, che io, non tecnico e a quest'ora, voglia infliggervi il tedio di un lungo discorso. No: brevi parole, voce dell'animo, espressioni di un devoto sentimento che può nascere nella discussione di un bilancio che riguarda l'attività umana su le forze brute della natura, dal cui soggiogamento qualche volta può aversi la visione del grande e del sublime, sia dalle viscere della terra che dalle vette dei monti, come dai profondi abissi; visione che può sollevare l'animo umano alle più eccelse vette del sentimento e del pensiero.

La discussione odierna del bilancio dei lavori pubblici ricorda a me, che vi assistevo, altre discussioni di altri tempi, allorchè dal Dicastero dei lavori pubblici dipendevano anche le ferrovie, e quelle specialmente del 1906 e 1907, quando da poco queste erano passate dalle aziende private all'esercizio statale. Venerdì scorso l'onorevole ministro delle comunicazioni nel ricordare il venticinquesimo del

passaggio delle ferrovie allo Stato, nel suo magnifico discorso ebbe parole di vivo encomio, al quale si associò il Senato, per l'opera veramente ammirevole che aveva prestato il senatore Riccardo Bianchi, il quale di quell'avvenimento che il ministro disse e che è stato per l'Italia prospero, fausto e felice, fu l'artefice principale.

Ora permettete, onorevoli senatori, che io faccia a voi un altro ricordo: che richiami alla vostra mente il concorso potente di un eminente giurista che fu ad un tempo ottimo ministro dei lavori pubblici, dico di Emanuele Gianturco il quale, tutta la sua attività, tutta la forza della sua mente e dell'ingegno, pose per il migliore e maggiore conseguimento del fine che si intendeva raggiungere. E di quanta importanza fosse stata la sua opera, quanto veramente italica ed atletica fosse stata, fanno fede i discorsi da lui pronunziati in risposta alle numerose interrogazioni e interpellanze che lo assillavano quotidianamente, specie nell'altro ramo del Parlamento, e quelli, densi di dottrina tecnica e giuridica, che egli pronunziò per quanto riguardava l'esercizio di Stato, il riscatto delle ferrovie e gli altri argomenti numerosi che a quel servizio si riferivano.

Or bene, onorevoli senatori, a misurare la grandezza e l'importanza dell'opera di lui, troppo presto rapito alle fortune della Patria, io ripeterò quello che il Presidente della Camera dei deputati del tempo ebbe a dire, nella commemorazione della morte di lui. Egli disse: « Io l'ho ancora davanti agli occhi pieno di entusiasmo e di vigoria e parmi udirlo ancora con accento di tanta convinzione e con la più completa preparazione, con la più stringente dialettica conquistare, mercè il vostro voto, in pochi mesi, ai più ponderosi problemi quella soluzione pratica che da anni invano si era attesa ». Ed aggiungeva più oltre: « Egli allora, mi sia permesso il dirlo, fu un grande ministro ».

Onorevoli senatori, se egli è vero che anche gli spiriti passati ad altra vita conservano con noi una viva comunanza di affetto, io credo che in questi giorni lo spirito di Emanuele Gianturco esulti al vedere come le sue fatiche siano state produttrici di grandi fatti favorevoli alla Patria e come questo esercizio ferroviario siasi veramente sviluppato, la mercè

del Regime attuale, del Governo Fascista, di quel Governo forte e potente che egli voleva, che egli vedeva nella sua mente ed esponeva nei suoi scritti. Oggi che questo fatto è divenuto realtà io credo che egli esulti anche perchè, se fosse stato vivente, del Regime Fascista sarebbe stato il più fervido ed entusiasta assertore.

Il saluto che oggi gli verrà inviato dal Senato, sarà a lui accetto poichè gli viene dato da quel Senato che è come il sacrario nel quale si custodiscono, venerate e onorate, le sacre memorie dei figli che hanno ben meritato della Patria. (*Applausi*).

ROLANDI RICCI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Certo a tutti noi è riuscito gradito che anche oggi una parola in Senato sia stata pronunciata a ricordare il meritato elogio che pochi giorni fa, con l'autorità che gli deriva dalla sua opera e dal valore di uomo e di ministro, l'on. Ciano tributava a Riccardo Bianchi.

Non può senza un sentimento di mestizia, temperato dalla venerazione, non essere ricordato tra noi l'onorevole predecessore dell'attuale ministro ed anche l'antico e grande giuriconsulto che io ebbi tante volte a fianco come avversario e come collega, il Gianturco, la cui commemorazione fu con tanta altezza di sentimenti inserita dal senatore Giampietro nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Due oratori, onorevoli colleghi, hanno portato il loro contributo di competenza e di amorosa passione nella esposizione dei problemi del bilancio dei lavori pubblici. Fortunatamente io non ho da difendere la relazione. E fortunatamente spero che il ministro dovrà porsi questo dilemma anche lui: o i senatori del Regno di Vittorio Emanuele III sono eminentemente diversi dai senatori romani, oppure Cicerone ha scritto della magnifica prosa latina, ma era un pessimo psicologo, giacchè egli in una delle sue lettere scrive che i senatori perchè vecchi sono « morosi et anxii, iracundi et difficiles ». (*Si ride*). Ora noi siamo vecchi, almeno in buona parte, ma facciamo delle discussioni che sono intonate alla più grande amorevolezza e alla più grande serenità; esaminiamo i problemi con molta pacatezza e, se anche ci divide qualche

volta una opinione, se anche su un certo punto noi non possiamo far concordare il nostro pensiero, nessun dissenso è così profondo da tradursi in una asperità personale e neanche in una rudezza di forma.

Vediamo un po' se io posso, e lo faccio volentieri, concordare con quanto ha detto l'onorevole Suardo in ordine alla viabilità della quale egli principalmente si è occupato. L'on. Suardo ha cominciato col fare una constatazione circa la vecchiazza della legge, allegato *F* della legge 1865, che ancora oggi regge per gran parte e disciplina le nostre opere pubbliche in quanto essa attribuisce e distribuisce i contributi e le spese che per i lavori pubblici eroga lo Stato. È vero; la legge ha 65 anni, è molto invecchiata, non corrisponde più completamente a tutti i bisogni cui dovrebbe corrispondere, perchè in questi 65 anni i mezzi tecnici della viabilità si sono molto sviluppati, hanno progredito e quindi abbiamo un po' una legge vecchia per bisogni nuovi. Io concordo perfettamente che sarebbe bene aggiornarla; e poichè nel discorso dell'onorevole ministro alla Camera ho visto che egli si propone di aggiornare la legge sui porti che ha 65 anni, (tal quale proprio come l'allegato *F* sui lavori pubblici), nella mia relazione io ho rivolto all'onorevole ministro la preghiera di rendersi interprete presso il ministro Guardasigilli perchè arrivi a portarci la legge sulla marina mercantile, che è indispensabile sia coordinata con quella dei porti; ed ora volentieri mi associo al desiderio dell'on. Suardo e unisco alla sua la mia preghiera, perchè l'onorevole ministro, quando ne abbia il tempo e l'opportunità, (e nella sua energia giovanile certamente troverà questa e quello), ci prepari un ammodernamento, un aggiornamento della legge del 1865, allegato *F*; così eviteremo alla legge quelle infedeltà che l'onorevole Suardo trova riprovevoli nella condotta dei mariti di mogli sessantacinquenni. (*Si ride*).

L'on. Suardo si è preoccupato molto dello sviluppo dell'automobile, ed ha associato le necessità dell'automobilismo allo sviluppo delle autostrade. Mi permetto di distinguere, pur essendo completamente d'accordo, in sostanza, con quanto ha detto l'on. Suardo. Egli ha reso giustizia alla Commissione di finanza la quale ieri è stata dal collega Conti definita una vestale (ma forse qualche volta avrebbe meritato un po' di

rogo per la meno vigile custodia del bilancio): riconoscendo che la relazione della Commissione dice cosa opportuna quando dichiara che *adesso* (e per quanto non si tratti di strade che interessino la difesa nazionale, per le quali non ci sono limiti e non ci sono remore) non convenga allo Stato assumere impegni nuovi nè di sovvenzioni nè di garanzie. Oggi nelle condizioni in cui siamo, non dirò di strettezze, ma di non abbondanza delle disponibilità da destinare ai lavori pubblici, non crediamo che convenga di dare alle autostrade maggiori contributi di quelli che ad esse sono già assegnati, e che debbono essere mantenuti sia per le tre autostrade in esercizio sia per le tre autostrade in costruzione. Arresto temporaneo del ritmo di progresso: nient'altro. Ma non sarà sfuggito all'on. Suardo un altro punto della relazione della Commissione la quale ha un merito solo (la brevità), ove, parlando delle strade ordinarie, è di nuovo detto che bisogna che queste siano poste in una condizione di manutenzione tale da potere permettere un largo sviluppo al traffico automobilistico, utile per avvicinare i produttori ai consumatori, utile per prevenire gli inurbamenti eccessivi. Dunque siamo perfettamente d'accordo. L'automobilismo non è da considerare come un traffico di lusso, tutt'altro. L'automobilismo oggi è un traffico necessario: non posso arrivare forse a chiamare lusso (come, con una figura retorica, l'on. Puricelli ha detto in un suo bellissimo scritto) quello di *non avere un automobile*. (Iarità). No, che proprio sia un lusso non avere l'automobile non oserei dichiararlo! Ma è certo che l'automobilismo non è fatto a scopo di lusso, anzi a scopo di lusso risponde più una pariglia di cavalli che non un'auto. L'auto serve all'uomo di affari, e tutti noi, che siamo costretti alla dura necessità del lavoro, dobbiamo servirci dell'auto. L'auto costituisce un risparmio di tempo, l'auto costituisce un mezzo che oggi deve riconoscersi necessario allo sviluppo non soltanto del traffico di persone, ma anche di quello di cose.

D'accordo con l'on. collega Reggio, rilevo che l'automobile non può sostituire la ferrovia, L'automobile può collaborare con la ferrovia, e molto acutamente il collega Reggio ha detto che la collaborazione che l'auto deve dare utilmente per la economia nazionale alla ferrovia

è quella di sostituirsi a tutte quelle linee le quali erano oggetto delle domande continue, per ragioni elettorali, da parte dei deputati.

SANDRINI. Del tempo antico.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Qui, onorevoli colleghi, di deputati non ci sono che quelli del tempo antico. Io non dico che tutti facessero queste domande, ma sono sicuro che tutti mi ammetteranno che almeno le facevano i loro avversari. (Iarità). Che cosa si può fare per le autostrade? Se il capitale privato crede di rivolgersi alle autostrade, benvenuto. Eccodove discordo dal collega Suardo. Egli si è preoccupato di mostrarmi che chi mette i suoi denari nelle costruzioni di un'autostrada fa un cattivo affare. Io invece desidero che chi mette i denari nell'autostrada faccia un buon affare, perchè tutte le volte che voi vi troviate di fronte ad un qualsiasi imprenditore che fa dei cattivi affari, badate che voi contrattate con uno che vi farà rimettere sempre. (*Approva-zioni*). È necessario che chi intraprende la costruzione di un'autostrada sia un industriale che sappia fare i suoi conti. Eccetto il caso, eccezionalissimo, che taluno si induca a spendere denari per civismo. Vi possono essere di questi casi generosi, possiamo conoscere anche dei collaboratori economici a taluna autostrada, che abbiano inciso fortemente il loro patrimonio pur di dar vita ad un'iniziativa, che, fruttando fama e credito, costituiva una situazione di vantaggio e di privilegio, nell'interesse dell'economia del nostro Paese, e nell'interesse di chi vagheggiava affermarsi con simili intraprese all'estero. Ma io desidero che chi intraprende la costruzione di un'autostrada sappia fare i suoi conti e deve farli bene. E l'autostrada deve essere messa in condizioni di rendere. Perchè, senatore Suardo, si è diffuso, forse ingiustamente ed eccessivamente, sono il primo a riconoscerlo, questo senso di diffidenza verso le autostrade? Perchè dopo essersi vedute costruire le autostrade nei pingui lombardi piani, dove il traffico c'è, dove il capitale privato è accorso, dove non si è domandato finora allo Stato nessun sacrificio, la voglia, attratta dall'esempio, fece sì, che si domandassero altre autostrade. Forse se ne domandarono talune che non corrispondevano ad esigenze di traffico, forse si è sperato che si avverasse, come in America, il detto di Lincoln che facendo le strade

si creano le città, che cioè facendo le autostrade si creassero i traffici. Queste speranze non sono sembrate nè al ministro, nè alla Giunta del bilancio, nè a noi, tali da meritare di venire assecondate. Abbiamo sei autostrade, tre in esercizio e tre da fare. Facciamo quelle da fare ed esercitiamo quelle in esercizio. Il giorno in cui le condizioni della finanza saranno migliori, il giorno in cui oltre a quelle strettamente necessarie potremo, con la sovrabbondanza del gettito fiscale, accudire e servire anche alle necessità meno urgenti di quelle cui oggi dobbiamo assolutamente provvedere, aiuteremo anche le autostrade, almeno quelle che riconosceremo capaci, dopo aiutate, di vivere coi redditi propri.

Il senatore Suardo reclamò poi non solo l'attenzione del Senato, che egli ha avuta tutta, ma anche l'attenzione del Governo, sopra l'opera dell'autostrada pedemontana, in quanto questa strada, secondo l'opinione dei tecnici — io sono perfettamente ignorante in questa materia — risponde a delle necessità di difesa nazionale. Io ripeto sempre, onorevoli colleghi, che se non si deve spendere una lira di più di quel che è necessario per difendersi, però neppure deve spendersi un centesimo di meno di quanto occorra alla difesa nazionale, sia per le strade, per le armi, per gli approvvigionamenti; su ciò concordiamo tutti.

Il senatore Suardo ci ha fatto qualche paragone, che trova appunto la sua giustificazione nella vecchia legge. Egli ha detto: guardate, ci sono delle ferrovie secondarie le quali hanno avuto ed hanno dei trattamenti che non sarebbero oggi più giustificati. È vero, ma ci sono gli impegni, i patti che debbono essere rispettati. Quando verrà la scadenza degli accordi può darsi che si possa togliere una parte dei contributi alle ferrovie secondarie per permettere alla saviezza amministrativa del Governo di attribuirli alle autostrade, oppure a rendere possibili e suscettibili di un buon traffico automobilistico talune strade comuni.

Il senatore Suardo ci ha parlato delle calabro-lucane, ci ha parlato delle ferrovie secondarie sarde.

Per le calabro-lucane, ricordo le precedenti discussioni: siamo vincolati con degli impegni. Per le secondarie sarde, non solo per un obbligo di gratitudine verso la fedelissima Sar-

degna, ma anche per il riflesso che l'aviazione ha reso l'isola di Pasquale Paoli una punta di pugnale troppo vicina al cuore d'Italia, per la Sardegna dico, qualunque viabilità, qualunque presidio, qualunque ampiezza di mezzi, non può essere limitata. Sono certo che il senatore Suardo sarebbe il primo a sacrificare un'autostrada nel Bergamasco alle strade di Sardegna. (*Approvazioni*).

Il senatore Suardo ci ha anche, con grande interesse mio, e penso di tutti noi, parlato dell'opera sua come Commissario nella Pedemontana. Creda il senatore Suardo che non soltanto con grande attenzione, ma con sentimento di vero affetto amichevole noi lo abbiamo ascoltato. In fondo egli ha detto che, chiamato a prestare un ufficio — e ne aveva prestati altri altissimi — ha risposto con una parola che per quelle sue valli non è ignota. La parola che il 9 agosto 1866 risuonò da Condino a Bezzecca e da Storo all'Ampola: « Obbedisco », la parola di Garibaldi. Egli ci ha detto che dà questa sua opera continua con intelletto di amore, egli ci ha detto che a quest'opera tutta la laboriosa provincia sua coopera volenterosamente.

Io credo di non essere in errore nel dirgli che tutto il Senato plaude a quest'opera sua e a quella dei suoi conterranei.

L'on. Reggio ha toccato quattro argomenti interessantissimi; e prima di tutto ha parlato dei porti. Rammemorando la legge del dicembre 1928 la quale costituisce la possibilità dei porti franchi, ci ha detto che sarebbe opportuno si decidesse una buona volta la esecuzione della costruzione del porto franco di Genova, perchè il deciderla inferisce sulla situazione finanziaria del consorzio per la realizzabilità delle aree risultanti dallo spianamento di S. Benigno e perchè d'altronde bisogna pur sapere una buona volta come questa costruzione debba avvenire e se questo porto franco debba farsi o no. Io ringrazio il senatore Reggio di avermi dato un nuovo argomento per pregare l'onorevole ministro di sottoporre al Capo del Governo la opportunità di riesaminare la competenza del Ministero dei lavori pubblici e cioè di riesaminare se, essendovi un Ministero dei lavori pubblici, i lavori pubblici non debbano essere fatti tutti da questo Ministero: se vi sono dei lavori pubblici i quali per ragioni di

specializzazione non possono essere affidati al Ministero dei lavori pubblici perchè per esempio il Genio civile non abbia quella specifica particolarissima competenza che è richiesta da determinate costruzioni, o perchè occorra qualche altro intervento che non rientri nella sfera di competenza del Ministero dei lavori pubblici, pazienza, si facciano pure delle eccezioni. Ma teniamo presente che noi abbiamo un corpo del Genio civile del quale tutti fanno gli elogi; (ne ha fatto gli elogi più meritatamente sperticati il ministro Giuriati, le cui benemeritenze come ministro dei lavori pubblici non possono essere dimenticate; ne ha fatto l'elogio l'attuale onorevole ministro dei lavori pubblici l'anno scorso quando, come sottosegretario di Stato, discusse qui il bilancio dei lavori pubblici, e ne ha fatto recentemente gli elogi anche nel discorso pronunciato alla Camera dei deputati; la Commissione di finanza da anni si associa a questi elogi e qualche volta ne ha preso anche l'iniziativa) oggi questo Corpo diminuisce, si sfalda, come si rileva dal bilancio. Perchè, invece, non lo utilizziamo, perchè, invece, volendolo rinsanguare (sono le parole dell'onorevole ministro) non cerchiamo di fare in modo che quando sarà rinsanguato ci dia tutto il lavoro che può dare?

Se volete la unità di criteri, la unità amministrativa, la unità di indirizzi, bisognerà anche avere la unità del Dicastero. È di competenza del Capo del Governo l'esame della questione ed io non gliela posso far pervenire se non per il tramite del ministro dei lavori pubblici. Quindi io attendo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, portando al Capo del Governo la espressione dei desideri della Commissione di finanza, ci venga a dire un giorno che questi desideri hanno trovato accoglienza, perchè se saranno ragionevoli certamente verranno accolti e, se non troveranno accoglienza, vuol dire che vi saranno ragioni peggiori di quelle che la Commissione di finanza ha creduto di prospettare.

L'on. Reggio ha pure parlato delle ferrovie dicendo che noi dobbiamo concentrare tutti i nostri grandi sforzi sopra le grandi linee, e dobbiamo, anzichè seguire l'antico sistema di creare linee piccole o di dettaglio, vedere che le grandi linee abbiano non soltanto dotazione di mezzi tecnici, e questo rientra nella

competenza del ministro delle comunicazioni, ma anche abbiano tracciati adeguati a rispondere al grande traffico; e questo rientra nella competenza del ministro dei lavori pubblici. (Anche qui abbiamo interferenze di queste due competenze).

Il rilievo fatto dall'on. Reggio è perfettamente giusto. Egli ha ricordato i vantaggi che già si sono ottenuti dalla direttissima Roma-Napoli. Ha con sicuro auspicio prevenuto e preveduto i vantaggi grandissimi che si ricaveranno dalla Bologna-Firenze.

Poi si è fermato al ventiduenne progetto della direttissima Genova-Arquata e ha detto che, come la Desdemona di Shakespeare, era nata sotto maligna stella. Speriamo che non venga un Otello a soffocarla. È certo che questa linea ha bisogno di richiamare a sé non soltanto l'attenzione del ministro, ma anche effettivamente le cure del Governo per essere eseguita. Che cosa volete che vi dica? Volete che vi dica che essa è una linea di capitale importanza, a cui i quattro surrogati e il quinto in corso non valgono a supplire, tanto più in vista di un avvenire che speriamo di continuo progressivo aumento del traffico nel porto di Genova?

Facciamo il voto perchè si trovino i 900 milioni, il miliardo, che bisognerà spendere per l'esecuzione della grande costruzione. Cosa volete che vi dica: le necessità del momento, le ristrettezze! Potrei dirvelo con un distico di un poeta inglese, almeno questo vi conforterebbe: Tennyson il poeta del periodo aureo della Regina Vittoria scriveva questo preciso distico...

(Oh questa eterna canzone della mancanza di denari che tormenta gli uomini pubblici!)

Vi potrebbe confortare, perchè vuol dire che anche nella ricca Inghilterra, nel periodo di maggior ricchezza inglese, gli uomini pubblici si sentivano contristati e contrariati nelle loro aspirazioni e nei desideri delle popolazioni, dalle ristrettezze del bilancio e dalle ristrettezze delle finanze. E per iscusarmi di recitarvi due versi del poeta inglese, invoco quel che scrisse nelle sue « Memorie » un poeta tedesco, il Goethe, il quale affermava che la poesia se non avesse servito ad altro, avrebbe servito almeno, sollevandoci in alto, a liberarci dal peso dei fardelli quotidiani e delle noiose cure della vita.

La conclusione brutale è questa: oggi altre esigenze richiedono maggiori contributi dalla finanza dello Stato. Non sono diminuiti i gettiti fiscali, non sono state sperperate somme alcune, ma abbiamo vivaddio bisogno di difenderci e di spendere per la difesa del nostro Paese.

L'on. Reggio ci ha parlato delle sistemazioni idrauliche montane.

Non si può non unirsi agli elogi che egli fa dalle grandi intraprese che hanno saputo utilizzare le acque a vantaggio dell'Italia, rendendo parzialmente indipendente la nostra economia industriale dal contributo, ancora largo, che si paga all'energia termica sotto forma di carbone importato dall'estero.

Ma anche nei riguardi di quello che ha detto l'on. Reggio io sono costretto, come ho fatto nei riguardi di quello che ha detto l'on. Suardo, a fare qualche riserva.

L'on. Reggio ha pregato il ministro ad adottare le precauzioni di Ulisse, turarsi cioè le orecchie con la cera per non sentire le sirene, ossia le voci di coloro che chiedono dei ribassi o dei calmieri sui prezzi dell'energia elettrica, giacchè questo turberebbe le imprese idroelettriche che hanno mostrato tanto coraggio nelle iniziative e poi anche perchè queste imprese, avendo contratto dei prestiti all'estero, potrebbero trovarsi in condizioni di difficoltà rimpetto ai loro creditori.

Questo ultimo argomento non m'impressiona eccessivamente. Io sono tranquillo che i savi amministratori delle industrie elettriche, di quelle bene amministrate (se ce ne sono alcune male amministrate, esse falliranno) avranno fatto saviamente i loro calcoli circa la possibilità di pagare i debiti accessi.

Io rilevo anche che l'industria idroelettrica va costantemente progredendo. Io ho fatto per circa 40 anni l'avvocato e mi sono trovato anche a contatto con gente che aveva delle idee sbagliate; il 5, il 7 per cento delle teste non ragiona bene, ma in generale tutte le volte che mi sono incontrato con uomini d'affari ho visto gente che sapeva dove voleva andare e faceva i suoi calcoli prima, precalcolava cioè nelle industrie che sono a lungo rendimento, come gli acquedotti e come le industrie elettriche, quello che poteva ricavare, e quando

lo avrebbe potuto conseguire, e si rendeva conto delle possibili oscillazioni dei prezzi.

Ora un'altra volta qui al Senato è stata sollevata la questione dei prezzi dell'energia elettrica, proprio in occasione di una discussione del bilancio dei lavori pubblici. E anche allora io avevo l'onore di parlare a nome della Commissione di finanza. Noi siamo un po' vincolati dai nostri precedenti: la Commissione di finanza che ha il torto di farmi fare il relatore nei bilanci dei lavori pubblici, ed io che l'ho fatto 13 e 14 volte.

E allora noi stessi abbiamo preso la iniziativa di raccomandare al ministro che vedesse un po' se eventualmente, avuti i debiti riguardi alla stabilità delle imprese idroelettriche, non potesse il Governo in qualche modo intervenire per l'attenuazione dei prezzi.

Io ora non dico che questo si possa o non si possa fare adesso; in questo momento mi mancano elementi ed io non voglio avventare nessuna affermazione, e neanche lanciare nessun dubbio, intendiamoci bene, che possa comunque essere inteso in senso contrario ai valori industriali idroelettrici italiani.

Io non ho gli elementi necessari per essere proprio persuaso che anche la Commissione di finanza debba confortare il ministro dei lavori pubblici a non ascoltare i consumatori dell'energia elettrica i quali chiedono vengano ribassati i prezzi del loro consumo. Io invece dico al ministro: vedete senza preoccupazioni, senza prevenzioni; ma se il consumatore può ottenere un trattamento alquanto migliore, ebbene, l'interesse del consumatore è tanto generale e imponente, non dico da prevalere oltre i giusti limiti, ma da essere tenuto in conto entro i giusti limiti, anche in confronto degli interessi degli industriali.

L'on. Reggio ha chiuso il suo limpido discorso occupandosi del personale; egli ci ha detto che gli allievi dei nostri politecnici che arrivano ad essere dirigenti del nostro genio civile sono veramente ottimi. Egli è anche un così bravo e valente ingegnere, riconosciuto come tale tra i migliori d'Italia, che il suo elogio non può che riuscire gradito, come l'elogio di un competente, a tutti coloro ai quali l'ha indirizzato.

Egli ci ha detto che la massa degli operai è ottima; ed io di ciò sono convintissimo. Io credo che le masse degli operai in tutta Italia

e in tutte le branche del lavoro siano veramente buone. Ha detto invece che c'è una classe intermedia la quale occorrerebbe migliorare, e che questo miglioramento si può ottenere facendo rendere più numerose le frequenze alle scuole di avviamento al lavoro opportunamente istituite all'uopo. Certo se noi riusciamo a produrre a poco per volta anche quella quantità di capi d'opera (non voglio usare il francesismo *contre-mâtres*) di cui abbiamo bisogno in tutta la nostra industria, faremo quello che un nostro antico collega, il generale Marselli, diceva essere indispensabile per l'organizzazione dell'esercito militare; creare cioè i buoni sottufficiali, i sergenti nella funzione industriale, questi capimastri (veramente non è la parola) questi capi d'opera, questi *contre-mâtres*, i quali esplicano proprio la funzione che il sottufficiale esplica nell'esercito, giacchè sono il collegamento fra il dirigente e l'esecutore materiale. Io confido che a poco per volta, soprattutto attraendolo con delle remunerazioni economiche sufficienti, anche questo personale medio si riuscirà ad ottenerlo buono.

Il collega Suardo ha ricordato che la Commissione chiude la sua relazione con un richiamo all'ammonimento di sant'Ambrogio, che era un santo milanese e romano: (egli disse: « ita christiani uti romani sint ») il peggiore dei peccati essere quello di non aver fiducia nelle nostre forze: se c'è un momento in cui tutti dobbiamo dare l'esempio di sentirci sufficientemente certi del nostro avvenire, lungo per voi, breve per me, è proprio il momento attuale: andiamo avanti, non si ritorna indietro, siamo sicuri del nostro avvenire. (*Applausi, congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, la speciale fisionomia che presenta quest'anno lo stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici per il prossimo esercizio; le note illustrative della Commissione di finanza che l'accompagnano; l'ampia esposizione che ebbi l'onore di fare tre settimane fa nell'altro ramo del Parlamento, e più ancora il costante interessamento col quale il Senato segue le varie forme di attività del potere esecutivo, mi dispensano dal pronunziare

un lungo discorso, e mi consigliano invece a fare brevi dichiarazioni, che valgano a chiarire maggiormente, di fronte al Parlamento ed al Paese, la contingente situazione che si è delineata nel campo delle opere pubbliche.

A ciò mi induce anche qualche affermazione, che è emersa nella pregevole relazione stesa, per conto della Commissione di finanza, dal relatore on. Rolandi Ricci, al quale rivolgo il mio ringraziamento per le parole benevole che ha voluto indirizzarmi.

Lo stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici per il prossimo esercizio contiene uno stanziamento complessivo di 1,000,150,520 di lire, con una differenza in meno, di fronte all'esercizio in corso, calcolando anche le variazioni avvenute per la creazione del Ministero dell'agricoltura, di lire 316,143,580, che incide quasi completamente nella parte straordinaria.

Tenuto conto poi dei residui disponibili al 30 giugno dello scorso anno e di quelli che si presume risulteranno alla stessa data del 1930; si avrà fra i due bilanci, fra conto competenze e conto residui, una differenza in meno di disponibilità di oltre 600,000,000.

Queste cifre rappresentano un aspetto del rallentamento di attività che le superiori esigenze dello Stato impongono al mio Ministero, ed una espressione quanto mai tangibile di quella politica di limitazioni delle spese che il Governo Fascista raccomanda agli Enti locali, ma è costretto ad imporre anche a se stesso.

Tale politica, e le ripercussioni che essa ha apportato sul bilancio in discussione, trova, come è naturale, consenziente la Commissione di finanza del Senato, e per essa il suo illustre relatore che « l'approva senza alcuna riserva e con plauso ».

Il senatore on. Rolandi Ricci, però, non loda soltanto le riduzioni, ma esprime « il desiderio e l'augurio che, durante il prossimo esercizio finanziario, nessuna provvidenza dal Governo, sotto nessuna forma, intervenga a riaumentare la spesa oggi prevista ».

Lo stesso relatore, dopo aver ricordato lo sforzo veramente gigantesco fatto dal Regime sino ad oggi, nel campo delle opere pubbliche, e dopo averne elogiato l'indirizzo, traccia quello che dovrebbe essere, in rapporto alle contingenze del momento, l'ulteriore programma di attività del Ministero e dice:

« È ovvio che avendo meno danaro da spendere nelle opere pubbliche, lo si spenda soltanto prima nel continuare quelle che sono indispensabili, poi quelle che riescano di una utilità certa ed immediata o prossima, e successivamente nel proseguire e compiere quelle opere intraprese, le quali, interrompendosi, cadrebbero in rovina, generando danni o procurando gravi perdite del danaro già spesi ».

« Questa facoltà di discernere e giudicare, con serena e consapevole volontà onde fare per il meglio, resta affidata alla discrezione del Potere esecutivo, e non può essere ragionevolmente e praticamente influenzata o limitata da pareri preventivi del Parlamento: l'uso fattone dal ministro potrà formare oggetto di esame critico soltanto quando egli avrà tradotta in atti la facoltà consentitagli ».

« Noi abbiamo intanto piena fiducia che alla mente dell'onorevole ministro sarà sempre presente il *Ricordo* del Guicciardini: « Non consiste tanto la prudenza della economia nel sapersi guardare dalle spese, perchè sono molte volte necessarie, quanto il sapere spendere con vantaggio ».

« E questa prudenza deve tanto più disciplinare la destinazione della spesa quando il denaro appena basta al bisogno ».

« È pure ovvio che non sarebbe ascoltabile la domanda di assegnazione di maggiori somme per intraprendere adesso opere nuove ».

Le osservazioni fatte in questa parte della relazione dell'on. Rolandi Ricci, per il modo come sono concatenate fra di loro, sono tali da prestarsi a non esatte interpretazioni e mi inducono a soffermarmi su alcune di esse.

Credo quindi opportuno di ricordare in questa sede ciò che prospettai nell'altro ramo del Parlamento, circa la speciale struttura contabile del bilancio dei lavori pubblici.

Gli stanziamenti del bilancio, esclusi quelli di parte ordinaria, destinati alle spese di carattere generale, alle manutenzioni periodiche, al funzionamento di alcuni servizi, e non quindi alla costruzione di opere straordinarie, rappresentano non possibilità d'impegno ma limite di pagamento, in rapporto agli impegni già accesi o a quelli che andranno ad accendersi.

Essi perciò sono la conseguenza dei pro-

grammi eseguiti od in corso, non la impostazione dei programmi da svolgere.

Per fare delle nuove opere o per sviluppare quelle in corso, oltre agli impegni già accesi, occorrono o delle autorizzazioni di legge o dei limiti speciali d'impegno.

La legge del bilancio fissa il limite d'impegno per le annualità relative ad opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali, in 25 milioni, che sono già quasi completamente ipotecati da queste ultime esigenze.

Nessun limite d'impegno per opere straordinarie a pagamenti non differiti la Finanza ha potuto sino ad oggi consentire al mio Ministero, così come è avvenuto sino all'esercizio 1928-29.

Nell'esercizio in corso, oltre il limite d'impegno per annualità, per assicurare la prosecuzione di alcune opere o per fronteggiare improvvise esigenze sopravvenute, si ottennero delle speciali autorizzazioni di legge e si utilizzarono le economie accertate sugli impegni precedenti.

È questo l'aspetto saliente delle limitazioni che sono imposte al Ministero dei lavori pubblici, e che hanno già avuto ed avranno maggiormente incidenza dal prossimo esercizio per l'impostazione di nuove opere, o per la prosecuzione di quelle in corso, per cui occorrono ulteriori finanziamenti.

Così chiarita la struttura contabile del bilancio, risulta evidente, per quanto riguarda la limitazione degli stanziamenti nella parte straordinaria, che questi hanno valore di presunzione di sufficienza, mentre per quanto si riferisce ad impegni risulta dimostrato che, se non vi saranno provvedimenti ulteriori, non si potrà parlare di programma per l'avvenire.

Il relatore però, mentre esprime « il desiderio e l'augurio che durante il prossimo esercizio finanziario, nessuna provvidenza del Governo, sotto nessuna forma, intervenga a riaumentare la spesa oggi prevista », ammette implicitamente che provvidenze speciali debbano sopravvenire quando, in rapporto alla diminuita possibilità di spendere nel campo delle opere pubbliche, raccomanda che il danaro « si spenda soltanto prima nel continuare le opere che sono indispensabili, poi quelle che riescano di una utilità certa ed immediata o prossima, e succes-

sivamente nel proseguire e compiere quelle opere intraprese, le quali, interrompendosi, cadrebbero in rovina, generando danni o procurando gravi perdite del denaro già spesi».

A quali opere si riferisce il relatore nel fare questa graduatoria, nella quale peraltro io metterei al primo posto le opere che interrompendosi andrebbero in rovina?

A quelle che sono in corso, e che hanno avuto impegni corrispondenti a tutta la loro esecuzione, oppure a quelle che ebbero impegni solo per una parziale esecuzione, ma che sarebbe un errore ed un danno lasciare incomplete?

Se si riferisce alle prime, è implicito che non è da parlarsi di scelta e di graduatoria, perchè esse furono fatte con oculatezza a suo tempo, ma piuttosto di sufficienza o di insufficienza degli stanziamenti per il loro pagamento; se invece si riferisce alla seconde, è chiaro che esse non potranno aver completamento se non con nuove autorizzazioni di legge, e quindi con nuovi impegni.

È evidente dunque che se il Governo, il quale non ha mancato, di sua iniziativa, di imporsi nel campo delle opere pubbliche una parentesi di raccoglimento, sarà costretto nel corso dell'esercizio ad adottare ulteriori provvedimenti a favore del mio bilancio, ciò farà senza venir meno a quella politica di limitazione delle spese, che ha annunciata senza esitazioni fin dallo scorso anno, solo preoccupato di evitare gravi inconvenienti al proseguimento delle opere in corso, o immedesimato dalla necessità di fronteggiare speciali esigenze che non ammettono ulteriori dilazioni o che per cause diverse possano eventualmente sopravvenire.

Io credo che l'onorevole relatore, al Governo, si regolerebbe allo stesso modo.

Non ha egli ricordato il monito del Guicciardini?

« Non consiste tanto la prudenza della economia nel sapersi guardare dalle spese, perchè sono molte volte necessarie, quanto il sapere spendere con vantaggio ».

Ebbene, l'illustre relatore sa che tale monito è la norma della politica del Governo Fascista.

Posso, quindi, assicurarlo che anche per l'avvenire sarà la norma dell'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Non sarà male però ricordare ancora una volta che tale attività, se ha già delle limitazioni nel campo delle spese e più ancora in quello degli impegni, che rappresentano le spese di domani, mantiene ancora, nel campo tecnico, nonostante alcune sospensioni di opere, per gli impegni numerosi accesi dal Ministero dei lavori pubblici nel passato e per la sopravvenuta creazione dell'Azienda della strada, una consistenza generale di lavori, alla fine di febbraio del corrente anno, per opere in gestione diretta, in concessione o sussidiate, di lire 3,800,000,000. È da augurarsi peraltro che prima che la incidenza della limitazione delle spese si ripercuota notevolmente nel campo tecnico, possano diminuire le ragioni di ordine superiore che hanno indotto tale necessità e possano aumentare di pari passo le possibilità finanziarie per lo Stato.

Chiarita così quella che è la parte fondamentale del bilancio, passerò ad esaminare alcune delle osservazioni fatte, con la solita passione e competenza, dal relatore senatore Rolandi Ricci.

A proposito della opportunità o meno di affrontare ulteriori riforme nell'organizzazione del Ministero, il relatore ha riconosciuto che non convenga di modificare ulteriormente l'ordinamento del Ministero, il quale ha già avuto molte riforme; alcune di queste sono state felicissime, come quella dei Provveditorati per le Opere Pubbliche, e l'altra della Azienda Autonoma della Strada, che son passate vittoriosamente al vaglio della prima esperienza. Altre sono in corso di assestamento. Non è questo dunque il momento, tanto più che ora bisogna limitare le spese, di pensare a nuovi ritocchi.

Il relatore però, prima nella relazione, e poi nel suo discorso di poc'anzi, ha prospettato la convenienza, ripetendo quanto è stato detto anche dalla Giunta del bilancio, nell'altro ramo del Parlamento, di concentrare tutte le opere pubbliche, tranne eventualmente quelle che abbiano una specialissima competenza, nel Ministero dei lavori pubblici. Io ripeterò all'onorevole relatore quello che ho già detto alla Camera: in base alla legge del Primo Ministro, il Capo del Governo vedrà a suo tempo se convenga o meno adottare qualche provvedimento in materia. A proposito del Consiglio

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1930

superiore dei lavori pubblici, credo che lo stampatore sia incorso in un errore quando ha attribuito a me l'intenzione di voler accrescere, con la riforma del Consiglio superiore, a quell'Alto Consesso prestigio ed « alacrità ». È implicito che io non potevo pensare di voler accrescere « alacrità » ad un Consiglio che, come ho rilevato pochi giorni fa alla Camera, nell'ultimo anno ha esaminato molte migliaia di pratiche, per una competenza di spese di oltre 5 miliardi.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Io avevo scritto « autorità ».

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Comunque, a me è sembrato opportuno non lasciar passare inosservato questo errore tipografico, che certo non può rappresentare il mio pensiero e che il relatore afferma non rappresentare il suo. Ad ogni modo, io l'ho rilevato perchè esso mi offre la possibilità di dire anche in quest'Alta Assemblea che la riforma mira unicamente ad aumentare il prestigio e la competenza del Consiglio, il quale assolve già brillantemente il suo compito.

La riforma è già pronta...

ROLANDI RICCI, *relatore*. Scusi, onorevole ministro, qui nel testo definitivo si legge « autorità ». Vuol dire che ella ha una cattiva bozza.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho una delle copie distribuite. Sono per altro lieto che l'errore sia stato corretto. Non potevo però lasciarlo passare inosservato. Dicevo che la riforma del Consiglio superiore è già pronta: essa solo per alcuni aspetti è ancora oggetto di accordi tra i Ministeri interessati, ma io confido che tra brevissimo tempo potrà entrare in funzione. Con la riforma, il Consiglio superiore non avrà solamente maggiore snellezza di movimenti, ma anche maggiore competenza, aggiungendosi a quella tecnica, entro certi limiti, anche quella amministrativa.

Tale sistema garantirà una più sollecita evasione delle pratiche.

L'onorevole relatore ha voluto anche elogiare l'istituzione dei Provveditorati. Ho dichiarato alla Camera che il Governo ne ha deciso il mantenimento, non soltanto perchè esso è previsto dalla legge in 10 anni, ma anche

perchè quegli istituti hanno dato già ottimi risultati.

Per contingenze sopravvenute, i Provveditorati non hanno potuto sprigionare, in questi ultimi tempi, una vasta forma di attività. Essi, però, nel Mezzogiorno e nelle isole, e l'Ispettorato nella Maremma, hanno rappresentato e rappresentano la rinascita economica di quelle regioni ed il coordinamento di tutte le iniziative tecniche, alcune delle quali furono in passato ispirate a fini elettoralistici.

Si deve alla istituzione dei Provveditorati se alcuni problemi, che si perdevano nei vicoli ciechi della politica paesana, hanno potuto ritornare alla visione delle grandi linee, e se si è riusciti felicemente ad avvicinare i numerosi bisogni di quelle popolazioni alle disponibilità tecniche e finanziarie dello Stato. Anche in un momento di rallentamento di attività da parte del Ministero, i Provveditorati meritavano dunque di essere mantenuti in vita. Salvando quegli Istituti, si è salvata una attrezzatura tecnico-amministrativa, che ha già dato buona prova, e che potrà riprendere al momento opportuno in pieno la sua attività, e si è riaffermata la solenne promessa del Governo per la completa rinascita del Mezzogiorno e delle Isole.

A proposito del personale, è stato rilevato dal relatore che sono stati fatti 13 milioni di economia. Ciò non è precisamente esatto, perchè i 13 milioni di economia riguardano in parte il personale e in parte altre spese generali.

A proposito degli acquedotti, il relatore ha formulato l'augurio che possano essere portati a compimento con sollecitudine, rappresentando essi indiscutibilmente l'elemento base di rinascita di alcune regioni. L'on. Rolandi Ricci sa che il Governo dà particolare cura a questo tipo di opere pubbliche, sia in esecuzione diretta che eseguite dagli Enti locali con contributi del Governo.

Assicuro l'onorevole relatore che, sia pure fra le attuali difficoltà, i lavori degli acquedotti, quelli delle fognature, ed in genere le opere igieniche, continuano ad avere notevoli disponibilità finanziarie da parte del Ministero dei lavori pubblici. Proprio in questo esercizio abbiamo raddoppiato il fondo per contributi. Mi auguro che anche nel nuovo esercizio la finanza vorrà accordare le stesse somme. Ciò

darà nuove possibilità per fronteggiare i numerosi bisogni che esistono in questo campo nel Mezzogiorno d'Italia e nelle Isole.

La questione dei porti è stata oggetto di particolare attenzione da parte del Senato, non soltanto in questa discussione, ma anche in occasione della discussione del bilancio delle comunicazioni. Il problema del porto di Genova, in ispecial modo, in questi ultimi tempi, sia alla Camera che al Senato, ha richiamato il fervido interessamento di eminenti parlamentari.

L'on. Rolandi Ricci, nella sua relazione, e testè il senatore Reggio, nel suo discorso, hanno prospettato l'inconveniente che si profila per alcuni porti del Mediterraneo a causa della concorrenza dei porti nordici, del Belgio, dell'Olanda e della Germania.

Tutto ciò è esatto. Il relatore ed il Senato sanno però che, se una concorrenza esiste, non esiste peraltro un disinteresse da parte del Governo Nazionale. Anzi, una delle forme più brillanti di attività del Governo fascista, è stata quella rivolta alle opere marittime, specie dei grandi porti.

È di questi ultimi anni lo sviluppo delle costruzioni portuali a Trieste, a Venezia, a Marghera, a Bari, a Palermo, a Livorno, a Catania, a Cagliari, ad Ancona. Il Governo dunque si rende conto che lo sviluppo di tali costruzioni e l'attrezzatura dei porti, specie dei grandi porti, per una Nazione come l'Italia, che è protesa come un immenso molo nel Mediterraneo, rappresenta indiscutibilmente uno degli elementi vitali della rinascita economica del nostro Paese. Il Governo perciò non ha lesinato i mezzi: centinaia e centinaia di milioni sono stati destinati alle costruzioni marittime dei grandi porti. Ultimamente notevoli provvedimenti sono stati anche adottati per i porti medi e piccoli, per oltre 100,000,000.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Per 105,000,000.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. È evidente che il Governo, se ha sviluppato questa sensibilità per le opere portuali, l'ha maggiormente sviluppata per il porto di Genova, che rappresenta la chiave di volta del nostro movimento di esportazione e di importazione, che è a breve distanza da un altro grande porto straniero nel Mediterraneo,

e verso il quale più punta la concorrenza dei porti del mare del Nord.

Devo ricordare al Senato che per il porto di Genova, a favore del quale il senatore Reggio ha chiesto il sollecito inizio di funzionamento della zona franca e la costruzione della direttissima Genova-Arquata, sono in corso notevoli lavori. Il Consorzio portuale, presieduto con amore dal marchese Negrotto Cambiaso, succeduto a S. E. Cagni, che tanta passione e tanta attività ha spiegato per l'avvenire marinaro di Genova, nulla trascura per mettere il porto in piena efficienza. Attualmente si sta provvedendo alle seguenti opere:

1) Primo gruppo dei lavori del bacino Mussolini, comprendente la costruzione di una diga esterna per metri 800 di lunghezza, la costruzione di due sporgenti lunghi metri 400 e larghi metri 130; secondo gruppo dei lavori del bacino suddetto, comprendente il completamento della diga esterna sino alla foce del Polcevera per oltre 1050 metri; il molo sottoflutto sulla sinistra del Polcevera per metri 813.

Questi lavori per un ammontare di 130,000,000 di lire sono bene avviati e potranno essere ultimati nel 1932.

La Società anonima lavori del porto, assuntrice dei lavori stessi, ha recentemente approntato un nuovo grande pontone di 500 tonnellate che agevolerà grandemente il sollecito compimento delle opere stesse. In relazione alla esecuzione di questi lavori, si sta provvedendo allo spianamento del promontorio di S. Benigno, in dipendenza del quale fu provveduto alla costruzione delle nuove grandi caserme di Albenga e di Asturla recentemente compiute.

2) Completamento del prolungamento del molo Duca di Galliera e della testata del molo Cagni, per un ammontare di 7,000,000 di lire: queste opere saranno ultimate entro il 1930.

3) Prolungamento del bacino n. 3 per renderlo capace di accogliere i più grandi transatlantici per un ammontare di 5,000,000 di lire; lavoro che sarà compiuto entro il maggio dell'anno prossimo.

4) Grande stazione marittima per passeggeri sul ponte dei Mille, con relativo viadotto di congiungimento alla strada conducente alla stazione Principe. Questo lavoro è pressochè compiuto. Sono in corso i provvedimenti per

prolungare ulteriormente il ponte dei Mille, per la trasformazione ed il prolungamento del vicino ponte Andrea Doria, allo scopo di offrire maggiori comodità di accosto ai grandi transatlantici. Per facilitare tali manovre, è in corso il taglio della testata del molo vecchio.

Sono anche in corso la costruzione dei nuovi magazzini sulle calate del Passo Nuovo, l'aprestamento di nuovi apparecchi di scarico ed opere minori accessorie per facilitare le operazioni d'imbarco e lo sbarco delle merci. Col concorso infine del Municipio e della Provincia, si è provveduto dal Consorzio alla provvisoria sistemazione dell'idroscalo Vittorio Emanuele III, in attesa di successive decisioni circa la sistemazione completa dei servizi aerei, la cui importanza cresce ogni giorno più.

Io ho creduto di dilungarmi sulla questione del porto di Genova, esponendo dettagliatamente quello che si sta facendo, perchè riconosco la grande fondamentale importanza che ha per il nostro Paese lo sviluppo e la potenza di quel porto. Il senatore Reggio, quando chiede, in rapporto a ciò che quel porto deve diventare, che il Governo imposti, in questo momento, una spesa di molte centinaia di milioni per la direttissima Genova-Arquata, sa di chiedere una cosa giusta, e della cui utilità è profondamente convinto il Governo, che a mio mezzo ha fatto l'anno scorso dichiarazioni alla Camera, a proposito di una interrogazione dell'onorevole Corrado Marchi; ma sa anche di chiedere una cosa che, se anche preme con le sue necessità e con la grandiosità della sua impostazione, cozza terribilmente con la situazione speciale del bilancio, che non consente soluzioni per altre opere importantissime e di costo assai inferiore. In questo momento bisogna segnare il passo e provvedere, innanzi tutto, a completare le opere in corso: opere nuove potranno essere solo fatte, se consigliate da speciali inderogabili necessità. Posso comunque assicurare il senatore Reggio che la direttissima da lui caldeggiata non è dimenticata, perchè sono in corso gli studi. Posso assicurarlo, inoltre, che il nuovo piano regolatore delle ferrovie, che è in via di compilazione sotto la presidenza del conte Cozza, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che farà giustizia di molti progetti di piccole linee locali, approvati a suo tempo ed ancora

oggetto di illusione e di incomprendimento in alcune regioni, che mira a completare la grande rete delle comunicazioni ferroviarie, non potrà non tenere in considerazione le esigenze ferroviarie del porto di Genova.

Il senatore Rolandi Ricci, prendendo motivo dall'annuncio da me dato della riforma della legislazione sui porti, ha raccomandato che si portino presto a compimento gli studi per la formazione del codice della marina mercantile, che egli desidererebbe vedere senza ulteriori indugi sottoposto alla Commissione parlamentare. Io non mancherò di trasmettere il voto al ministro competente, ed avrò cura di assicurare il coordinamento fra la riforma della legislazione sui porti ed il nuovo Codice della marina. Circa la gestione patrimoniale delle case, nelle zone terremotate, confermo all'onorevole Rolandi Ricci ciò che ho già detto alla Camera, e cioè che il Governo si rende conto della pesantezza di tale gestione ed ha già iniziato degli studi, che mirano a liberare lo Stato da una funzione che potrebbe essere meglio esercitata da speciali organismi.

Lo stesso posso dire per quanto riguarda l'edilizia economica e popolare. In questa materia sono stato esplicito fin dall'anno scorso. Parlai di una saracinesca che doveva essere abbassata, nei riguardi delle cooperative finanziate dallo Stato, e la saracinesca si è abbassata. Ho prospettato alla Camera la convenienza che lo Stato non si disinteressi degli Istituti per le case popolari, che sono veramente benemeriti, e che portano un effettivo calmieramento al costo delle costruzioni, e, comunque, un grande sollievo per alcune categorie della popolazione. Posso confermare in questa sede che il Governo non perde di vista il problema. Mi auguro che le possibilità finanziarie dello Stato non ritardino a dare a me la possibilità di poter intervenire in questa materia.

Il senatore Rolandi Ricci ha prospettato la convenienza di far cessare al 31 dicembre del 1931 l'esenzione venticinquennale delle imposte sulle nuove costruzioni. La legge prevede tale esenzione fino al 1935 e tale larghezza di tempo trova la sua giustificazione nella finalità cui essa mira di voler contribuire notevolmente alla risoluzione della crisi degli alloggi. Questa crisi in alcune città è sparita, in altre è stata mitigata, ma in altre esiste ancora.

Comunque, essendo stata la legge predisposta e varata dal Ministero delle finanze, avrò cura di prospettare al collega Mosconi le osservazioni fatte dal senatore Rolandi Ricci.

Le autostrade hanno appassionato in questi ultimi tempi l'opinione pubblica ed il Parlamento. Il senatore Suardo, con la specifica competenza che gli deriva dall'incarico di Commissario governativo per la Pedemontana, e con la passione con la quale si è sempre occupato di questo problema, ha fatto un discorso quanto mai interessante. Nel momento stesso in cui ha sollecitato il completamento della Pedemontana, ha prospettato la convenienza di rivedere tutta la legislazione sulle comunicazioni sia stradali che ferroviarie e fluviali, agli effetti della concorrenza che tali comunicazioni si fanno fra di loro, dei contributi che lo Stato concede, dei costi e dei rendimenti. Il problema, senatore Suardo, così come è impostato, è quanto mai vasto, e perciò meritevole di attento esame, da parte dei Ministeri competenti.

Per ciò che riguarda le autostrade, si può rilevare che l'opinione pubblica, in questi ultimi tempi, ha mostrato una certa insofferenza ed in alcuni casi una completa incomprendimento. Non bisogna perdere di vista che le autostrade rappresentano una geniale innovazione della tecnica italiana in materia di comunicazioni stradali e che l'inizio di tali costruzioni ha preceduto la istituzione della Azienda autonoma stradale.

L'impostazione del problema coincide con un periodo di larghezza di mezzi finanziari, da parte dello Stato, e di gravi deficienze in materia di viabilità ordinaria, e si ispirò a visioni di ordine superiore, geografiche, economiche e turistiche. Se anche non vi fosse stata larghezza di mezzi finanziari, il problema avrebbe avuto egualmente impostazione, per ragioni che si intuiscono facilmente. Successivamente, essendosi colmate varie lacune e gravi deficienze nel campo della viabilità ordinaria ed avendo l'Azienda cominciato a pavimentare la rete stradale dello Stato, si è ritenuto che il problema delle autostrade fosse completamente superato. Errore! Ebbi a dichiarare tempo fa alla Camera che si sbagliava a considerare le autostrade come opere di lusso ed a non tener conto che, dopo

50 anni, esse diventavano proprietà dello Stato. Evidentemente, nei facili giudizi, influiva la constatazione che, mentre si costruivano autostrade, si rinviava per sopravvenute esigenze finanziarie la costruzione di alcuni tronchi di strade ordinarie, lungamente e giustamente attese in questa o quella regione. Al disopra però delle incomprendimenti che si sono manifestate per cause varie, bisogna riconoscere che il problema delle autostrade ha oggi una portata meno vasta di quella che avesse ieri, solo localizzata in determinate regioni. Lo Stato, perciò, ritiene sufficiente per il momento l'attuale impostazione costruttiva.

Riconosco che il completamento della Pedemontana è una necessità: essa per altro, in armonia al rallentato ritmo di attività nel campo delle opere pubbliche, deve essere realizzato gradualmente. Il Capo del Governo ha fissato delle mete che saranno raggiunte a suo tempo. Concordo quindi con la Commissione di finanza nella valutazione che è stata fatta in materia di autostrade. Posso dichiarare che ho respinto, nel modo più deciso, le richieste di nuovi contributi che alcune Società, con alquanta disinvoltura, mi avevano rivolto.

LISSIA. E ha fatto molto bene!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la emigrazione interna, l'onorevole Rolandi Ricci ha consigliato di evitare vasti movimenti, che possono produrre delle delusioni, e di incoraggiare le correnti naturali che già esistono e che per lo più si sono determinate per iniziative individuali. Posso assicurare il relatore che i vasti inquadramenti che si sono fatti hanno risposto a speciali esigenze, ma che l'emigrazione che maggiormente ha le nostre cure è quella spicciola, destinata a dare ottimi risultati nell'avvenire.

Infine il relatore si è intrattenuto sull'acquedotto pugliese, problema che egli conosce con particolare competenza. Il relatore, dopo avere espresso la sua fiducia negli uomini che dirigono l'Ente e dopo aver rilevato il miglioramento costante di quella gestione, ha osservato, però, che notevole sembra l'ingente carico di arretrati di riscossione, per consumo d'acqua da parte dei privati e dei comuni.

Effettivamente l'inconveniente aveva assunto le proporzioni che traspaiono dalla rela-

zione fatta dall'onorevole Postiglione per l'esercizio 1927-28. L'inconveniente è dipeso, purtroppo, dal sistema di riscossione che fino a quel momento aveva tenuto l'Ente, e che non assicurava l'interessamento vivo e costante degli esattori. Però, in seguito alle provvidenze adottate dal Commissario, che hanno fatto obbligo agli esattori del non riscosso per riscosso, l'inconveniente è in gran parte limitato.

Nei riguardi dei comuni è stato chiesto, dal Commissario dell'Acquedotto pugliese al Ministero, l'autorizzazione a poter imporre gli interessi di mora per ritardati pagamenti. Credo che questo provvedimento si renda necessario, perchè purtroppo alcune Amministrazioni comunali ritengono più urgente provvedere a questa o a quella necessità voluttuaria anzichè al pagamento di un debito, come è quello derivante dal consumo dell'acqua.

Un'altra osservazione, che merita un chiarimento, è quella della sperequazione che avrebbe notato il relatore, fra il gettito che procurano le eccedenze d'acqua, di circa 5,000,000, e quello che deriva dagli impegnativi ordinari e che ammonta a 4,500,000. Sembra strano che le eccedenze rappresentino un blocco maggiore di riscossioni di quello del consumo ordinario.

Devo far presente che ciò è conseguenza della trascuratezza e della falsa economia degli stessi utenti. Essi, per non pagare qualche cosa in più per un maggiore impegnativo che l'Ente ha interesse ad assicurarsi per la regolare distribuzione dell'acqua, preferiscono pagare somme notevolmente superiori, per le eccedenze, nella fiducia che il buon senso domestico consumi il meno possibile.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Hanno la speranza di non pagare!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Mentre invece, specie di estate, avviene perfettamente il contrario. Basta lasciare i rubinetti aperti e le eccedenze raggiungono cifre notevoli.

È stato di proposito, quindi, tenuto alto il prezzo delle eccedenze per mettere gli utenti in condizione di aumentare gli impegnativi. L'espedito adottato dall'Ente ha dato in questi ultimi tempi i suoi buoni frutti.

Un'ultima osservazione, quanto mai importante, ha fatto l'onorevole Rolandi Ricci. Riguarda la quota delle spese generali dell'Acquedotto, che nell'anno 1927-28 ha raggiunto il 15.50 per cento. La cifra è certo notevole e preoccupò a suo tempo il ministro Giuriati, il quale se ne volle rendere conto. Dagli accertamenti eseguiti risultò che essa era la conseguenza della sproporzione nella quale venne a trovarsi improvvisamente l'attrezzatura dell'Ente, di fronte alla contrazione dei lavori, per deficienza di mezzi, nonchè della necessità di dover rinviare all'esercizio successivo alcuni pagamenti. Naturalmente, ciò fece salire le spese generali. Comunque, nell'esercizio 1928-1929, un anno dopo, le spese generali dell'Acquedotto pugliese sono discese al 7.50 per cento. Ho fiducia che discenderanno ancora.

Il senatore Reggio ha raccomandato al ministro dei lavori pubblici, se io non compresi male, di non spaventare gli idroelettrici e di lasciare calmo il loro ambiente per evitare contraccolpi nelle operazioni di credito e nelle aziende. Il Ministero dei lavori pubblici non ha mai offerto motivo agli idroelettrici di essere in subbuglio; ma ha sempre circondato la loro opera, rivolta a sviluppare una industria che ha dato al nostro Paese un vero primato, della maggiore considerazione.

Il Ministero dei lavori pubblici è però anche un organo, al quale giungono segnalazioni di inconvenienti, stati d'animo di insofferenza e lamenti, da alcune zone, per il costo dell'energia elettrica. Ciò non pertanto il Ministero non ha mai detto una sola parola che potesse intralciare la mirabile opera di costruzione degli impianti, o che autorizzasse gli idroelettrici a considerarsi perseguitati o incompiuti. Il Ministero ha allo studio alcuni problemi: è dovere suo di studiarli con la maggiore ponderatezza e senza precipitazioni, con quel senso di responsabilità, che problemi così complessi richiedono, e che il Governo fascista pone in tutti i suoi atti.

Io posso assicurare il senatore Reggio che il Ministero dei lavori pubblici guarda con la maggiore simpatia all'opera veramente notevole di costruzione, che vanno svolgendo gli idroelettrici; e con la maggiore serenità ai problemi che circondano la loro industria.

In fine il senatore Giampietro ha approfittato

tato di questa discussione per ricordare l'opera benemerita che un grande giurista, Emanuele Gianturco, svolse come ministro dei lavori pubblici, al tempo del passaggio delle ferrovie allo Stato. Io non ho che ad associarmi a quanto è stato detto ed a rivolgere, per mio conto, omaggio alla memoria di un italiano che ha fatto onore al nostro Paese.

Onorevoli senatori, illustrata la situazione del Ministero dei lavori pubblici, risposto, spero, esaurientemente all'illustre relatore, che con tanta passione da vari anni segue da vicino l'attività del Ministero, nonchè agli egregi oratori che notevole contributo di competenza hanno portato a questa breve ma proficua discussione, io posso chiudere questo mio discorso affermando che, se difficoltosa è la strada che si deve percorrere, nel nuovo esercizio, nel campo delle opere pubbliche, vivo è in me e nei miei valorosi collaboratori il desiderio di assolvere il compito in modo da armonizzare, per quanto è possibile, le difficoltà con le necessità. Ci saranno di guida nell'ulteriore cammino i preziosi suggerimenti di questa Alta Assemblea, gli interessi supremi del Paese, nonchè la volontà romana del Capo di portare la Nazione sempre più all'altezza della sua missione storica nel mondo. (*Applausi vivissimi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora all'esame dei capitoli.

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese, ordinarie e straordinarie, del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il limite di impegno, di cui all'articolo 3 del Regio decreto 6 ottobre 1927, n. 1827, convertito nella legge 17 maggio 1928, nu-

mero 1147, per le annualità relative ad opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali è stabilito, per l'esercizio finanziario 1930-31, nella somma di lire 25,000,000.

(Approvato).

Art. 3.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, allegato allo stato di previsione predetto.

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

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Venerdì, alle ore 15, riunione degli Uffici con l'ordine del giorno, di cui ho già dato comunicazione.

Alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina di un Consigliere di Amministrazione della Cassa per l'ammortamento del debito pubblico interno.

II. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Esenzione dall'imposta sui fabbricati delle autorimesse (498);

Estensione al personale della missione militare italiana per la Repubblica dell'Equatore delle disposizioni di cui all'articolo 67 del Testo Unico delle leggi sulle pensioni civili e militari (473);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 marzo 1930, n. 308, contenente norme per disciplinare la posizione giuridica ed il

trattamento economico degli impiegati dello Stato che rivestono la carica di segretario politico delle Federazioni Provinciali Fasciste (483);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 241, che estende all'Istituto federale della provincia di Ferrara per l'esercizio del Credito agrario le disposizioni contenute nell'articolo 21 del Regio decreto-legge 20 luglio 1927, n. 1509 (493);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (495).

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (497).

La seduta è tolta (ore 19.30).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.