

## XCIVª TORNATA

VENERDÌ 20 MARZO 1931 - Anno IX

## Presidenza del Presidente FEDERZONI

## INDICE

|  |           |
|--|-----------|
| Congedi . . . . .  | Pag. 3384 |
| Disegni di legge:  |           |
| (Annuncio di presentazione) . . . . .  | 3384      |
| (Approvazione):  |           |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1524, concernente la costituzione di un centro di studi, esperienze e costruzioni aeronautiche in Montecelio (Roma) » (734) . . . . .   | 3392      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1496, che modifica il regime doganale degli zuccheri » (735) . . . . .   | 3392      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1758, concernente la sistemazione dei rapporti di credito tra il Tesoro dello Stato e la Società Manifatture Cotoniere Meridionali » (739) . . . . .   | 3395      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1555, contenente proroga di termini relativi ad una operazione di mutuo autorizzata a favore della provincia di Ragusa » (740) . . . . .  | 3395      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1641, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione » (741) . . . . .  | 3396      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1579, recante provvedimenti per la città di Napoli e per i comuni delle provincie di Napoli e di Salerno in dipendenza del terremoto del 23 luglio 1930 » (742) . . . . .  | 3396      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1930, n. 1570, recante una autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori di sistemazione delle adiacenze dell'edificio del Viminale in Roma e, particolarmente, del piazzale antistante » (743) . . . . . | 3396      |

|  |      |
|--|------|
| « Convalidazione del Regio decreto 4 dicembre 1930, n. 1640, che autorizza una 9ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31 » (744) . . . . .   | 3396 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1546, che apporta modificazioni al regime doganale convenzionale di alcuni prodotti dell'industria automobilistica provenienti da paesi ammessi al trattamento della Nazione più favorita » (745) . . . . .                      | 3397 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1633, recante disposizioni complementari per la costruzione della strada di accesso al Vittoriale » (746) . . . . .  | 3397 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1611, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche lungo la sponda sinistra del fiume Adda, da Pizzighettone a Crotta d'Adda, nel territorio delle provincie di Cremona e di Milano » (747) . . . . . | 3397 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1610, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche di un tronco d'argine nel VI comprensorio lungo il Po, in provincia di Piacenza » (748) . . . . .  | 3398 |
| (Discussione):   |      |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1558, concernente la concessione di un mutuo alla Società Anonima « Silurificio Whitehead » di Fiume » (738) . . . . .   | 3392 |
| RICCI FEDERICO . . . . .   | 3393 |
| « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932 » (804) . . . . .   | 3398 |
| LIBERTINI . . . . .  | 3398 |
| SANJUST . . . . .  | 3401 |
| SANDRINI . . . . .   | 3403 |
| REGGIO . . . . .   | 3406 |

|  |      |
|--|------|
| CROLLALANZA, <i>ministro dei lavori pubblici</i>   | 3409 |
| ROLANDI RICCI, <i>relatore</i> . . . . .   | 3419 |
| In onore dei gloriosi aviatori Maddalena, Cecconi e Da Monte . . . . .   | 3384 |
| PRESIDENTE . . . . .   | 3384 |
| Interrogazione:  |      |
| (Svolgimento):   |      |
| Vitelli e Scialoja Vittorio « Sulla costruzione iniziata a Roma dalla Cassa nazionale infortuni in via IV Novembre » . . . . . | 3385 |
| GIULIANO, <i>ministro dell'educazione nazionale</i> . . . . .  | 3385 |
| SCIALOJA VITTORIO . . . . .  | 3386 |
| BONARDI . . . . .  | 3390 |
| Relazioni:   |      |
| (Annuncio di presentazione) . . . . .  | 3385 |
| (Presentazione) . . . . .  | 3391 |
| Ringraziamenti . . . . .   | 3385 |

La seduta è aperta alle ore 16.

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

#### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Brugi per giorni 10; Cattaneo Giovanni per giorni 10; Fulci per giorni 15; Gasparini per giorni 30; Ginori Conti per giorni 10; Grosoli per giorni 2; Marescalchi per giorni 20; Nuvoloni per giorni 2; Rossini per giorni 1; Rota Attilio per giorni 15; Vaccari per giorni 4; Viganò per giorni 10.

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

#### In onore dei gloriosi aviatori Maddalena, Cecconi e Da Monte.

PRESIDENTE. (*Si alza in piedi; contemporaneamente si alzano senatori e ministri*).

Ieri un tragico incidente di volo ha troncato la nobile vita del comandante Umberto Maddalena, il nome e le imprese del quale resteranno fra i vanti più splendidi della nostra

gloriosa aeronautica, e di due altri valorosi aviatori, il capitano Cecconi e il tenente Da Monte, che gli erano stati compagni nella superba trasvolata atlantica.

Al Ministro dell'aeronautica ho già espresso il profondo cordoglio del Senato. Rinnovo qui i sensi del nostro omaggio di ammirazione e di compianto per gli intrepidi eroi caduti.

#### Annuncio di presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicate alla Presidenza il 19 marzo 1931-IX.

MARCELLO, *segretario* (legge):

#### DISEGNI DI LEGGE.

##### *Dal Ministro degli esteri:*

Approvazione della Convenzione di stabilimento con Protocollo stipulato a Roma fra l'Italia e la Francia il 3 giugno 1930 (827). - (*Iniziato in Senato*).

##### *Dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 febbraio 1931, n. 206, concernente il trattamento di quiescenza e previdenziale del personale delle Casse di risparmio, dei Monti di pietà di prima categoria, del Consorzio Nazionale per il Credito Agrario di miglioramento, degli Istituti speciali di Credito agrario e dei Consorzi che provvedono ad opere di bonifica integrale, in dipendenza del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1491 (828). - (*Iniziato in Senato*).

##### *Dal Ministro delle finanze:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1931, n. 209, che aumenta il contingente di etere di petrolio da ammettere in franchigia doganale per essere impiegato nella estrazione di essenze concrete dai fiori (829). - (*Iniziato in Senato*).

## RELAZIONE.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 dicembre 1930, n. 1687, concernente la definizione delle controversie già di competenza del cessato Tribunale arbitrale misto italo-germanico (737). - (*Rel. Salata*).

## Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura dei telegrammi di ringraziamento pervenuti dalle famiglie dei compianti senatori Tittoni, Paulucci di Calboli, Villa, Palumbo e Greppi.

MARCELLO, *segretario*:

« *S. E. Federzoni, Presidente del Senato, Roma.*

« Sento il dovere di ringraziare vivamente l'E. V. per la forma eloquente e la maniera fedele con cui ha saputo evocare la figura del mio compianto padre. Devoti ossequi.

« Antonio Tittoni ».

« *A S. E. il Presidente del Senato.*

« La famiglia Paulucci di Calboli, gratissima per l'invio della commemorazione del loro caro estinto e delle sue cortesi parole vivamente ringrazia ».

« *A S. E. Luigi Federzoni, Presidente del Senato - Roma.*

« La famiglia Villa commossa per le nobili affettuose espressioni commemoranti il caro estinto ringrazia sentitamente l'E. V. e il partecipante Senato ».

« *S. E. Federzoni, Presidente del Senato Roma.*

« Ringraziando con animo devoto E. V. e Senato tutto per affettuosa dimostrazione di cordoglio porgiamo commossi nostro profondo ossequio.

« Famiglia Palumbo ».

« *S. E. Federzoni, Presidente del Senato Roma.*

« La commovente commemorazione del mio amato consorte che Ella fece ieri al Senato ha toccato profondamente il mio cuore e gliene esprimo tutta la riconoscenza.

« Bice Greppi Belgioioso ».

## Svolgimento di una interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione degli onorevoli senatori Vitelli e Scialoja Vittorio al ministro dell'educazione nazionale per sapere, a proposito della costruzione iniziata a Roma dalla Cassa Nazionale infortuni in via IV Novembre a confine con la storica Villa Colonna, se non ritenga opportuno uniformare le sue decisioni al parere recisamente contrario espresso dal Consiglio superiore per le antichità e belle arti nella riunione del 19 dicembre 1930, anzichè fondarsi su successive attenuazioni di forma e di sostanza introdotte nel parere stesso per giungere a quella soluzione che era stata deplorata e deprecata dagli autorevoli membri del supremo consesso artistico dello Stato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della educazione nazionale per rispondere a questa interrogazione.

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. Gli onorevoli senatori Scialoja e Vitelli mi pongono questo quesito: se di fronte alla istanza presentatami qualche mese fa contro la costruzione del nuovo palazzo della Cassa nazionale per gli infortuni sul lavoro, in via IV Novembre, non fosse stato più opportuno ch'io mi attenessi ad un severo ordine del giorno del Consiglio superiore delle belle arti invece che alle sue posteriori attenuazioni; e nella domanda evidentemente è implicito che, secondo gli onorevoli senatori, io avrei dovuto, in conformità di quel più severo parere, oppormi alla predetta costruzione.

Ora io mi permetto osservare, anzitutto, agli onorevoli senatori, che non esiste questa duplicità di pareri, a cui essi accennano: non esiste, cioè, un parere più severo che il Consiglio superiore delle belle arti abbia dato in un primo tempo, ed una attenuazione fatta in un

secondo tempo. Il parere del Consiglio superiore non può che essere uno solo, e precisamente quello che porta la firma del vice presidente e del segretario, e che viene presentato al ministro per il suo visto.

Ed in questo caso il solo parere che io dovesti conoscere era appunto quello che mi era presentato per il visto, colla firma del vice presidente e del segretario.

Poichè, peraltro, mi giunse in seguito qualche voce che accennava alla esistenza di un precedente parere più severo, volli assumere subito precise informazioni, e da esse mi è risultato che nessuno dei consiglieri inficiava l'autenticità del parere sottoposto al mio visto e la sua rispondenza al pensiero del Consiglio, e che ogni precedente dichiarazione, anche se fissata in iscritto da qualche consigliere, non poteva considerarsi se non come un momento preparatorio del parere definitivo a me presentato. Infatti nessuna votazione su un determinato ordine del giorno aveva avuto luogo nella seduta del 19 dicembre 1930, e, conformemente alla prassi costantemente seguita, era stato dato mandato al vice presidente di redigere il testo definitivo del parere, in conformità alle determinazioni di massima prese dal Consiglio.

D'altronde, mi permettano gl'illustri senatori interroganti che io dica che la questione della precisione letterale di questo parere ha meno importanza di quanto possa sembrare a prima vista. Quando, nel novembre scorso, ricevetti l'istanza contro la costruzione del palazzo della Cassa assicurazioni, la questione era già legata ad anteriori elementi di diritto e di fatto, di fronte ai quali il diverso tono della espressione del giudizio tecnico del Consiglio superiore non ha l'importanza che forse gli viene attribuita.

Senza dubbio gli onorevoli interroganti sono al corrente dei fatti antecedenti all'istanza. Essi non possono non sapere, cioè, che la Direzione generale delle belle arti del Ministero della pubblica istruzione aveva, fin dal 1927, dato il consenso alla costruzione. E questo è il punto essenziale. Si potrà obiettare che avrebbe potuto interrogare il Consiglio superiore, ma siccome non aveva obbligo di farlo, il permesso era valido ed io non potevo distruggere tale validità. Aggiungo che riguardo, poi, al particolare della torre, la Direzione generale

delle belle arti aveva dato, posteriormente, il permesso, dopo aver sentito autorevoli membri del Consiglio superiore, i quali, indipendentemente dal giudizio sull'opera complessiva, erano d'opinione che la torre non peggiorasse, anzi quasi migliorasse un po' l'aspetto della costruzione. Ora, ripeto, quando io ho ricevuta la istanza contro la costruzione del palazzo non potevo non tener conto di questi due permessi, che la Cassa aveva legalmente avuto, e della realtà di una costruzione più che incominciata. Ho sottoposto l'istanza al Consiglio superiore non solo per il riguardo che io intendo mostrare sempre all'organo tecnico, ma anche per non chiudere *a priori* la via alla possibilità di accordi sulla base del rispetto alla realtà e di qualche particolare modificazione da suggerire. Ma nessuno vorrà pretendere che io non tenessi conto della realtà esistente e dei permessi dati in altra epoca e ordinassi l'abbattimento o anche trasformazioni radicali della costruzione.

Evidentemente la Cassa, nella persona del suo presidente, in nome del diritto di difendere gl'interessi suoi, mi avrebbe risposto che era pronta ad obbedire, ma anche a chiedere il risarcimento dei danni. Ed io non potevo mettere lo Stato nel pericolo di dover pagare dei milioni per accogliere l'istanza presentatami contro questa costruzione. Io dichiaro che non mi sarei sentito il coraggio di andare dal mio collega Mosconi a chiedergli dei milioni per questo scopo e, meno che mai, mi sarei sentito il coraggio di chiedere l'intervento del Capo presso il collega.

Un privato cittadino poteva anche adire i tribunali per difendere un suo particolare interesse, ma io dovevo considerare la questione solamente sotto l'aspetto dell'interesse generale dello Stato. Non potevo, ripeto, mettere lo Stato in pericolo di una spesa che gli stessi onorevoli interroganti avrebbero ritenuta almeno sproporzionata. Io potevo desiderare solo ogni buon accordo per introdurre miglioramenti possibili nella realtà, ma di fronte ad una rigida posizione di intransigenza non mi restava che respingere l'istanza.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore Scialoja Vittorio per dichiarare se è soddisfatto.

**SCIALOJA VITTORIO.** Molto mi duole che il collega Vitelli non sia presente, e più mi duole

che egli mi abbia scritto di non poter venire perchè le condizioni generali della sua salute, dato il tempo molto variabile, non gli permettono — considerata la sua tarda età — di mettersi in viaggio.

Sicchè quello che egli avrebbe dovuto dirvi con molto maggiore autorità di me, io tenterò di esporvi.

Il testo dell'interpellanza io l'ho trovato già scritto dal collega Vitelli, e volentieri ho unito la mia firma a quella di un uomo, pel quale ho una profondissima venerazione. Se il testo l'avessi scritto io, non l'avrei ridotto in quei termini troppo ristretti, perchè la questione relativa al palazzo di Via Quattro Novembre a me si presenta più ampia e soggetta a maggiori critiche. Perchè (e questo non entra nella interpellanza cosicchè il Presidente potrebbe togliermi la parola).....

PRESIDENTE. Sarebbe stato meglio che non lo avesse detto. (*ilarità*).

SCIALOJA VITTORIO. ...perchè, ripeto, a me non sembra molto opportuno che un Istituto, che si chiama Cassa Nazionale per gli Infortuni sul lavoro, abbia sede in un luogo, che si deve considerare fra i più lussuosi di Roma (proprio nel centro del grande movimento dell'Urbé!), in località in cui i metri quadrati costano molte migliaia di lire e le fabbriche vengono a costare parecchi milioni.

Onde io che sono avaro di natura e avarissimo per conto dello Stato (ed in questo applaudo ai sentimenti che ha esposto il ministro della pubblica educazione) mi allarmo non tanto per qualche milione che si possa dover dare per risarcimento di danni, quanto pei moltissimi milioni che si spenderanno per il palazzo, nel quale si vuol mettere a disagio l'Istituto della Cassa per gli Infortuni. Dico a disagio, perchè quei mutamenti, che si son dovuti fare al primo disegno e che sono stati accettati, producono questo effetto, che saranno respinti, in piccoli gabinetti, gli uffici più delicati della Cassa, perchè avranno luogo in sgabuzzini male illuminati le visite e le ricerche che si devono fare per i casi di infortuni. Quindi per la strada vedremo passare gl'infortunati, persone le quali non meritavano, data la loro condizione, di essere trascinate per una strada popolosa e chiasosa. E dovranno salire là, e subire le prove mediche in luoghi senza sole, disadattissimi. E

le varianti approvate portano a questo, signori: che dalla parte di quella magnifica villa Colonna, che è un vero monumento d'arte e di storia, secondo le leggi nostre, saranno posti i cessi, ed altri servizi che non mi paiono i più adatti ad ornare una villa monumentale. E questi avranno le finestre direttamente al disopra del bel Ninfeo e delle statue dei maggiori personaggi dei Colonna, sopra la statua di Marcantonio Colonna il vincitore di Lepanto, che sarà abbastanza meravigliato (*Si ride*) di vedere volte dalla sua parte non certo le parti più monumentali di questo nuovo palazzo.

Dunque, se si fosse fermato il lavoro, ci si sarebbe rimesso meno di quanto pagheremo per il lavoro compiuto; quando poi forse verrà qualcuno che lo spazzerà via per metter lì qualche cosa di più adatto alla località.

Ma, comunque, questo non entra nella interrogazione: la quale non vuole essere piacevole, ma neppure dispiacevole al ministro della educazione.....

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. ....che non c'entra affatto.....

SCIALOJA VITTORIO. Parliamo della parte artistica, che è la sola che forma oggetto del testo scritto dal collega Vitelli. Il monumento che si sta fabbricando, si vede da moltissime parti, e da molto lontano; sicchè dovrebbe essere degno di Roma, una cosa ammirata da tutti. Ora io devo constatare che non ho trovato ancora uno che lo ammira (*Commenti*). E tutti quelli che me ne hanno parlato (e sono moltissimi, dopo aver letto il mio nome accanto a quello del collega Vitelli) mi hanno mostrato un certo timore non riverenziale (*Si ride*) per questa nuova fabbrica.

Ciò mi faceva ricordare che la popolazione di Roma fortunatamente sente ancora nel più profondo del cuore lo spirito animatore dell'arte. Io mi rammento — sono passati ormai parecchi anni ed io ne ho molti, onde anche se ne sono passati parecchi, mi sembrano pochi — mi rammento come fosse ieri, quando la Repubblica francese, dopo aver acquistato il palazzo Farnese, mandò a Roma « l'homme qui marche » statua del più celebre scultore francese del tempo, il Rodin (il che non toglie che fosse bruttissima!) per collocarla nel centro del cortile del palazzo Farnese. Non era in luogo molto esposto al pubblico; tuttavia

dal portone del palazzo si vedeva questa statua in mezzo al gran cortile: e non passava un romano dinanzi al portone senza che dicesse: « Che mostro ! Che roba è questa ? Di dove viene ? È un disonore per Roma che nel palazzo Farnese, che è il più bello della città, si trovi questo mostricciattolo ».

« L'homme qui marche » in Francia era forse la più celebre statua di quel momento, essa rappresentava un uomo che cammina senza testa e senza braccia, di imitazione Michelangelo; ma io sono sicuro che se Michelangelo fosse tornato al mondo e avesse veduto « l'homme qui marche » lo avrebbe preso e gettato dalla finestra.

Comunque, l'impressione che la cosa produsse sulla popolazione romana fu tale che l'Ambasciata francese rimandò a Parigi « l'homme qui marche ».

Eppure Rodin aveva in Francia un nome riverito come quello di uno dei primi artisti francesi, non solo viventi, ma anche della storia dell'arte. Vi sono casi, in cui anche un grande artista urta la sensibilità popolare, sensibilità che ha presso di noi conservato tutta la tradizione secolare italiana e che la riflette ingenuamente.

Ora a me pare che in Roma questo sia di nuovo accaduto, per quel tanto che si vede già di questo palazzo di via IV Novembre, e temo che accada anche maggiormente se il palazzo si compirà.

Domando all'onorevole ministro della pubblica istruzione se è vero, che nella storia dei permessi ottenuti per la costruzione del palazzo, ci sia anche il permesso di edificare una torre di 22 metri al disopra del palazzo che già deve superare l'altezza prescritta dalle norme della edilizia comunale, a condizione che questa torre non debba servire a niente.

Mi dicono che questa condizione è stata posta. Ora che la Cassa debba pagare una parte colossale del palazzo, a condizione che non debba servire a niente, a me pare che sia lo stesso che andare ad Ostia per gettare qualche milione nel mare, e dire che almeno c'è del denaro che non serve a niente !

Ma tutto questo non riguarda direttamente la persona dell'onorevole ministro, anzi nulla di quello che io dico, ho detto e dirò, riguarda la persona dell'onorevole ministro, che sa bene

quanta ammirazione io abbia per lui e quanto affetto per quello che egli ha fatto e fa. Ma parlo per la cosa in se stessa. Parlo anche per quel certo senso artistico, che io credo di avere acquistato avendo vissuto quasi intieramente la mia vita a Firenze prima, a Roma poi: sono così diventato, anche senza volerlo, un piccolo recipiente di spirito artistico.

Ora, l'onorevole ministro ha creduto che noi attaccassimo l'opera sua in quanto egli avrebbe permesso un travisamento del parere del Consiglio Superiore. No. Noi abbiamo detto che è accaduto un travisamento, ma non per fatto dell'onorevole ministro. Il parere è arrivato al ministro in una forma alquanto diversa da quella che era nell'animo di tutti coloro che l'avevano emesso. Perché quella prima formulazione, che è stata pubblicata nei giornali....

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. Non tutto quello che si pubblica dai giornali è vero.

SCIALOJA VITTORIO. Si tratta di giornali fascisti e non si può credere che essi abbiano voluto dare ad intendere cosa che non fosse consona allo spirito del ministro.

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. Non tutto quello che pubblicano i giornali è controllato.

SCIALOJA VITTORIO. L'onorevole ministro però ha ammesso che un foglio di carta contenente il parere che gli fu dato non era opera di tutto il Consiglio. Esso fu redatto dal Vice presidente, interprete dell'animo del Consiglio. Se queste sono le norme regolamentari del Consiglio superiore delle belle arti, io, fra parentesi, pregherei l'onorevole ministro di farle cambiare. Io sono stato per parecchi anni presidente del Consiglio superiore della pubblica istruzione, sicché ho una certa pratica di queste cose; ma non mi sarei mai permesso di formulare di testa mia un parere a nome del Consiglio. Si sa che bastano poche parole per cambiare il tono della cosa, e bisogna che i pareri del Consiglio per avere un valore (vedremo poi quale) siano votati dal Consiglio, in modo che non si possa dire che sono l'espressione soltanto del pensiero del Presidente. Comunque il ministro poteva rispondermi un'altra cosa, contro la quale non avrei nulla da dire: i pareri del Consiglio sono pareri e non vincolano il ministro. Il ministro ha

piena libertà d'agire dopo che il Consiglio ha dato il suo parere, il che significa non già che i pareri non abbiano valore, ma che essi sono sotto il controllo del ministro. Sicchè al ministro non si può fare nè lode, nè biasimo di quello che vota il Consiglio, egli sta al disopra del Consiglio, ma appunto perciò egli è responsabile dei provvedimenti da lui presi.

Se il Consiglio avesse dato un parere non perfettamente conforme al gusto della popolazione, il ministro, io credo, avrebbe avuto il diritto di dire a questi consiglieri: « signori, rispetto molto il vostro parere, ma questo qui non completamente mi soddisfa ».

Fu pubblicato un primo testo del parere del Consiglio delle belle arti. Poi un secondo testo che si dice di carattere più ufficiale. Ma è questione di semplice colore. Certe parole che sono anche nel testo ufficiale del parere del Consiglio sono scritte in un evidente tono di critica, per non dire di censura, che s'intende anche se non concepita con l'enfasi che aveva la prima versione. Ma basta qualche parola per fare bene intendere a chi non abbia un preconcetto, che il Consiglio non approva.

Un Consiglio che dice, mi avete mandato tardi il parere, ora ci mandate le varianti: le varianti non fanno cambiare sostanzialmente ciò che era già nel primo progetto....

Ma era buono o cattivo il primo progetto? Questo non lo sappiamo, nè il Consiglio si è sbilanciato a dire che fosse cattivo. Però ha finito anch'esso col dirlo, con parole molto gravi.

Leggo nell'articolo scritto dal mio ottimo amico Ojetti, accademico d'Italia, in un giornale di ieri quasi ufficioso « il Corriere della Sera » queste parole:

« Considerato che le successive varianti non modificano sostanzialmente il progetto stesso, nullameno richiesto oggi del suo parere dal ministro dell'educazione nazionale, il Consiglio deplora e depreca che si costruisca un palazzo che nella parte settentrionale opprime con grande nocimento dell'arte una magnifica parte architettonica della contigua villa Colonna ».

Io non so se questa sia la prima o la seconda versione del parere; è quella pubblicata ieri dal « Corriere della Sera ». Supponiamo pure che sia la prima, ma poichè tutti i giornali l'hanno pubblicata, non si può ignorare che questo è

stato il primo contenuto del parere; si sarà attenuato dopo, io non lo so, perchè non ho neanche il modo di verificarlo; ma certo esso, anche se non con queste parole, fa capire che il desiderio del Consiglio era quello che non si facesse il palazzo e la torre.

Io non aggiungo parole, tanto più che, come ho detto, sono qui a cercare d'interpretare l'opinione del mio carissimo collega Vitelli. Egli mi ha dato occasione di dire parecchie altre cose che io pensavo. Non è il caso di sostituire noi al Consiglio, poichè il Consiglio ha dato il suo parere tardi — e questo anche lei, onorevole ministro, me lo ammetterà; tardi, perchè se il ministro ha potuto fare la considerazione che avremmo dovuto forse pagare forti somme per risarcimento di danni, se non si fosse lasciato continuare la fabbrica del palazzo, ciò vuol dire che siamo arrivati tardi, perchè la procedura amministrativa si doveva svolgere prima che si mettesse mano all'opera.

In quest'aula ci sono molti che hanno amministrato e molte cose conoscono, e sanno quanto è difficile bene amministrare; perchè, se si potesse tutto fare da sè, molte cose si eviterebbero, ma allora si finirebbe per non fare più niente; sicchè spesso occorre transigere. Bisogna però far sentire che chi comanda è il ministro e, secondo me, non basta neanche ch'egli dica: io ho fatto quello che ha detto il Consiglio. Non sono certo che questo sia oggi il caso. Ma se pur così fosse, io direi: No; quello che lei ha fatto, onorevole ministro, lo ha fatto lei, perchè ella è al di sopra del Consiglio; finchè ella rimarrà a quel posto comanderà lei; dopo, ella farà come me, che torno spesso a lavorare al mio piccolo posto; ma ogni volta che nella vita mia ho avuto qualche autorità, l'ho esercitata, perchè io credo che chi è investito di una magistratura qualsiasi e non esercita completamente la propria autorità, commette un errore. Ella signor ministro non ha commesso questo errore, ne ha però commesso un altro: quello di restare alquanto incerto fra se stesso e i vari Consigli del Comune e dello Stato e aver dubitato. Se sin dal primo momento avesse detto: ma che cosa volete fare? Una Cassa per gli infortuni, che sciupa diecine di milioni in un palazzo, anche se bello! Ma i denari di questa Cassa, che è parastatale (come si dice adesso con una parolaccia), i denari di questa

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-31 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1931

Cassa a chi appartengono? Agli infortunati, perchè le tariffe per il risarcimento degli infortunati variano secondo la ricchezza della Cassa. Ella, onorevole ministro, faccia votare gli infortunati per conoscere se sono molto contenti che delle diecine di milioni di lire finiscano all'angolo di Via Quattro Novembre. Questo bisognava forse considerare anzitutto.

Poi viene il lato artistico, sul quale ciascuno può avere il gusto o il mal gusto che il Padreterno gli ha dato. Ne giudicheranno i futuri romani. Se la cosa sarà da questi futuri romani ritenuta pregevole, diranno che avete fatto bene. Io non sono un futuro romano, e non sono tenuto a dire che avete fatto bene. (*Interità e approvazioni*).

BONARDI. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONARDI. Come presidente della Cassa Nazionale Infortuni credo ognuno riconoscerà come io debba dire una parola di chiarimento, e diciamo anche di difesa di fronte alla requisitoria così autorevole pronunciata dall'illustre prof. Scialoja.

Io voglio ricordare che il nostro Istituto per le sue caratteristiche non può essere considerato un semplice ufficio agente in condizione di monopolio. Noi ci troviamo, per quanto istituto parastatale, a dovere agire in concorrenza con altre aziende che esercitano l'assicurazione infortuni...

CORBINO. Ragione di più per fare economia. (*Approvazioni*).

BONARDI. Mi permetta, senatore Corbino, di affermare che economie ne facciamo, e qui proprio in coscienza sento, a difesa dell'amministrazione della Cassa, a difesa anche dei miei colleghi, di dover dire una parola di protesta contro il giudizio che vi sia spreco da parte dell'amministrazione, perchè ha creduto di assicurare alla Cassa una sede adeguata alla sua importanza. (*Rumori*).

Dico questo perchè si è lamentato avere la Cassa scelto per la costruzione della propria sede una località che si trova al centro di Roma. Osservo che appunto per le sue esigenze le è necessario essere a contatto, non estraniarsi dal pubblico e dal centro degli affari... (*Rumori*).

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli senatori di far silenzio. Lascino parlare liberamente.

BONARDI. Ad ogni modo debbo far presente anche che la necessità di una diversa sede della Cassa Nazionale d'Infortuni era sentita da molti anni. Fin dal 1913 tutte le Amministrazioni hanno cercato di risolvere questo problema. E lo sviluppo che la Cassa ha preso in questi ultimi anni ne ha imposto la risoluzione. Allora l'Amministrazione ha chiesto a vari illustri architetti la presentazione, in concorso, di progetti per la costruzione della sede della Cassa ed è stato scelto il progetto redatto dall'architetto Brasini... (*Rumori*) accademico d'Italia... (*Rumori*).

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli senatori di astenersi da questi commenti.

BONARDI. ...che aveva ottenuto tutte le approvazioni necessarie, perchè diversamente non ci saremmo avventurati certo in una costruzione del genere. Per la Cassa la soluzione col progetto Brasini, dal punto di vista finanziario, è stato un buon affare... (*Rumori, commenti*) perchè l'area è costata 1.418 lire al metro quadrato sopra una superficie di metri quadrati 2.700.

CORBINO. Bisognava rivenderla!

BONARDI. Noi dovevamo fare la costruzione, ed abbiamo curato l'esame del progetto anche perchè volevamo essere certi che corrispondesse alle esigenze della nostra azienda, ed al funzionamento del servizio infortuni (*Interruzione del senatore Scialoja*). Creda, onorevole senatore Scialoja, per mezzo di tecnici, ci siamo preoccupati di ciò. Il Senato può giudicare la nostra opera, la mia opera, come crede, ma penso che si vorrà riconoscere almeno lo scrupolo che abbiamo posto nell'accertarci che la costruzione corrispondesse alle nostre necessità, e ciò per ragioni evidenti di responsabilità e di onestà che stanno al sommo dei nostri pensieri. Quindi quando ella, senatore Scialoja, mi dice... (*Interruzione del senatore Scialoja*) che sono stati collocati i servizi medici in località inadatta, le debbo assicurare che questo è quanto ci preoccupò di più ed è stato oggetto di profonda attenzione da parte dei nostri tecnici... (*Commenti, rumori*).

Tornando a quello che si è detto qui parlando di spreco di milioni da parte nostra,

posso assicurare che anche nella materia più direttamente amministrativa concernente la spesa, abbiamo curato che la costruzione fosse decorosa e degna per la sede del nostro Istituto, senza sfarzo principesco, nè lusso di nessun genere (*Commenti, rumori*). Quanto ai milioni di cui si parla sia certo il Senato che la conclusione dell'opera verrà a costare assai meno di quel che si dice (*Rumori*).

Si dice che noi abbiamo fatto o abbiamo voluto fare una brutta cosa: noi veramente, conoscendo tutte le critiche rivolte alla costruzione del famoso Teatro Drammatico Nazionale, abbiamo pensato che la nostra costruzione potesse contribuire a rendere più bello quel punto centrale della città di Roma. E a questo siamo stati indotti anche da pareri autorevoli perchè il nostro progetto ha avuto una prima approvazione fino dal 1927, prima ancora che la costruzione fosse iniziata e quando ancora la Cassa non pensava all'acquisto dell'area. Quando noi abbiamo accolto e prescelto il progetto Brasini, esso era corredato della approvazione non solo del Ministero ma anche del Governatorato di Roma e vi era il parere della Commissione edilizia governatoriale che...

SCIALOJA VITTORIO. ... Di cui faceva parte l'architetto Brasini!

BONARDI... (*legge*): «...con plauso per ciò che riguarda la parte architettonica e la genialità della soluzione all'uopo proposta rivestendo la costruzione il carattere di monumentalità richiesto dal regolamento edilizio» dava l'approvazione per la costruzione. Successivamente una nuova approvazione è intervenuta concernente le varianti che erano imposte da un'opera fatta per rendere la costruzione migliore; ed ancora ci sembrava che il nome e la fama di S. E. Brasini, accademico d'Italia, (*Vivi rumori*) fosse una garanzia per questa costruzione per la quale non è vero che tutti, *pollice verso*, la condannino.

È sorta una polemica giornalistica: veramente mi sembra che in tutte le grandi costruzioni romane d'ogni tempo, la polemica giornalistica sia come un inevitabile corollario, ma ad ogni modo grandi esagerazioni si sono portate innanzi al pubblico e qualcuna, me lo permetta il senatore Scialoja, ho sentita accennare anche testè; perchè quando si è detto che si vuole costruire un grattacielo che contra-

sterebbe alla euritmia delle linee delle costruzioni romane, si è esagerato: ormai la costruzione raggiunge la quota più alta.

Io ho sentito parlare di una torre alta oltre 22 metri (*Commenti*), ora questa è una esagerazione; ad ogni modo membri autorevoli dello stesso Consiglio superiore delle belle arti la approvarono e ritennero si dovesse fare...

SERRISTORI. Quanti metri è alta la torre?

BONARDI. ...come ha detto testè S. E. il ministro (*Vivi rumori*).

D'altra parte io voglio ricordare un'altra circostanza: la costruzione nostra sorge alla altezza tanto deprecata dal senatore Scialoja non sulla linea del Teatro. Essa viene ad essere arretrata di oltre 15 metri, di modo che per questa ragione e perchè la facciata del nuovo edificio è più larga di 10 metri di quello che non fosse la facciata del vecchio Teatro Drammatico Nazionale, il giardino di Villa Colonna avrà certamente maggior luce e maggior aria (*Rumori*) di prima; e ad ogni modo chi passerà per la via IV Novembre lo vedrà in condizioni migliori o eguali di prima (*Commenti*).

Mi perdoni il Senato se ho dovuto intrattenerlo...

*Voci*... senza convincerlo!

Vi sono certi doveri che si debbono sentire e questo io ho sentito. Ho sentito il dovere di dire al Senato che la Cassa Nazionale Infortuni cerca oculatamente di difendere il suo patrimonio (*Commenti*) e l'interesse degli infortunati. La riprova del resto sta nel continuo aumento degli affari e del portafoglio dell'Istituto.

*Voci*. Ma questo non ha niente a che fare.

BONARDI. E voglio aggiungere ancora che noi abbiamo la convinzione di aver tutelato l'interesse della Cassa col sentimento di fare quanto possibile perchè la bellezza di Roma non venisse alterata.

*Voci*. Questo poi no. (*Commenti, rumori*).

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Schanzer, Milano Franco d'Aragona e Berio a presentare alcune relazioni.

SCHANZER. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1574, concernente variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie e nel bilancio dell'Eritrea, per l'esercizio finanziario 1930-31 » (727).

MILANO FRANCO D'ARAGONA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge: « Estensione al personale della Magistratura ordinaria e di quella militare delle disposizioni del Regio decreto 14 giugno 1928, n. 1801 » (640).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1465, concernente modificazioni al Testo Unico di leggi sulla riscossione delle imposte dirette 17 ottobre 1922, n. 1401 (688);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1931, n. 210, concernente disposizioni per il conferimento delle esattorie delle imposte dirette agli effetti del decennio 1933-1942 (818).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Schanzer, Milano Franco d'Aragona e Berio della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1524, concernente la costituzione di un centro di studi, esperienze e costruzioni aeronautiche in Montecelio (Roma) » (N. 734).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1524, concernente la costituzione di un centro di studi, esperienze e costruzioni aeronautiche in Montecelio (Roma) ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1524, concernente la costi-

tuzione di un centro di studi, esperienze e costruzioni aeronautiche in Montecelio (Roma).

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 27 novembre 1930, n. 1496, che modifica il regime doganale degli zuccheri » (N. 735).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1496, che modifica il regime doganale degli zuccheri ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1496, che modifica il regime doganale degli zuccheri.

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: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 Novembre 1930, n. 1558, concernente la concessione di un mutuo alla Società anonima " Silurificio Whitehead " di Fiume » (N. 738).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1558, concernente la concessione di un mutuo alla Società anonima " Silurificio Whitehead " di Fiume ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto legge 20 novembre 1930, n. 1558, concernente la concessione di un mutuo alla Società anonima « Silurificio Whitehead » di Fiume.

## ALLEGATO.

*Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1558, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 287 dell'11 dicembre 1930.*

## VITTORIO EMANUELE III

*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*  
RE D'ITALIA

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

Ritenuta la necessità urgente ed assoluta di provvedere affinché il « Silurificio Whitehead » di Fiume possa far luogo a lavori di protezione del suo stabilimento, la cui attività interessa anche la difesa nazionale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## Art. 1.

Il ministro per le finanze è autorizzato a concedere alla Società anonima « Silurificio Whitehead » di Fiume, con sede in Fiume, un mutuo di lire 3.500.000 da destinare esclusivamente a copertura delle spese occorse per la ricostruzione della diga del porticciolo antistante al suo stabilimento, e per la riparazione delle rive interne del porticciolo stesso, danneggiate dai marosi.

Il mutuo sarà ammortizzato in 30 annualità posticipate a partire dal 1° ottobre 1930, all'interesse annuo del 3 per cento. Le rate annuali di ammortamento saranno comprensive della quota di capitale e degli interessi.

La Società mutuataria ha facoltà di riscattare il suo debito in qualunque momento.

## Art. 2.

Con decreto del ministro delle finanze saranno emanate, anche in deroga di vigenti

disposizioni di legge, le norme per la esecuzione del presente decreto, per la provvista del fondo occorrente e per le conseguenti variazioni di bilancio, per le garanzie da prestarsi dalla Società per la restituzione della somma mutuata e dei relativi interessi, nonché per la effettiva erogazione del mutuo al preciso ed unico scopo per cui esso è concesso; e per tutte le altre modalità e condizioni inerenti al mutuo stesso.

Nel caso che le garanzie date dalla Società debitrice, vengano, per qualsiasi ragione, a risultare insufficienti, il ricupero del credito del Tesoro avrà anche privilegio speciale su tutte le attività della mutuataria, e potrà essere effettuato con la procedura della riscossione delle imposte dirette.

## Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Il ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

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

Dato a San Rossore, addì 20 novembre 1930 — Anno IX.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI

MOSCONI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

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

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Mi consentano i colleghi alcune brevissime osservazioni.

Il decreto legge in discussione concede un finanziamento di tre milioni e mezzo alla Società italiana « Silurificio Whitehead » di Fiume, ritenendo necessità urgente ed assoluta il provvedere a lavori di protezione di quello stabi-

limento e dando ampio mandato al ministro delle finanze anche in deroga alle vigenti disposizioni di legge.

Veramente i lavori sono già stati fatti; ed è in questione il rimborso della spesa il cui reclamo fu avanzato da alcuni anni. Cosicché non si vede la necessità così urgente ed assoluta di provvedere; ed è evidente che in luogo di un decreto legge si poteva procedere col sistema ordinario.

Osserva il relatore che l'operazione è singolarmente vantaggiosa per la società percipiente. Il relatore ha tutte le ragioni; ci sarebbe anzi da vedere se non fosse troppo vantaggiosa. Infatti il mutuo viene fatto all'interesse del 3 per cento per la durata di 30 anni.

Osserviamo che tutte le operazioni di mutuo finora fatte, furono ad interessi più elevati. Si incominciò nel 1923 coll'interesse del 4 e mezzo per cento; in seguito, peggiorando le condizioni del mercato finanziario, si fecero finanziamenti al 5 ed un quarto per cento. Il denaro a lungo termine costa oggi allo Stato non meno del 7 per cento; il reddito netto del Consolidato al corso attuale è del 6 e mezzo. Cosicché un mutuo al 3 per cento implica un sacrificio per lo Stato di almeno la metà della somma che viene mutuata.

In altre parole è come se sopra un importo di 3 milioni e mezzo lo Stato desse a fondo perduto un milione e 750 mila lire e facesse il mutuo alle condizioni normali del mercato. Ed io avrei preferito, se vi è proprio necessità di fare tale operazione, che in questo caso, e in tutti i casi analoghi, si procedesse apertamente stanziando nel bilancio dello Stato l'importo del sacrificio e facendo i mutui alle condizioni normali, senza costituire pericolosi precedenti. Ora c'è da proporsi la questione: « Rientra questo prestito, come quelli deliberati precedentemente, nella categoria dei mutui per incoraggiamento alle industrie? ».

No. Diciamolo ad onore della società « Silurificio Whitehead »; essa non ha bisogno di mutui a condizioni di favore. Io mi sono dato cura di vedere i bilanci; ottimamente organizzata sia dal punto di vista tecnico che amministrativo, essa sopra un capitale di dieci milioni ha distribuito un dividendo del 30 % ed ha accantonato 2.400.000 lire come fondo per il deperimento del materiale. Non si trova quin-

di in condizione di abbisognare di mutui di favore.

Ma, come si rileva dalla relazione, vi è dell'altro. Pare che la Società abbia avuto alcuni anni or sono, in seguito ad una mareggiata, danni ad una diga ed a un porticciuolo che essa società ritiene che siano di spettanza del pubblico demanio, onde ne chiede allo Stato la rifusione. La questione però non fu affrontata, anzi pare che la società sia stata indotta a rinunciare a queste pretese. Cosicché mentre questo decreto ha tutto l'aspetto di una transazione, esso non viene presentato come tale ed infatti non reca neanche la firma del ministro della giustizia.

Si capisce che questo mutuo viene accordato affinché la società rinunci a tale pretesa, ma nessuna indagine è stata fatta circa il fondamento del reclamo, per vedere cioè se sia o no accettabile; soprattutto non viene dato affidamento che la transazione sia fatta in modo completo nei riguardi dell'avvenire in guisa che, in casi analoghi, la pretesa non si rinnovi. Poiché l'onorevole ministro ha facoltà di provvedere nel modo più ampio, io raccomanderei che, allorché si farà la convenzione, sia chiaramente stipulato che la società riconosce che non ha, in casi consimili, alcun diritto ad avanzare reclami circa la demanialità del luogo.

Relativamente al caso particolare non avrei altro da aggiungere. Entrambi i relatori alla Camera ed al Senato raccomandano di limitare, anzi di fermare questi finanziamenti ad imprese industriali; e la raccomandazione è tanto più di attualità in quanto che, proprio oggi, fra le relazioni distribuite ai senatori ve ne sono due concernenti aggiustamenti dolorosi circa alcuni mutui concessi per il passato e precisamente l'uno alla Società « Adria » per prodotti chimici di Monfalcone e l'altro alla Società « Manifatture Cotoniere ».

È di qualche mese fa una deliberazione molto severa per un rigoroso provvedimento da prendersi a conservazione di un credito dello Stato verso un'altra società, una certa società « Satri » (Società Industria Pesca con Reti Italiane). Ma pare che la sola pesca ben riuscita sia stata quella di un mutuo da parte del Governo!

E la Società è oggi in condizioni finanziarie pessime!

Così abbiamo altre industrie (cotonifici, ecc.) finanziate dallo Stato, le quali rappresentano attività molto discutibili.

L'inconveniente maggiore in questi finanziamenti è che essi costituiscono qualche cosa di insidioso per il bilancio dello Stato. Infatti nel bilancio non figurano; la Tesoreria è autorizzata a dare (e si procura le somme a condizioni più gravi di quelle a cui le dà). I crediti vengono conservati fra le attività disponibili, ma tante volte sono soltanto nominali, la loro sostanza essendo svanita.

Laonde mi associo alle raccomandazioni dei due relatori perchè si limiti, e, se è possibile, si arrestino finalmente questi finanziamenti alle industrie.

Circa poi il Silurificio « Whitehead » vorrei fare un'altra raccomandazione, di tutt'altro genere. Si tratta di uno stabilimento di fama mondiale. Vi è proprio bisogno che tale stabilimento sia noto nel mondo con un nome estero?

Se il signor Whitehead fosse ancora vivo, il prefetto di Fiume, invocando le disposizioni di legge relative alla riduzione dei cognomi in forma italiana, gli farebbe cambiar nome (in Capobianco, per esempio) e voi leggereste il relativo decreto sulla *Gazzetta Ufficiale*, s'intende in seguito a spontanea domanda dell'interessato. Ebbene, facciano questa domanda gli azionisti, e si interessi l'onorevole ministro perchè il Silurificio possa chiamarsi con nome nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. 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 22 dicembre 1930, 1758, concernente la sistemazione dei rapporti di credito tra il Tesoro dello Stato e la Società Manifatture Cotoniere Meridionali » (739).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1758, concernente la sistemazione dei rapporti di credito tra il Tesoro dello Stato e la Società Manifatture Cotoniere Meridionali ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1758, concernente la sistemazione dei rapporti di credito tra il Tesoro dello Stato e la Società Manifatture Cotoniere Meridionali.

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 6 novembre 1930, n. 1555, contenente proroga di termini relativi ad una operazione di mutuo autorizzata a favore della provincia di Ragusa » (N. 740).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1555, contenente proroga di termini relativi ad una operazione di mutuo autorizzata a favore della provincia di Ragusa ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1555, contenente proroga di termini relativi ad una operazione di mutuo autorizzata a favore della provincia di Ragusa.

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 novembre 1930, n. 1641, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione » (N. 741).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1641, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1641, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione.

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 20 novembre 1930, n. 1579, recante provvedimenti per la città di Napoli e per i comuni delle provincie di Napoli e di Salerno in dipendenza del terremoto del 23 luglio 1930 » (N. 742).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1579, recante provvedimenti per la città di Napoli e per i comuni delle provincie di Napoli e di Salerno in dipendenza del terremoto del 23 luglio 1930 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1579, recante provvedimenti per la città di Napoli e per i comuni delle provincie di Napoli e di Salerno in dipendenza del terremoto del 23 luglio 1930.

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 13 novembre 1930, n. 1570, recante un'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori di sistemazione delle adiacenze dell'edificio del Viminale in Roma e, particolarmente, del piazzale antistante » (N. 743).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1930, n. 1570, recante un'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori di sistemazione delle adiacenze dell'edificio del Viminale in Roma e, particolarmente, del piazzale antistante ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 novembre 1930, n. 1570, riguardante l'autorizzazione di una spesa di lire 2.000.000 per la esecuzione dei lavori di sistemazione delle adiacenze dell'edificio del Viminale in Roma, e particolarmente, del piazzale antistante.

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 4 dicembre 1930, n. 1640, che autorizza una 9ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31 » (N. 744).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convalidazione del Regio decreto 4 dicembre 1930,

n. 1640, che autorizza una 9ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convalidato il Regio decreto 4 dicembre 1930, n. 1640, che autorizza una 9ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nel bilancio del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1930-31.

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 novembre 1930, n. 1546, che apporta modificazioni al regime doganale convenzionale di alcuni prodotti dell'industria automobilistica provenienti da paesi ammessi al trattamento della Nazione più favorita » (N. 745).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1546, che apporta modificazioni al regime doganale convenzionale di alcuni prodotti dell'industria automobilistica provenienti da paesi ammessi al trattamento della Nazione più favorita ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge del 24 novembre 1930, n. 1546, che apporta modificazioni al regime doganale convenzionale di alcuni prodotti dell'industria automobilistica provenienti da paesi ammessi al trattamento della Nazione più favorita.

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 27 novembre 1930, n. 1633, recante disposizioni complementari per la costruzione della strada di accesso al Vittoriale » (N. 746).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1633, recante disposizioni complementari per la costruzione della strada di accesso al Vittoriale ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1633, recante disposizioni complementari per la costruzione della strada di accesso al Vittoriale.

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 ottobre 1930, n. 1611, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche lungo la sponda sinistra del fiume Adda, da Pizzighettone a Crotta d'Adda, nel territorio delle provincie di Cremona e di Milano » (N. 747).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1611, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche lungo la sponda sinistra del fiume Adda, da Pizzighettone a Crotta d'Adda, nel territorio delle provincie di Cremona e di Milano ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1611, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche lungo la sponda sinistra del fiume Adda, da Pizzighettone a Crotta d'Adda, nel territorio delle provincie di Cremona e di Milano.

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 ottobre 1930, n. 1610, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche di un tronco d'argine nel VI comprensorio lungo il Po, in provincia di Piacenza » (N. 748).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1610, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche di un tronco d'argine nel VI comprensorio lungo il Po, in provincia di Piacenza ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1610, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche di un tronco d'argine nel VI comprensorio lungo il Po, in provincia di Piacenza.

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 1931 al 30 giugno 1932 » (N. 804).**

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 1931 al 30 giugno 1932 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*, legge lo Stampato numero 804.

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

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Onorevoli colleghi, il bilancio dei lavori pubblici del 1930-31, che viene oggi all'esame del Senato, già ha avuto larghissima discussione alla Camera, discussione, ben vero, limitata dalle condizioni in cui la finanza pubblica si trova attualmente, ma che pure ha dato delle utili risultanze, quali occorre rilevare anche in Senato, specialmente per quanto riguarda alcune materie speciali. Io mi limiterò a brevi raccomandazioni rivolte all'onorevole ministro ed al Governo nell'interesse della mia regione e precisamente m'intratterò del problema stradale. Ed è questo evidentemente un problema assillante per lo Stato, come per gli enti locali, mentre si può dire che ha costituito l'argomento principale alla Camera, nella relazione della Giunta del bilancio e nella pubblica discussione, ed anche se n'è largamente trattato nella perspicua relazione della nostra Commissione di finanza. Per quanto riguarda dunque la Sicilia, io debbo ricordare (perchè è giusto precisare la situazione attuale nei rapporti del passato, affinchè si vagolino le rispettive responsabilità e si abbia una impressione giusta di ciò che può essere stata l'opera del Governo), io debbo ricordare che, quando si verificò l'avvento del Fascismo al potere, le strade dell'Isola erano in condizioni veramente deprecabili, specialmente quelle affidate alle cure degli enti locali, che non avevano la possibilità di provvedere a questo importante servizio. Nel 1923 il ministro dei lavori pubblici del tempo, per ovviare a questo

inconveniente, credette opportuno di stipulare un contratto colla spesa prevista di circa cento milioni di lire, col quale contratto affidava alla ditta rappresentata dall'ing. Puricelli il riordinamento della nostra rete stradale, oltre all'obbligo di rendere camionabili le diverse strade di 1ª categoria della Sicilia mediante la semplice cilindratura ad acqua. Nel discorso da me pronunziato in Senato, nella seduta del 30 gennaio 1925, io ebbi a fare rilevare i molti difetti di questo contratto, per buona parte inesequibile, anche per l'assoluta deficienza dell'acqua in parecchie delle contrade attraversate dalle strade in parola.

I fatti mi diedero ben presto ragione e le mie previsioni corrisposero a quello che si verificò, tanto che si ebbero vivaci proteste da parte delle popolazioni interessate. I lavori che si eseguivano non potevano dare risultati utili, nè duraturi, sia pure per l'inesatto criterio adottato nel disporli. E sicuramente questa rilevante spesa di cento milioni, che lo Stato sosteneva per le strade della Sicilia sarebbe andata perduta se non fosse intervenuta l'azione oculata ed energica dell'onorevole Giuriati prima e dell'attuale ministro poi. Il quale ultimo, specialmente per mezzo dei suoi organi e del Provveditorato per le opere pubbliche della Sicilia, riuscì a stipulare con la stessa ditta Puricelli una nuova convenzione, che porta la data del 14 marzo 1929, e in forza della quale lo stesso assuntore dei precedenti lavori si obbligava per sei anni a mantenere le strade già cilindrate, previa remissione immediata di quelle meno scondizionate, procedendo quindi progressivamente alla incatramatura delle medesime, unico sistema per assicurarne la durata, la comodità e la facilità di percorso. Ciò anche nei rapporti del turismo, che è andato assumendo una importanza sempre maggiore in una regione così importante come la Sicilia, meta di molti turisti, anche stranieri, ai quali è necessario, per il prestigio del nostro Paese, dare l'impressione che il servizio delle strade non è in Italia inferiore a quello veramente ottimo della Francia, dell'Inghilterra, della Germania ecc.

Ed io, come membro del Parlamento, a tutela dell'Erario dello Stato, e come siciliano sento il dovere di tributare pubblica e doverosa lode all'onorevole Giuriati ed a lei, onorevole

ministro, che hanno saputo in tempo intervenire, salvando così le strade della Sicilia ed evitando un grosso danno alla pubblica finanza.

A felice compimento di tale opera è necessario, onorevole ministro, procedere, appena ciò sarà possibile, ai lavori di saldatura tra i diversi tronchi risanati e che in atto presentano delle soluzioni di continuità assolutamente dannose alla facilità e sicurezza del traffico sulle strade siciliane.

Confido che di questo il Governo vorrà interessarsi.

E vengo ad un'altra questione.

Il Governo, con la creazione dell'Azienda autonoma della strada, ha assicurato l'esistenza e la manutenzione della grande rete delle strade statali per oltre 20.000 chilometri. Il grande problema che ora ci assilla è quello della sistemazione della viabilità minore. Sono quelle strade di seconda, terza, e quarta categoria le quali, per le condizioni sempre peggiori degli enti locali, sono state quasi completamente abbandonate ed attendono di essere risanate e riordinate.

Sappiamo che un'importante riforma verrà presentata dal Governo al Parlamento, una riforma che ha avuto anche recentemente l'approvazione del Consiglio dei ministri. E l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato alla Camera che, nell'intento di dare alla detta riforma un contenuto perfettamente organico, assicurando anche la consistenza dei mezzi finanziari per attuarla, prima di portarla all'approvazione del Parlamento, gli è necessario attendere le proposte che verranno fatte dalla Commissione speciale per la sistemazione delle finanze locali.

Qualche oratore alla Camera prospettò, ed anche il nostro diligente relatore della Commissione di finanza ha mostrato di approvare, l'idea che queste strade di seconda, terza e quarta categoria fossero date in gestione all'Azienda autonoma, sottraendole alla Amministrazione delle provincie e dei comuni.

Io non credo che ciò sarebbe opportuno, perchè si verrebbe a formare in tal modo un ordinamento mastodontico e soverchiamente pesante, in cui gli immaneabili inconvenienti non potrebbero essere compensati da quella unicità d'indirizzo auspicata dal nostro relatore. Ella del resto, onorevole ministro, nel

suo discorso alla Camera, è stato sul riguardo abbastanza chiaro ed esplicito, ed io sono ben lieto di essere perciò pienamente d'accordo con lei, nel contrastare tale richiesta.

D'altra parte se questo principio si dovesse adottare, converrebbe addirittura abolire l'ente provincia, che trova nella gestione delle strade della propria circoscrizione la quasi esclusiva sua ragion d'essere.

Il Governo fascista ha mostrato di saper tener conto dell'importanza del problema stradale e della necessità di risolverlo organicamente e definitivamente. Attenderemo pertanto con fiducia gli ulteriori provvedimenti che saranno contenuti nella riforma già preannunziata per la sistemazione e conseguente gestione della viabilità minore, informati ai sani criteri già lumeggiati in massima dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo perspicuo ed esauriente discorso pronunziato alla Camera.

Certamente sarà necessario mettere le Amministrazioni provinciali in condizioni di poter disimpegnare con i migliori risultati il non lieve compito che loro verrà affidato, e che diventerà più gravoso coll'assunzione da parte della provincia della gestione di una buona parte delle attuali strade comunali.

Ed a proposito della sistemazione delle finanze locali colgo ben volentieri l'occasione per fare un voto ed una raccomandazione. Questa difficile e scottante questione deve essere affrontata e risolta in pieno, se non si vorrà fare opera inutile o semplicemente dilatoria, lasciando le provincie ed i comuni nelle attuali difficoltà. Ed è questo, a mio modesto avviso, un problema che solo l'autorità piena ed indiscussa del Governo Fascista potrà risolvere, dando un ragionevole e pronto assetto ad una situazione che diviene ogni giorno sempre più grave non solo per gli enti, ma ben anche per i contribuenti sottoposti continuamente a nuove ed insopportabili gravanze, in ispreto anche alle leggi, che occorre ogni anno prorogare.

Alla Camera, l'onorevole ministro lo ricorderà, si è parlato anche della questione delle trazzere, connessa, in certo modo, a quella delle strade, poichè, in forza di una legge, rimasta finora ineseguita, le predette trazzere, così dette Regie, che erano originalmente delle

grandi vie armentizie, avrebbero dovuto essere già trasformate in strade, almeno per una buona parte. All'uopo fu creato un ufficio speciale, con sede a Palermo, destinato particolarmente all'accertamento degli usurpi e relativa rivendica.

A mio avviso sarebbe necessario oramai sopprimere questo ufficio, che è nella impossibilità di funzionare per mancanza di mezzi e di personale. E ritengo ancora che sarebbe utile ed opportuno concentrare questo ramo di amministrazione, che pur riguarda il problema stradale, nell'azienda autonoma, la quale potrebbe anche ricavarne delle risorse non indifferenti. E chiudo il mio discorso con una breve parola sulle ferrovie, che sono tra le più vive aspirazioni delle popolazioni, le quali, spesso, pur di averne qualcuna, si sono contentate di quelle a scartamento ridotto. Queste, purtroppo, hanno fatto pessima prova, e sono da proscriversi definitivamente per i molti inconvenienti ai quali danno luogo e perchè quasi sempre passive, col danno degli esercenti e dell'Erario.

Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro alla Camera io peccerei d'ingenuità se domandassi al Governo dei nuovi stanziamenti per nuove ferrovie. Dalla tabella allegata al bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1930-31 già si rileva che per le costruzioni in corso, a cura diretta dello Stato, esistono impegni per circa due miliardi, al 31 gennaio 1931. Si rileva ancora che per il completamento delle stesse linee indicate nella tabella occorrono ancora un altro miliardo e 350 milioni circa. In una nota poi in calce alla ripetuta tabella è ben chiaramente spiegato che qualora si potesse ottenere uno stanziamento di almeno 265 milioni all'anno, questi per l'esercizio prossimo sarebbero già assorbiti e precisamente per 140 milioni, per i lavori della direttissima Bologna-Firenze, quaranta milioni in pagamento di lavori eseguiti a suo tempo per la direttissima Roma-Napoli, ed il resto per somministrazioni da fare alle ferrovie dello Stato, a norma di legge. Di tal che, il ritmo normale dei lavori per tutte le altre linee già in costruzione potrà essere ripreso soltanto nell'esercizio 1932-33.

Così essendo, è evidente che non è possibile chiedere al Governo altri stanziamenti, almeno

per il momento, per costruzione di nuove linee, tenendo anche presente il periodo che attraversiamo e che richiede una politica finanziaria di prudente raccoglimento.

Fra le ferrovie in progetto però, che sono comprese in un'altra tabella alligata allo stesso bilancio del 1930-31, ve ne ha una, la Caltagirone-Gela, che è l'aspirazione trentennale delle popolazioni di quelle regioni, ricche di svariati prodotti e che perciò hanno bisogno di rapidi ed economici mezzi di trasporto per le derrate che producono e che devono trovare il loro collocamento anche fuori del Regno, cosa che giova altresì al miglioramento della bilancia commerciale.

L'importanza di questa linea che unisce direttamente la Sicilia orientale col mare meridionale, per via interna, non è messa in dubbio da alcuno per i miglioramenti che apporta nel traffico ed anche sotto il punto di vista militare, come hanno dimostrato le recenti esercitazioni svoltesi in quella plaga.

Nell'attesa che venga approvato il nuovo piano regolatore delle ferrovie a scartamento ordinario, che dovranno essere costruite dallo Stato e nel quale ritengo sarà compresa la linea in parola, a me non resta che raccomandarla alla benevola attenzione del Governo Fascista il quale, con oculatezza e premura, ha sempre dimostrato di tenere a cuore i legittimi interessi delle popolazioni. (*Applausi*).

SANJUST DI TEULADA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANJUST DI TEULADA. Lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1931-32 si chiude col seguente riassunto per categorie:

|   |    |             |
|---|----|-------------|
| CATEGORIA 1ª. — Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria . . . . .) | L. | 936.675.000 |
| CATEGORIA 2ª. — Movimento di capitali . . . . .                             |    | 150.520     |
|   |    | —————       |
| Totale spese reali . . . . .  | L. | 936.825.520 |
|   |    | =====       |

La relazione del nostro illustre collega senatore Rolandi-Ricci conclude per l'approvazione dei cinque articoli componenti il disegno

di legge in esame: intanto richiama l'attenzione del Senato sopra i tre punti seguenti:

1° Attendibilità dei bilanci preventivi.

2° Convenienza di concentrare nel Ministero dei lavori pubblici lo studio e l'esecuzione di tutte le opere che sono tuttora eseguite da altre amministrazioni statali.

3° Convenienza o meno di affidare alle provincie la cura della viabilità minore.

Esaminerò brevemente questi tre punti che hanno una notevole importanza perchè influiscono in modo speciale sulla efficienza dell'amministrazione delle Opere pubbliche.

1° *Attendibilità dei bilanci preventivi.* — È noto come nelle stime formanti parte integrale dei progetti di opere pubbliche si conteggi nel preventivo una determinata somma fra il cinque ed il dieci per cento, per imprevisti, direzione, assistenza e danni eventuali: ora l'augurio ed il desiderio espressi dal relatore l'anno scorso, che cioè nessun provvedimento di Governo venga, sotto nessuna forma, ad aumentare la spesa, sono certamente condivisi da tutti. Ma basta avere qualche pratica di lavori pubblici e privati per sapere che non sempre è in facoltà del tecnico di evitare tali aumenti di spesa. E ciò è tanto più vero in Italia ove non sono infrequenti terremoti, inondazioni e maremoti. Sta quindi alla oculatezza dei capi di giudicare se le perizie suppletive che si presentano colle richieste di maggiori stanziamenti sieno dovute ad insufficienza dei progetti od a fatti nuovi non prevedibili; e nel primo caso far carico agli autori dei progetti stessi delle deficienze di previsione constatate. Ed è questo che conviene di raccomandare agli uffici esecutivi.

2° *Convenienza di concentrare nel Ministero dei lavori pubblici lo studio e l'esecuzione di tutte le opere che sono tuttora eseguite da altre amministrazioni statali.* — La Commissione di finanza osserva giustamente, nella sua relazione, come non sia comprensibile che nell'Italia settentrionale e centrale le opere igieniche (ospedali, cimiteri, acquedotti, fognature, ecc.), siano di competenza del Ministero dell'interno, mentre nell'Italia meridionale ed insulare rientrano nella competenza del Ministero dei lavori pubblici; del pari, mentre a questo Ministero compete la costruzione delle caserme per il Regio esercito, non gli si affidano quelle

della Regia guardia di finanza, della Regia aeronautica e della Regia marina; ed intanto al Ministero di grazia e giustizia è riservata la costruzione degli edifici carcerarii ed a quello delle finanze la costruzione degli edifici demaniali, delle dogane e degli stabilimenti delle privative: e, peggio ancora, l'edilizia popolare fa capo a tre Ministeri e cioè ai lavori pubblici, alle comunicazioni ed alle corporazioni!

Ora è evidente che se tutta questa attività edilizia fosse concentrata nel competente Ministero dei lavori pubblici, e svolta per mezzo del Genio civile, riuscirebbe meno dispendiosa, più efficacemente controllabile, e tecnicamente più perfetta.

Ed è per questo che raccomando vivamente che si studi il modo di attuare la invocata concentrazione.

3° *Convenienza, o meno, di affidare alle provincie la cura della viabilità minore.* — La Commissione di finanza, nel riferire sul bilancio preventivo dei lavori pubblici per il 1924-25 espose la necessità di risolvere il problema stradale con mezzi nuovi, «in modo organico ed in correlazione ai mezzi meccanici di trasporto i quali vanno sempre più diffondendosi. La trasformazione delle strade è necessaria per lo sviluppo dell'automobilismo, il quale, a sua volta, reca l'enorme vantaggio di avvicinare ai porti ed alle ferrovie gli abitati nonchè i prodotti di molti centri, oggi deficienti di comunicazioni rapide. È questo un problema di grande mole tecnica per il quale occorrono tali spese che non permettono di addossarlo agli enti locali per cui, tardi o tosto, deve essere oggetto della cura diretta dello Stato. Ma quando la rete stradale sia completata, riordinata ed adeguatamente sistemata, lo Stato potrà decentrarne la manutenzione riaffidandola ad enti locali o piuttosto ad enti appositamente istituiti all'uopo». Tutto ciò fu testualmente ricordato nella relazione della Giunta del bilancio presentata alla Camera dei deputati il 26 febbraio del corrente anno.

Intanto la Commissione di finanza non è persuasa che le provincie sieno oggi, meglio che sette anni addietro, in condizioni di assumere e gestire convenientemente la costruzione e la manutenzione della cosiddetta viabilità minore. Per cui essa dichiara che, a suo avviso, la cura di codesta viabilità (impropriamente

qualificata « minore ») dovrebbe essere accentrata al Ministero ed affidata alla Azienda autonoma della strada.

Ora io devo dichiarare che non vedo come si possa parlare, nelle condizioni attuali del traffico, che tende a diventare esclusivamente meccanico o quasi, di viabilità maggiore o minore. È una distinzione che ha un valore molto relativo postochè un veicolo a trazione meccanica ha bisogno di una strada costruita come le così dette autostrade che non sono altro, a mio modo di vedere, che una anticipazione di ciò che dovranno essere tutte le strade ordinarie. Vi sarà solo quistione di larghezza stradale (che è poi generalmente aumentabile) e di manutenzione secondo l'intensità del traffico; ma il piano viabile dovrà essere quale lo impongono le caratteristiche dei veicoli che vi transitano.

*Azienda autonoma statale della strada.* — L'Azienda funziona da troppo breve tempo perchè se ne possa dare un giudizio equo e definitivo. Ma devo dichiarare però che la creazione di questo organo nuovo appare fin d'ora giustificata: si tratta solo di perfezionarne le funzioni dopo un certo tempo di esercizio e di pratico esperimento.

Intanto lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 assegna all'Azienda un contributo di lire 130.000.000 (centotrenta milioni). L'esperienza dirà se codesta somma sia adeguata allo scopo. Devo però osservare che in una visita da me fatta alla rete stradale del Mezzogiorno della penisola, per incarico del Reale Automobile Club d'Italia, ho constatato parecchie deficienze nella manutenzione del piano stradale nonchè metodi oramai proscritti nel far le ricariche di pietrisco per manutenzione. Il che è specialmente dannoso per i pneumatici dei veicoli automobili. Occorre perciò che l'Azienda si preoccupi di far cessare sistemi che non sono tollerabili colla natura dei veicoli che ora frequentano le strade pubbliche. E son sicuro che gradatamente questi inconvenienti cesseranno, specialmente se si daranno ripetute precise istruzioni sia alle imprese sia al personale dei cantonieri che, come spesso accade, è tardivo nell'applicare i nuovi sistemi derivanti dal radicale mutamento del traffico stradale.

*Porti marittimi e lacuali.* — La spesa per riparazioni, escavazioni ed illuminazione dei porti è preveduta in lire 33.955.000 così ripartita fra le diverse regioni:

|                                 |    |            |
|---------------------------------|----|------------|
| Italia settentrionale . . . . . | L. | 12.500.000 |
| Italia centrale . . . . .       |    | 7.180.000  |
| Italia meridionale . . . . .    |    | 9.475.000  |
| Italia insulare . . . . .       |    | 4.800.000  |
| <hr/>                           |    |            |
| Sommano . . . . .               | L. | 33.955.000 |

=====

Come antico ingegnere di opere marittime osservo che questi lavori devono essere disegnati e poi diretti da funzionari tecnici specializzati che abbiano conseguito le attitudini pratiche necessarie sul lavoro e sieno perciò abituati alle sorprese del mare. Si tratta di opere costose che richiedono nei dirigenti un duro tirocinio teorico e pratico. Perciò bisogna procurare la formazione di proventi ingegneri marittimi, mantenendo negli uffici del Genio civile delle città di mare quegli elementi che abbiano conseguito o dimostrino attitudine per conseguire la specializzazione richiesta.

A questo proposito debbo raccomandare all'onorevole ministro che nel disporre i traslochi di questi ingegneri, si badi alla specializzazione di essi. Ormai la scienza dell'ingegneria è talmente vasta che non si può pretendere che un ingegnere sia enciclopedico. Perciò quando si hanno dei buoni specialisti in un determinato ramo dei lavori pubblici, è prudente che essi siano adoperati sempre in quel ramo, nel quale possono svolgere con maggiore vantaggio l'opera loro.

*Lavori idraulici.* — Non ho da fare osservazioni per gli stanziamenti destinati al Magistrato alle acque, alla manutenzione delle vie navigabili della Lombardia, alla illuminazione della rete dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili, alle spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per il servizio di piena. Lo stesso dicasi per le spese relative alle opere in gestione del Magistrato alle acque.

Non ho trovato fra le previsioni di spesa quelle relative alla sistemazione dei torrenti montani, alla difesa delle frane ed ai relativi rimboschimenti.

Ho avuto occasione di visitare lavori del

genere in Svizzera, in Francia ed in Austria e posso affermare che la correzione dei torrenti ed i relativi lavori forestali hanno effetti straordinari per quanto riguarda il consolidamento del terreno, con vantaggi notevolissimi nel regime idraulico dei torrenti, con conseguenti diminuzioni nelle piene, della loro quota massima e del trasporto di materiali. Raccomando perciò che i sistemi così favorevolmente introdotti all'estero abbiano una larga applicazione in Italia, ove le regioni montane hanno una grande estensione rispetto alla superficie del Regno. Chiedo perciò che si dia un adeguato sviluppo agli studi ed ai lavori per il consolidamento delle pendici dei nostri monti; il che, salvando ubertose regioni del piano da gravi disastri, rappresenteranno un vantaggio non lieve per l'economia nazionale.

Onorevoli Colleghi. Le disponibilità finanziarie del Paese non sono purtroppo adeguate alle esigenze della difesa idraulica. Occorre perciò che alla deficienza delle attività finanziarie si faccia fronte col massimo risparmio possibile nella esecuzione dei lavori.

Ed ho sicura fiducia che i nostri tecnici sapranno attenersi al sistema di ottenere il massimo effetto utile colla minima spesa, come hanno già costantemente dimostrato a costo di sacrifici serenamente sopportati.

SANDRINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANDRINI. Onorevoli colleghi, constatiamo con sincera compiacenza l'opera fervida, efficace, che, pur nelle attuali strettezze finanziarie, svolge il giovane ministro per i lavori pubblici, che da due anni ne regge l'amministrazione con mano ferma, di tutto rendendosi edotto e dando a quell'importantissimo dicastero quella spinta vigile e continua, senza la quale qualunque amministrazione pubblica e privata non può essere produttiva.

Importantissimo dicastero! Anche l'eminentissimo nostro collega relatore, ha sottolineato l'importanza peculiare del ministero dei lavori pubblici, che, per antonomasia, dovrebbe essere il ministero di tutti i lavori statali. Invece ciò non è; sicché sorprende dover vedere delle importanti branche ed aziende di lavori statali non governate dal Ministero delle opere pubbliche. Il relatore ne ha elencate parecchie, ad esempio la costruzione degli acquedotti,

dei cimiteri, delle opere di fognatura le caserme della marina, le caserme della milizia, le caserme per l'aeronautica, edifici pubblici svariati e tante altre opere che sono tutte dislocate in diverse amministrazioni, con corredo, naturalmente, di uffici tecnici, e conseguente aumento di spese e senza poi quei risultati che soltanto il Ministero dei lavori pubblici, nella sua quasi perfetta organizzazione ed attrezzatura, può dare.

Considerando, in sintesi, l'attrezzatura del Ministero dei lavori pubblici, completa al centro e alla periferia, essa importa una spesa di quasi il quarto della totalità del bilancio, ed ove tale spesa si ponga a confronto con l'importanza delle opere cui è applicata, si deve riconoscere una sproporzione notevole, perchè oggi, per necessità superiori, vi è una remora nelle spese e quindi nelle opere, mentre d'altra parte l'attrezzatura, per un giusto riguardo all'avvenire, non può diminuire; e allora, onorevole ministro, il suggerimento dell'onorevole relatore cade opportuno: diamo al Ministero dei lavori pubblici l'esecuzione di tutte le opere pubbliche d'Italia; sia esso, come effettivamente deve essere, quel Ministero tecnico, nelle cui mani si svolgono insieme progetti ed esecuzione. Ella, onorevole ministro, ha un corpo d'ingegneri del quale può essere superbo; eminenti personalità, che se fossero nel campo della libera professione potrebbero realizzare fruttuosi guadagni, ben più ingenti dei magri stipendi che la legge loro consente. Ebbene questi egregi funzionari prodigano la loro vita al servizio dello Stato con devozione e spirito di sacrificio veramente ammirevoli.

Un'altra affermazione si può fare, analogicamente. Scorrendo il bilancio si trova un fondo di circa 90.000 lire per le cause e arbitraggi. Non riesco a spiegarmi la ragione del capitolo: se tutte le controversie che interessano le pubbliche amministrazioni sono di pertinenza dell'Avvocatura dello Stato, come un ministero tecnico può segnare una spesa abbastanza ingente nel proprio bilancio per cause giudiziarie? In quanto poi alla voce aggiunta: « arbitraggi », essa dà luogo a qualche riflessione. Onorevole ministro, ella non avrà potuto non avvedersi di un fenomeno abbastanza impressionante, che si va verificando a proposito degli arbitraggi: mentre un tempo tutti avevano

paura delle cause, perchè costavano troppo, ora sono proprio gli arbitraggi che costano enormemente, di solito non meno di 60.000 lire. Altri raddoppiano; l'estensore della sentenza è pagato in misura doppia, e così l'ammontare delle spese e degli onorari sale a 100-140 ed anche 160 mila lire, delle quali, gran parte, negli appalti di opere pubbliche, vanno a carico del bilancio dello Stato, dato che molte volte le sentenze degli arbitri in materia di spese portano una compensazione, seppur non una quota parte a carico dello Stato.

Noto due voci che si perpetuano nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici e cioè i contributi per i Comuni e gli Istituti delle case popolari che in maniera fissa e permanente hanno dato grande propulsione alla edilizia popolare e appaiono per la ingente somma di 10 milioni all'anno. Bene spesi, bene spesi, onorevole ministro!

In genere gli Istituti per le case popolari — e si possono citare a modello quelli di Roma, Venezia e Trieste — hanno dato un grande contributo alla risoluzione della crisi edilizia.

Però, questi Istituti, che si chiamano parastatali, dovrebbero dirsi a preferenza statali, perchè tutto ciò che hanno fatto è stato quasi interamente fatto col denaro dello Stato, mentre i Comuni hanno dato soltanto contributi molto modesti, son fuori di qualsiasi controllo, nella loro amministrazione, da parte dello Stato. Io ripeto che quello che hanno fatto tali Istituti è degno di plauso, ma non mi sembra opportuno che la spesa continua, persistente di milioni e milioni ad essi erogata debba sfuggire a qualsiasi vigilanza dello Stato, sia per la destinazione del denaro, sia per l'amministrazione. Chi regola, onorevole ministro, le pigioni degli Istituti? Chi disciplina i rapporti fra inquilini e Istituti, soprattutto nella vendita delle case agli inquilini col sistema dell'ammortamento?

Tutto è lasciato al criterio discrezionale dei dirigenti, ma siccome siamo tutti fallibili, e per quanto riguarda i pubblici interessi dobbiamo agire nell'orbita dello Stato, forse non sarebbe inopportuno un sistema di concreta vigilanza governativa sopra un patrimonio che è sostanzialmente dello Stato.

Il bilancio porta un altro contributo importante, e cioè quello che lo Stato spende per

cinquant'anni nella misura di 89 milioni di lire all'anno per le cooperative edilizie degli impiegati dello Stato. Può fare impressione che 89 milioni per 50 anni debbano essere destinati a provvedere di casa i funzionari statali. Senonchè bisogna ricordare che questo contributo fu istituito nell'epoca in cui la crisi degli stipendi, aggravata dalla crisi delle abitazioni, non permetteva, assolutamente, alla massima parte dei funzionari dello Stato di poter provvedere, con il magro stipendio, alle esigenze delle abitazioni. Mi pare che, un tempo, si faceva il calcolo che lo stipendio dovesse essere impiegato per un terzo alle esigenze della casa.

*Voce.* Per un quinto.

SANDRINI. La proporzione si era rovesciata. Si era arrivati al punto che la pigione per tre o quattro camere e cucina, specialmente nei grandi centri, assorbiva pressochè lo stipendio di un funzionario. Ed allora lo Stato è venuto in soccorso con un congruo contributo nell'interesse dei mutui che la Cassa depositi e prestiti concedeva per agevolare la costruzione delle case a favore dei funzionari. E ne abbiamo avuto per risultato che la crisi edilizia si è avvantaggiata di questo elemento essenzialmente fattivo. Abbiamo veduto qui in Roma interi quartieri fabbricati, e generalmente si tratta di costruzioni eseguite abbastanza bene, mediante le suddette cooperative. Tutto questo è merito del contributo statale, distribuito in tutta la Nazione come pioggia benefica.

Ora le costruzioni sono pressochè finite; altri contributi, per la necessaria prudenza del Ministero dei lavori pubblici, congiunta alla severità del Ministero delle finanze, non si possono dare.

Siamo giunti al punto critico della stipulazione dei mutui individuali; tutti coloro che hanno avuto il beneficio dell'alloggio cooperativo saranno chiamati a contrarre con la Cassa depositi e prestiti o con gli altri istituti mutuanti quel mutuo particolare, che li renderà padroni della propria casa. È uno snodamento del sistema cooperativo nel condominio; quel famoso condominio, che è tuttavia fonte di infiniti guai e questioni. Addivenendosi alla creazione dei mutui individuali, avverrà che la Cassa depositi e prestiti dovrà investirsi della

esazione di migliaia e migliaia di quote individuali, mentre essa oggi attende alla esazione relativamente facile di poche centinaia di quote collettive, di quante cioè sono le cooperative. Domando: la Cassa depositi e prestiti è sufficientemente preparata per provvedere a questo compito?

*Voce.* La riscossione si fa mediante ritenute sullo stipendio.

SANDRINI. È un servizio che dovrà farsi a carattere esattoriale, con le sue speciali difficoltà e le sue conseguenze. Si potrà affidare la riscossione delle quote dei singoli mutuatari agli uffici esattoriali, come pur si fa per la riscossione delle rendite patrimoniali dei comuni, opere pie? Io sottopongo la questione alla considerazione di S. E. il ministro delle finanze e di S. E. il ministro dei lavori pubblici. Il trapasso dei mutui è cominciato ed il ritmo si svilupperà in modo sempre più accelerato. Urge quindi provvedere.

Un accenno alle strade, che è una specie di *leit motif* della discussione sul bilancio dei lavori pubblici. La strada è tanta parte della nostra vita, in essa ci moviamo, per essa trattiamo i nostri affari, su essa corriamo da un punto all'altro della Nazione. Il contributo che dà lo Stato alla strada è di 130 milioni, mentre il contributo che danno coloro che ne usano con automezzi è di circa 191 milioni di lire.

Ciò è molto ed è anche poco, perchè la strada principalmente è al servizio degli automezzi e la manutenzione è in rapporto con l'uso di essa mediante gli autoveicoli. Ora io non so se si debba arrivare sino al punto di far carico soltanto ai proprietari di autoveicoli di tutte le spese del mantenimento della strada: ciò mi sembrerebbe esagerato, perchè vi sono pure degli altri veicoli a trazione animale e vi sono anche i pedoni che hanno la loro parte di beneficio nell'uso delle strade. Ma questa è una questione, come ben diceva l'onorevole Sanjust, che si assesterà lungo la via. Intanto è certo che le strade oggi ci sono, le arterie principali sono costruite in modo che, a parte l'ammirazione degli stranieri, eccitano la nostra soddisfazione. Oggi si cammina sulle strade d'Italia. Tutte le arterie principali sono servite bene. E poichè non si può parlare, anche per economia di discorsi, in sede dei singoli capi-

toli, mi permetta l'on. ministro dei lavori pubblici di segnalargli un piccolo ponte che è causa di molti guai, e si trova su una arteria principale, cioè sulla via Casilina: è il ponte esistente tra Colonna e San Cesareo, al 22° chilometro. In questi giorni in quella località sono accaduti tre scontri, con danni non soltanto ai veicoli ma anche alle persone: è un ponte talmente strozzato, che non permette a chi vi entra da una parte la vista di chi viene dall'altra. L'amministrazione stradale per rendere meno pericoloso quel ponte lo ha dipinto a grandi striscie bianche e nere, che aumentano la confusione!

DI CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*, È un segnale convenzionale!

SANDRINI. Non ci sono segni convenzionali di fronte agli *chauffeurs* i quali, pur camminando a velocità moderata, arrivano a quel ponte all'improvviso, senza accorgersene. Sotto a quel ponte passa la antica ferrovia Roma-Napoli: una piccola rettifica potrà dare tranquillità al transito su quell'importante tronco della Casilina.

Onorevole ministro, siamo per finire un inverno molto doloroso: la disoccupazione è stata terribile e lo è permanentemente più di quello che le statistiche non dicano. La statistica della mano d'opera intellettuale ad esempio nessuno la fa, mentre la disoccupazione in questo ramo dell'attività umana è atroce. Sono stati licenziati da tutte le amministrazioni statali molti avventizi: anche l'onorevole ministro ha dovuto licenziarne parecchi. Comprendiamo la necessità di questi dolorosi provvedimenti; ma ciò non toglie che molta gente è rimasta sul lastrico perchè impieghi di penna non se ne trovano, mentre ne trova più facilmente la cazzuola. E le sofferenze sono purtroppo di tutti i ceti. Io ho l'onore di presiedere una piccola Cassa di previdenza fra gli avvocati di Roma, che abbiamo fondata per soccorrere a vicenda. Orbene, vi posso dire che emergono anche tra noi miserie indicibili, che portano perfino al suicidio, come recentemente è avvenuto di un nostro collega avvocato e deputato al Parlamento nazionale.

Queste miserie della parte intellettuale della Nazione sfuggono a tutte le statistiche, le quali si occupano soltanto delle condizioni dei lavoratori manuali.

In quanto a questi, il fenomeno della disoccupazione si è accentuato in modo molto grave. Nel mio Friuli, che cito ad esempio, gli uomini validi erano abituati per trovare lavoro ad emigrare all'estero. Quest'anno, più che nei decorsi, non hanno potuto farlo e si sono visti costretti a trovare lavoro in Italia, precipitandosi a Roma ed in altri centri di supposte opere pubbliche: i contadini si son messi a fare i manovali, con doppio danno, cioè della perdita del lavoro delle braccia per la terra e dell'insufficienza del salario, che loro non consente di mantenere sè stessi sui luoghi di lavoro e le proprie famiglie al paese.

Onorevole ministro, sotto questo riflesso mi permetterei di pregarla di vedere se qualche parte di lavori pubblici dilazionata non possa essere ancora attuata con la realizzazione di ciò che è stato sospeso, principalmente in quella vasta zona di lavoro che riguarda le strade e le bonifiche, dove la mano d'opera anche locale potrebbe trovare impiego. In tutte le regioni d'Italia (anche nel mio Friuli) abbiamo bonifiche in sospenso, che potrebbero essere avviate con un certo ritmo per trattenere sul luogo la gran massa di operai che si scarica a Roma ed in altri centri urbani, senza poter concludere nulla di buono.

Chiedo venia al Senato di averlo trattenuto troppo a lungo e confido che le mie parole non restino senza risultato. (*Approvazioni*).

REGGIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REGGIO. Mi rendo conto dell'ora tarda e sarò brevissimo.

Il bilancio dei lavori pubblici quest'anno ha subito una ulteriore riduzione di 60 milioni su quello che era stato stabilito nell'esercizio precedente. Di questo io do lode all'onorevole ministro perchè è un indice della restrizione che noi dobbiamo imporci in tutte le spese. Anche se questa riduzione è piccola, essa è un indice che merita di essere preso in considerazione.

L'onorevole relatore nella sua perspicua e chiarissima relazione, ha rilevato diversi punti che sono già stati lumeggiati dal collega senatore Sanjust. Brevissimamente dirò che sul punto che riguarda il concentramento di tutte le opere pubbliche nel Ministero dei lavori pubblici, sotto la vigilanza del corpo del Genio

civile, io mi dichiaro pienamente consenziente. Meno consenziente sono sull'altro punto nel quale si parla della avocazione allo Stato delle opere relative a quella che è chiamata la viabilità minore.

Ritengo che le provincie ed i comuni possano avere una maggiore competenza in questa viabilità minore. Ad ogni modo riconosco che anche questa questione è degna di studio.

Mi soffermo alquanto di più sopra un punto della relazione dell'onorevole senatore Rolandi Ricci, dove parla dell'Acquedotto pugliese.

Io sono ligure, ma per l'Acquedotto pugliese noi liguri abbiamo una simpatia anche per il fatto che esso fu iniziato e costruito, in gran parte, da un nostro ligure, il senatore Bombrini.

L'Acquedotto pugliese, dice il relatore, e dice la pregevole relazione del commissario che è preposto a questa azienda, costa tra spese fatte e spese impegnate circa un miliardo. Vi sono i progetti per il suo completamento che richiedono una somma di altri 300 milioni. Ed il relatore è favorevole a che questa somma possa essere assegnata, e a ciò sono pure io favorevole.

Mi permetto d'intrattenere il Senato sopra qualche dato tecnico che ho rilevato dalla relazione, e che può essere interessante conoscere.

L'Acquedotto pugliese ha avuto alla sorgente, nell'anno 1929-30, 134 milioni di metri cubi d'acqua. Cospicua dotazione di una delle più belle sorgenti che esista.

Di questi 134 milioni di metri cubi ne ha immessi nel canale all'incile 48 milioni: la terza parte circa di quella che ha a disposizione.

Dei 48 milioni di metri cubi immessi all'incile, ne sono pervenuti fino all'origine delle derivazioni 39 milioni, ne sono stati distribuiti e pagati dagli utenti 23: il 50 per cento circa dell'acqua che è stata immessa all'incile.

Questi dati potrebbero alquanto sorprendere coloro che non sono pratici di questa materia, ma per coloro che ne hanno una certa pratica, una perdita del 50 per cento di acqua in un acquedotto di quella lunghezza, con canali scoperti in galleria, con necessità di agottamenti e scarichi ecc. ecc., non sorprende; però porta a questa conclusione, che dei 134 milioni di metri cubi che sono disponibili, quando l'acquedotto sarà ultimato, se ne potrà distri-

buire e vendere all'incirca una metà, quindi 70 milioni di metri cubi.

Il prezzo medio di vendita dell'acqua dell'Acquedotto pugliese si aggira sui 75 centesimi al metro cubo, quindi l'acquedotto, che sarà costato un miliardo e 300 milioni, renderà per acqua venduta circa 50-55 milioni. Di questi 50 o 55 milioni una metà circa dovranno essere spesi per la manutenzione e per l'esercizio dell'acquedotto stesso, per cui l'acquedotto darà circa 27 milioni come remunerazione di un capitale di un miliardo e trecento milioni, darà cioè all'incirca il due per cento al capitale impiegato. Si deduce da ciò che l'Acquedotto pugliese non è un'opera redditizia; però, siccome deve sopperire a necessità di un altro ordine per il benessere delle popolazioni, evidentemente anche gli altri trecento milioni ho opinione che abbiano ad essere assegnati, perchè questa opera deve essere completata a beneficio di quelle popolazioni.

Io però mi permetto di fare un piccolo rilievo. Nella pregevole relazione del commissario, nell'elenco delle acque vendute, di fronte a 7 milioni circa di metri cubi dati alle fontanelle pubbliche, e cioè ad uso pubblico, al prezzo di lire 0,20 circa il metro cubo, di fronte ai 5 mila metri cubi venduti ai privati al prezzo di 1 lira e 50 centesimi al metro cubo, si trova una cifra di 385 mila metri cubi dati per le irrigazioni, con un prodotto di 893 milioni, venduti cioè ad un prezzo di circa 2 lire e 30 centesimi al metro cubo. Io mi sono domandato perchè l'Acquedotto pugliese, che ha tanta disponibilità, non dovrebbe trarre profitto dalla vendita di una maggiore quantità di acqua per l'irrigazione, che in quelle località è richiesta molto; mi sono domandato perchè si mantiene il prezzo di 2 lire e 30 centesimi al metro cubo che per l'irrigazione è un prezzo proibitivo. Ho cercato di darmene una ragione, e molto probabilmente la ragione che si presenta per la prima è la seguente: perchè si vuole riservare l'acqua dell'Acquedotto pugliese per un possibile sviluppo ad uso di acqua potabile; in secondo luogo perchè nelle località che hanno acqua nel sottosuolo si segue quello che fu il consiglio di un carissimo collega perduto, il senatore Luigi, alla memoria del quale io rivolgo un mesto saluto; questi appunto consigliava che nelle località che hanno acqua

nel sottosuolo conviene molto di più estrarre l'acqua usufruendo della corrente elettrica, come forza elevatrice, dato che è molto più facile di distribuire la corrente elettrica con dei fili che distribuire l'acqua con dei canali. Questo può essere stato il motivo di ciò che ho rilevato. Io però richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo punto, onde si possa vedere se, con una utilizzazione maggiore per l'irrigazione, si possa dare un anticipato beneficio a queste regioni e si possa migliorare altresì la situazione finanziaria dell'Acquedotto pugliese che non è certo brillante.

Su un altro punto io vi intratterò brevissimamente.

Il Senato non si meraviglierà se un ligure, parlando sul bilancio dei lavori pubblici, si intratterà un poco sul porto di Genova e sulle sue linee di accesso. Io lo farò con la più grande parsimonia.

Il porto di Genova ha avuto dallo Stato dei larghi anticipi di somme per l'esecuzione delle sue opere. Genova in questo deve essere grata al Governo attuale per gli anticipi che le ha fatto; ma queste somme saranno restituite con i proventi delle tasse portuali.

Allo stesso modo che noi pensiamo al porto, pensiamo anche alle ferrovie che dal porto si diramano.

L'anno scorso abbiamo avuto una restrizione di traffico, dovuta specialmente alla mancata introduzione del grano estero. Ma di ciò non ci impensieriamo. Noi vediamo che questa restrizione è dovuta alla crisi attuale, perchè il porto di Genova approvvigiona le industrie della valle del Po, che sono in crisi e che ne fanno risentire la conseguenza sul movimento del porto stesso.

Noi pensiamo che questa crisi non è solo dell'Italia, ma di tutto il mondo. Quando noi vediamo Nazioni che sono cariche di oro e soffrono, Nazioni che difettano di oro e soffrono, quando ci sentiamo dire che in America si brucia il grano come combustibile e in altre regioni della stessa America molte persone muoiono di fame, dobbiamo pensare che questo stato di cose deve cessare. E il primo indizio, a mio modesto avviso, sarà un aumento degli scambi.

Ora noi, che ci troviamo alla porta principale degli scambi, pensiamo che il primo accen-

no di cessazione della crisi sarà un aumento del traffico del porto di Genova. Per questo con coraggio seguiamo nei lavori della nuova sistemazione portuale che sono condotti con la massima attività, e non possiamo dimenticare anche quella linea di accesso al porto che da tanti anni è stata deliberata, nè impedirci di desiderare che quella famosa direttrice, concepita nel 1908 con una legge dello Stato insieme alle direttissime Bologna-Firenze e Roma-Napoli, abbia da venire finalmente alla luce per raggiungere le sue sorelle più fortunate. Questo è uno di quei desideri che in noi genovesi è vivissimo.

Comprendo la difficoltà del momento, ma ho voluto pronunziare queste parole per mantenere viva la fiamma della speranza. L'assenso che scorgo del ministro di Crollalanza mi dà grandissimo conforto.

Onorevoli colleghi, il bilancio dei lavori pubblici, generalmente, non desta alla discussione un grande interesse, perchè nelle Assemblee legislative quel che desta sempre molto interesse sono i moventi politici e sociali. Il bilancio dei lavori pubblici non dovrebbe averne di moventi politici e sociali diretti. Però ne ha in maniera indiretta e di grandissima importanza. La più grande questione che occupa oggi il mondo è la disoccupazione. In tutti i paesi i governanti hanno l'anima assillata per ovviare a questo doloroso fenomeno: Il Regime fascista ed il Governo attuale, guidato dall'alto senno del suo Capo, ha affrontato questa questione; e l'ha affrontata colla politica dei lavori pubblici. Ed ecco come la discussione sui lavori pubblici assuma oggi un carattere altissimo politico e sociale. Ma noi non dobbiamo disgiungere il carattere economico della questione da questi due altri caratteri che si riscontrano oggi. Quindi le opere pubbliche debbono classificarsi: o fra quelle che sono assolutamente necessarie per le popolazioni, per il benessere che loro recano (esempio: Acquedotto pugliese), o di grande convenienza economica (esempio: lavori per il porto di Genova e per le sue vie d'accesso). Fra questi esempi ho voluto rappresentare i lavori che devono essere eseguiti per risolvere la questione della disoccupazione, ed io ho fiducia che l'onorevole ministro vorrà prendere in considerazione le modeste mie osservazioni. (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori. La politica dei lavori pubblici, instaurata dal Regime, ha avuto spesso nell'aula di questa Assemblea, da parte del Governo, della Commissione di finanza e degli stessi onorevoli senatori, ampia illustrazione, sì che basterà che io accenni sommariamente ai criteri che la guidano ed ai vantaggi che ne risultano.

Il Senato, nella sua saggezza, con la particolare sensibilità che lo distingue, nella costante visione degli interessi generali del Paese, anche quando la demagogia e l'elettoralismo avevano portato le loro tristi conseguenze nell'altro ramo del Parlamento, ed avevano spinto lo Stato ad asservire le opere pubbliche alle basse esigenze della politica, si è sempre avvalso della sua alta autorità per scongiurare errori, per mitigarne le conseguenze, per suggerire i rimedi; ed ha costantemente, con senso di grande responsabilità e di patriottismo, invocato una vera e propria politica dei lavori pubblici, che — al di sopra degli angusti orizzonti campanilistici e delle esigenze parlamentari — in una onesta attività peregrinatrice tra le varie regioni, mirasse unicamente ai superiori interessi della Nazione.

Questa costante aspirazione del Senato del Regno, che traspare nei resoconti degli importanti dibattiti svoltisi in questa Assemblea, per decisa volontà del Regime, ha trovato da vari anni la sua realizzazione.

Oggi una vera e propria politica dei lavori pubblici è in atto; ed al suo miglioramento si tende costantemente, facendo tesoro dell'esperienza, giovandosi delle discussioni che si svolgono nei due rami del Parlamento, della collaborazione preziosa della Giunta del bilancio e della Commissione di finanza, del contributo di studi che al Governo perviene dal campo scientifico ed economico, ed infine delle direttive che traccia il Capo del Governo.

La bontà di questa politica, alla quale intelligenza ed amore diedero in questi ultimi anni i miei predecessori, trova autorevole riconoscimento da parte della Commissione di finanza.

L'onorevole senatore Rolandi Ricci, infatti, che il bilancio ha illustrato con felice sintesi e

con chiara competenza, e che io ringrazio delle parole assai benevole e lusinghiere che ha voluto rivolgere a me ed al personale tutto dell'Amministrazione, nella sua relazione dice:

« Constatiamo volentieri che la politica dei lavori pubblici si ispira totalmente a criteri nazionali non regionalistici, e si propone scopi tecnici ed economici, intesi a realizzare vantaggi pratici, senza lasciarsi distrarre od influenzare da interessi particolaristici o partigiani ».

Ciò è quello che il Senato ha invocato invano per tanti anni, prima dell'avvento fascista al potere; ciò è quello che il Duce ha tracciato alla mia Amministrazione, dal primo giorno di governo, come direttiva alla quale bisognava tendere decisamente.

Guidato da tali direttive, il Governo Fascista, conscio dei molti bisogni del Paese, superata la fase di riassetto del bilancio dello Stato, non ha esitato ad impiegare per vari anni, a favore delle opere pubbliche, larghi mezzi finanziari.

Poche cifre valgono a dimostrarle.

Dalla marcia su Roma al 31 dicembre 1930, fra Ministero dei lavori pubblici ed Azienda autonoma della strada, per opere in esecuzione diretta, in concessione o sussidiate, furono assunti impegni per lire 24.376.306.000 a cui vanno aggiunti quelli di lire 1.184.284.000 del Sottosegretariato per la bonifica integrale.

Nello stesso periodo fra le due Amministrazioni, che ho l'onore di presiedere, furono eseguiti o disposti pagamenti per la considerevole cifra di lire 13.698.000.000.

Al 31 dicembre dello scorso anno risultava poi una consistenza generale degli appalti, cioè delle opere che a quella data erano in corso di esecuzione, fra Ministero dei lavori pubblici ed Azienda della strada, nonchè di opere di Enti locali, sussidiate dal Ministero, di lire 3.913.115.000 che, integrata da quelle del Sottosegretariato della bonifica integrale, che sono sotto la sorveglianza degli Uffici del genio civile, raggiungeva la imponente cifra di lire 5.907.800.000.

Tutto ciò, però, se vale a dare un'idea finanziaria dello sforzo gigantesco fatto dallo Stato, nel campo delle opere pubbliche, e che non ha confronti nella storia del nostro Paese, dalla unificazione del Regno alla Rivoluzione

Fascista, non è sufficiente a darci un panorama dei risultati tecnici ed economici conseguiti.

Espressioni tangibili, invece, dei criteri perseguiti e delle realizzazioni ottenute o che già si profilano sono: il superato antagonismo, fonte di molti malanni, fra nord e sud, con una attività peregrinatrice nel soddisfacimento dei bisogni; i criteri economici e sociali posti a base di ogni attività tecnica; la resistenza assoluta ad ogni influenza localistica; la giustizia sommaria di tutti i progetti ancora da appaltare, che risentivano delle conseguenze della politica elettorale; la graduazione delle opere, secondo il grado d'urgenza e di utilità; la concessione di opere per la disoccupazione, subordinata al criterio che esse non debbano servire unicamente a dare, in una determinata zona, lavoro agli operai; e ciò per evitare, come purtroppo avvenne nel dopo-guerra, che ritornata la normalità nel mercato della mano d'opera, i lavori si rivelino di scarsa utilità sociale ed economica o siano da abbandonarsi al loro destino improduttivo.

Si deve a questa superiore visione del problema delle opere pubbliche se molta strada si è battuta, con fecondi risultati; se al di sopra degli antagonismi localistici, si è riusciti ad impostare una graduale, ma sistematica disciplina dei corsi d'acqua, dal monte al piano, con il loro razionale sfruttamento a scopo di forza motrice, di irrigazione e di navigazione interna; se si è potuto inquadrare il problema della bonifica integrale nel suo ciclo totalitario, dalla fase idraulico-forestale a quella di trasformazione fondiaria; se si è giunti a considerare il problema delle comunicazioni come il sistema nervoso della vita della Nazione, inscindibile nei suoi aspetti stradali, ferroviari e marittimi; se in armonia a tale concezione si sia posta ogni cura e si sia data la precedenza, nei limiti delle disponibilità, al completamento della rete stradale, dello Stato o delle provincie, di grande comunicazione, cercando di collegarla gradatamente ai porti, alle stazioni ferroviarie, ed alle maglie delle strade rurali; se si sono concentrati i maggiori sforzi nei lavori delle ferrovie in corso, di più alto rendimento nazionale; se larghi mezzi finanziari sono stati rivolti al potenziamento dei porti di grande traffico, a quelli sus-

sidiari di piccolo cabotaggio ed a quelli che risentono più intensa l'attività della pesca.

Si deve alla comprensione delle moderne esigenze dei traffici se si è usciti dallo stato di deplorabile abbandono nel quale, per superati criteri manutentori, nel secolo della meccanica, nonostante il crescente sviluppo automobilistico, si tenevano le strade nazionali; se in conseguenza si è istituita l'Azienda autonoma della strada, dei cui risultati l'onorevole relatore ha tessuto autorevolmente l'elogio; se per completare la sistemazione, con criteri più aderenti alle esigenze attuali, si è predisposto il nuovo ordinamento giuridico amministrativo dei 130.000 chilometri della viabilità minore; se per i grandi porti si è cercato di disporre, oltre che le necessarie opere marittime propriamente dette, anche quelle di attrezzatura meccanica nonchè di raccordo ferroviario.

Non è a credere, per altro, che i vasti orizzonti abbiano fatto dimenticare o trascurare, in tanti anni di fervorosa attività, la vita interna degli abitati.

Anche in questo campo, però, si è seguita una graduatoria di urgenza e di utilità, non potendosi contemporaneamente soddisfare tutti i bisogni.

Particolari cure, naturalmente, sono state rivolte ai comuni distrutti o danneggiati dalla guerra, dai terremoti, dalle inondazioni, ed a quelli, purtroppo sempre molti, da consolidare.

Notevole impulso hanno avuto l'edilizia economica, popolare e demaniale; l'applicazione dei piani regolatori, e la costruzione dei grandi acquedotti, eseguiti a carico dello Stato.

Non minore incremento — specie nel Mezzogiorno e nelle Isole — è stato dato alle opere igieniche di carattere comunale — acquedotti, fognature, cimiteri, macelli — nonchè all'edilizia scolastica, sempre inadeguata alle esigenze di vita civile di quelle patriottiche popolazioni.

Nel campo delle opere comunali, controllate e sussidiate dallo Stato, l'azione dei Provveditorati alle Opere pubbliche è stata quanto mai provvidenziale e feconda di tangibili ed organici risultati.

Grazie alla loro istituzione, al grande amore con il quale sono diretti, al modo come funzionano, alle possibilità d'iniziativa che la

legge istitutiva ad essi domanda, alla attività che svolgono, alla passione che pervade il personale, la rinascita del Mezzogiorno non è più una bandiera da sventolare ed una promessa da rinnovare, ma è una realtà in marcia, che se ha molta strada ancora da percorrere, è sicura di giungere alla mèta, perchè ciò, oramai, è nella coscienza della Nazione e nel cuore e nella volontà del Governo.

Anche in questo periodo di scarse possibilità finanziarie, anche in questa fase di rallentamento di attività nel campo delle opere, i Provveditorati assolvono, con tangibili risultati, i loro compiti, perchè coordinano, selezionano, correggono le iniziative locali in corso e quelle che si manifestano, e preparano una più vasta messe di lavoro statale per il giorno in cui, con più adeguati mezzi, vi sarà una intensa ripresa di attività.

Per tale ripresa, in tutta la Nazione, risultati ancora più organici potranno ottenersi, con il disposto concentramento, presso il mio Ministero, di alcuni servizi, nel campo delle opere pubbliche, che oggi sono di competenza di altri Dicasteri.

Il concentramento di varie attività tecniche presso il Ministero dei lavori pubblici ha formato oggetto di costanti voti da parte dei due rami del Parlamento.

Anche nella discussione di questo disegno di legge, sia la Giunta del bilancio che la Commissione di finanza, e testè i senatori Sanjust, Sandrini e Reggio, hanno rinnovato premure in questo senso.

L'onorevole Rolandi Ricci, anzi, nella sua relazione mi ha rivolto cortese invito a dare qualche chiarimento sul provvedimento, approvato nel Consiglio dei ministri dell'ottobre scorso.

Sono lieto di poter comunicare al relatore che la deliberazione di massima, adottata dal Consiglio dei ministri, non è rimasta lettera morta.

Venendo dall'affermazione di principio alla precisazione, proprio in questi giorni il Capo del Governo, in base alla legge sul primo ministro, ha deciso il passaggio di un nucleo importante di servizi al mio Ministero.

Essi particolarmente riguardano: la costruzione degli edifici per le Università, per i Musei, per gli Uffici della finanza, per gli Archivi di

Stato, per le Capitanerie di porto, per le Carceri; la costruzione degli edifici e delle opere pubbliche riguardanti l'Esercito, la Marina, la Regia Aeronautica e la Milizia volontaria per la sicurezza nazionale, esclusi quelli di difesa o di particolare tecnica militare; la costruzione degli edifici scolastici di vario grado, anche nell'Italia centrale e settentrionale, sia a totale carico dello Stato che sussidiati, nonchè altri servizi di secondaria importanza.

Come il Senato vede, con i provvedimenti disposti ed in via di perfezionamento, un notevole contributo viene a realizzarsi per la chiarificazione delle competenze in materia di opere pubbliche.

Questi provvedimenti giungono tempestivamente perchè, effettuandosi il passaggio dei servizi, in un periodo di limitazione delle spese, viene così consentito il più agevole assestamento di essi, e di conseguenza il coordinamento di una più vasta attività tecnica, da parte del mio Ministero, per il momento della immanicabile ripresa.

Tale ripresa è nella certezza del superamento dell'attuale crisi economica che affligge il mondo, e quindi anche l'Italia; è nella fede e nei voti del Governo che, per superiori esigenze, ha dovuto, anche per il prossimo esercizio, contenere gli stanziamenti nel bilancio della mia Amministrazione, pur rendendosi conto degli inconvenienti che esso porta nel campo delle opere.

Gli aspetti finanziari contabili dello stato di previsione, che è sottoposto ai vostri suffragi, sono già noti.

Li ho ampiamente illustrati nell'altro ramo del Parlamento; ne ha messo in risalto la struttura, con chiara sintesi, l'onorevole Rolandi Ricci nella sua relazione.

Gli stanziamenti complessivi del bilancio di previsione sono di lire 936.825.520, di cui 661.356.520 per la parte straordinaria, che ha solo valore di limite di pagamenti.

Di fronte a quello dell'esercizio in corso, il bilancio ha una previsione di stanziamenti inferiore di lire 63.325.000.

Integrato il conto di competenza con quello dei residui, che si prevedono disponibili al 1° luglio, si può calcolare che il bilancio 1931-1932 avrà una impostazione iniziale di lire

1.276.372.333, inferiore di lire 259.991.641 a quella che risultò all'inizio del bilancio in corso.

Come ho avuto modo più volte di rilevare, nelle attuali contingenze, gli stanziamenti di bilancio hanno valore più presuntivo ed indicativo della volontà del Governo a contenere le spese, che certezza di sufficienza a fronteggiare i pagamenti, derivanti dagli impegni già accesi per opere in corso, o da quelli che si accendono per sopravvenute esigenze.

Ciò porta naturalmente all'inconveniente che il consuntivo finisce con allontanarsi notevolmente dal preventivo.

Lo ha riconosciuto lo stesso relatore quando ha detto: «mentre sarebbe desiderabile che dal preventivo poco si discostasse il consuntivo, è pur d'uopo riconoscere che emergenze imprevedibili, e sempre richiedenti urgenti provvidenze, e cioè nuove spese, insorgano tutti gli anni, cosicchè se non abbiamo tali larghezze da applicare una grossa cifra di decine di milioni in una rubrica di casuali ed imprevisti, bisogna rassegnarsi a tollerare che il consuntivo superi nelle spese il preventivo ».

La legge del bilancio, poi, mentre non contiene, anche quest'anno, alcun limite d'impegno per l'esecuzione di nuove opere a pagamento non differito, limita quello per annualità a soli 15 milioni, appena sufficienti a pagare i contributi e le sovvenzioni previste da leggi speciali, come opere igieniche ed edilizia scolastica di carattere comunale, case per gli impiegati dello Stato, impianti idroelettrici e termoelettrici, costruzione di linee per distribuzione di energia ecc.

Nelle attuali contingenze, onorevoli senatori, il Governo, tenuto anche conto della vasta mole di opere in corso, nonchè dei programmi normali di attività, che vanno svolgendo l'Azienda della strada ed il Sottosegretariato per la bonifica integrale, non ha esitato ad imporre al mio Ministero, come a tutte le altre forme di attività dello Stato, una politica di dura, ma necessaria limitazione delle spese.

Non mancherà da parte mia e dei miei collaboratori ogni impegno, per far sì che tale limitazione riduca, quanto più sia possibile, gli inconvenienti derivanti dal dover arrestare alcune forme di attività, dal doverne contenere altre, dal trovarsi spesso in forte contrasto fra le necessità che si manifestano e le possibilità che si hanno.

Il Governo, per altro, che in casi di speciali esigenze, interviene con provvedimenti eccezionali, sa di poter contare sullo spirito di comprensione delle popolazioni, le quali, a loro volta, hanno la certezza che, superato l'attuale momento, la politica dei lavori pubblici, senza sollecitazioni, riprenderà il suo ampio respiro.

Risponderò ora ad altre osservazioni fatte dal senatore Rolandi Ricci ed a quelle degli onorevoli senatori, che hanno partecipato a questa discussione, e che io ringrazio del contributo, quanto mai utile, di consigli e di rilevi che hanno sottoposto alla mia attenzione.

L'onorevole relatore, che ha formulato un giudizio assai benevolo verso l'opera della mia amministrazione, ha voluto anche rivolgere un particolare elogio ai funzionari del Ministero dei lavori pubblici per l'azione spiegata nelle ultime calamità, per i criteri che l'hanno guidata, per i risultati raggiunti e per quelli che si profilano all'orizzonte.

Io sono assai sensibile a questo alto riconoscimento, che viene dalla Commissione di finanza, sulla bontà dei nuovi criteri, che si sono dovuti adottare per la ricostruzione degli abitati colpiti da pubblica calamità.

Si è dovuto rivoluzionare tutta una non felice tradizione, cominciando dall'abolire il sistema delle baracche, perchè antigienico, anti-economico e causa del prolungamento di tutte le liquidazioni derivanti dai terremoti, e di costante rinvio dell'attività dello Stato, che in questi casi è sempre urgente. Si è dovuto prendere il coraggio a due mani, obbligare le popolazioni a vivere, nei primi tempi, sotto le tende, o ad alloggiare provvisoriamente in pubblici edifici, e ciò per affrontare in pieno la ricostruzione, con criteri solidi di materiali e di argomenti tecnici.

I risultati sono noti. Alla Camera, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, io ebbi modo di precisare con cifre quel che si è già fatto. Non credo di dovermi ripetere. Dirò soltanto che, anche in questa materia, l'esperienza non è mai sufficiente. Ciò dicasi sia per l'attività tecnica, che per gli stessi servizi di pronto soccorso. La mia amministrazione ha sentito anzi il bisogno, dopo le ultime calamità, di rimettere allo studio la legge sul pronto soccorso, per perfezionarla e per trasformarla in legge del pronto soccorso e della

ricostruzione, aspetti inscindibili in ogni pubblica calamità.

Il Governo Fascista, se ha concentrato tutti i suoi sforzi e la sua attenzione sui terremoti del Vulture, e su quello più recente delle Marche, per il quale occorrono ancora mezzi e buona volontà, non solo da parte dello Stato, ma anche dei privati, ha però cercato di non trascurare le necessità derivanti dai vecchi terremoti, e particolarmente da quelli del 1908 e del 1915, che colpirono così gravemente la Calabria, la Sicilia e la Marsica. Per questi terremoti il Governo ha già speso oltre 800 milioni.

In questi ultimi tempi le note restrizioni finanziarie avevano però rallentato il ritmo della ricostruzione. In alcuni comuni parecchio rimane ancora da fare.

A Messina, vi sono ancora 35 mila persone che vivono in baracche, che hanno più di venti anni di vita, e che se non sono fomite d'infezioni, sono continuo attentato alla salute pubblica, e costituiscono motivo di costante preoccupazione.

Il Governo Fascista, per fronteggiare la ricostruzione di Messina, e per corrispondere ai voti ch'erano stati fatti dalle autorità locali, aveva concepito l'abolizione della gestione patrimoniale, necessariamente pesante, e la creazione di un Istituto per le case dei terremotati.

Tale Istituto avrebbe dovuto trovare in se stesso, cioè nell'ingente patrimonio che gli sarebbe stato dato in consegna, e che offre vaste possibilità di contrattazione di mutui ipotecari, la possibilità di finanziare le ulteriori costruzioni, alleggerendo lo Stato da tale compito.

Fondate preoccupazioni del Ministero delle finanze sulla possibilità, da parte degli istituti parastatali, in questo momento, a venire incontro alle necessità di vaste operazioni di credito, hanno consigliato di rinviare a miglior tempo tale iniziativa.

Tuttavia il Governo ha ritenuto di non dover soprassedere oltre nell'adottare i provvedimenti più urgenti. E così, nel Consiglio dei ministri dell'altro giorno, è stata approvata una nuova autorizzazione di spese di 27 milioni per la costruzione di case popolari. Con 27 milioni certo non si risolve il problema della

ricostruzione di Messina, ma lo si affronta, nei limiti delle attuali possibilità.

L'onorevole relatore, gli onorevoli Libertini, Sanjust, Sandrini, si sono occupati dell'Azienda della strada e ne hanno tessuto l'elogio. Il relatore ha voluto citare il giudizio autorevole di alcune riviste tecniche straniere e ha detto che finalmente il miracolo si è compiuto; quel miracolo che è stato sempre nei voti del Senato del Regno.

Per mio conto devo dire che del miracolo attendo gli ulteriori sviluppi.

Non va dimenticato che a tutt'oggi sono stati sistemati 5.015 chilometri di strade nazionali, e che alla fine del 1931, ultimati i lavori in corso, si avrà una sistemazione per complessivi 7000 chilometri, che è quanto dire per un terzo della intiera rete dello Stato. L'onorevole senatore Sanjust, però, ha voluto ricordare alcuni inconvenienti, che egli ebbe a riscontrare, nei sopralluoghi fatti per iniziativa del R.A.C.I. l'anno scorso, e che si augura siano eliminati. Io ebbi agio a suo tempo di avere tra le mani la relazione delle visite che la Commissione nominata dalla R.A.C.I. effettuò sulle strade dell'Azienda e della quale fu incaricato, oltre il senatore Sanjust, il segretario generale del R.A.C.I. ed un libero professionista. Posso dichiarare al senatore Sanjust che quegli inconvenienti, che egli ha lamentato, furono rigorosamente controllati da parte dell'Azienda, e ove si riscontrarono furono eliminati, ove si addimostrarono frutto di equivoco, derivante dall'aver esaminato lavori che erano ancora in corso, furono chiariti, e lo stesso R.A.C.I. ne dovette dare riconoscimento.

Oggi quell'Ente è il primo a plaudire all'opera dell'Azienda stradale.

L'onorevole relatore, a proposito della Milizia della strada, ha prospettato l'augurio che essa possa rendere, così come rendono la Milizia ferroviaria, la Milizia portuaria, e quella confinaria. Io credo che il senatore Rolandi Ricci chieda alla Milizia della strada che si attivi sempre più, che moltiplichi sempre più i suoi sforzi, ma che non ne contesti le benemerienze.

Egli vorrà convenire con me che, con 21.000 chilometri di strade da vigilare, e con poco più di 350 militi da far girare su quasi tutte le

strade d'Italia (perchè spesso per raggiungere le strade nazionali bisogna attraversare quelle provinciali e quelle comunali) i risultati che la Milizia rende sono apprezzabili.

Io l'ho elogiata e la elogia, non per l'abitudine di dir bene del proprio personale, ma perchè ho constatato effettivamente che essa fa tutto quello che, nelle attuali condizioni, è possibile fare. Però mi associo di tutto cuore all'onorevole relatore nel chiedere alla Milizia uno sforzo ancora maggiore di buona volontà e di zelo nell'adempimento del proprio dovere. (*Approvazioni*).

Ma il problema centrale di questa discussione, il problema che ritorna in tutte le discussioni del bilancio dei lavori pubblici, sia alla Camera che al Senato, è quello della viabilità minore. A più forte ragione oggi che si apprezzano i risultati conseguiti dall'ordinamento delle strade nazionali, si sollecita il Governo perchè non trascuri la viabilità minore, perchè una buona volta adotti i provvedimenti che ha più volte annunciato. L'onorevole relatore vorrebbe, nei riguardi di tale viabilità, che sia la costruzione, sia la trasformazione, secondo le attuali esigenze dei traffici, sia la manutenzione...

ROLANDI-RICCI. Costruzione sì.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici* ....fosse affidata allo Stato, e dice: « La Commissione non è persuasa che le provincie siano oggi, meglio di sette anni fa, in condizione di assumere e gestire bene la costruzione e manutenzione della viabilità minore.

« Tanta è l'importanza di questa viabilità minore e l'imponenza della spesa e la mole dei lavori, e la necessità del coordinamento e della disciplina nell'eseguirli, che ad avviso della Commissione, la cura della costruzione di cotale viabilità qualificata minore impropriamente dovrebbe essere centralizzata al Ministero o affidata all'Azienda autonoma della strada ». E continua: « man mano che le strade saranno costruite potranno affidarsene la manutenzione e la conservazione agli enti locali ».

Il problema indiscutibilmente ha una importanza fondamentale; fondamentale per lo sviluppo dei traffici, per le particolari esigenze dei mezzi meccanici che oggi si adoperano, nelle campagne e sulle strade: nelle campagne

per la loro trasformazione, sulle strade per percorrerle più rapidamente.

Darò alcuni chiarimenti sul problema.

La legge istitutiva dell'Azienda delegò al Governo il nuovo ordinamento della viabilità minore.

In base a tale delega il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con gli altri Ministeri interessati, fin da due anni fa, ha predisposto lo schema della nuova legge, che contempla una nuova disciplina giuridica ed amministrativa delle strade secondarie con il potenziamento dell'Ente provincia e lo sviluppo dell'Istituto dei Consorzi.

In questi due anni la riforma si è continuamente perfezionata, tenendo conto di tutte le osservazioni dei Prefetti e delle Amministrazioni provinciali, di tutti i voti dei congressi e delle riviste tecniche, di tutti i pareri che sono successivamente affluiti al Ministero.

Essa è giunta così al Consiglio dei ministri che, in linea di massima, ha dato la sua approvazione, subordinando però ogni decisione alle risultanze della Commissione, che è incaricata della riforma delle finanze degli Enti locali, la quale è chiamata ad esaminare anche queste nuove necessità che non possono essere più oltre dilazionate.

Il predisposto nuovo ordinamento giuridico amministrativo della viabilità minore si occupa per ora del problema più urgente, cioè di quello della manutenzione.

In un secondo tempo si provvederà al coordinamento ed all'aggiornamento di tutta la legislazione sulla costruzione delle strade.

Secondo i criteri informativi della riforma le strade verrebbero classificate in provinciali, urbane, rurali, militari aperte al pubblico transito.

Sarebbero affidate alle Amministrazioni provinciali, oltre quelle che sono attualmente di loro competenza, anche quelle oggi comunali che abbiano una maggiore importanza, agli effetti del traffico.

Sarebbero classificate strade urbane tutte quelle rientranti nel perimetro degli abitati o di collegamento con i servizi comunali.

Anche per le traverse interne, che oggi rappresentano un grave inconveniente nella sistemazione dell'Azienda della Strada, impossibilitata ad intervenire per i comuni superiori

ai 20 mila abitanti, si adotterebbe un nuovo ordinamento giuridico, capace di consentire la risoluzione del problema.

Si dirà: ma quali garanzie offrono le Amministrazioni provinciali ed i comuni che finora hanno trascurato le strade? come potranno esplicitare efficacemente la manutenzione ad essi affidata? Intanto è bene riconoscere che non tutte le Amministrazioni locali trascurano le strade. Comunque la legge si è preoccupata di tutto ciò. Essa prevede che nella compilazione dei bilanci provinciali e comunali le Giunte provinciali amministrative debbano accertare, dopo aver interpellato gli organi tecnici dell'Azienda ed il Genio civile, se gli stanziamenti siano sufficienti alle necessità della manutenzione ed i prefetti assicurarsi che gli stanziamenti abbiano effettivo impiego. I mezzi dovrebbero venir fuori dal nuovo assetto tributario degli Enti.

Noi non potevamo preparare la riforma che dal punto di vista giuridico, tecnico ed amministrativo, subordinandola per la parte finanziaria a quella delle finanze locali.

Se non ci saranno per le provincie e per i comuni i mezzi finanziari per mantenere meglio le strade, questi mezzi non li potrà avere nemmeno lo Stato.

Si tratta di disciplinare meglio i tributi locali e d'impedire che le Amministrazioni provinciali o comunali trascurino le spese per la manutenzione delle strade per avere le disponibilità ad assolvere compiti meno importanti.

Ecco perchè si è previsto nella legge l'obbligo, da parte della Giunta provinciale amministrativa, ad accertare la sufficienza degli stanziamenti nei bilanci per le manutenzioni stradali; ecco perchè si è previsto il divieto degli storni.

Si dirà: per la eventualità che le provincie non mantengano bene le strade, come si provvede? È previsto anche questo. Constatata l'inadempienza o l'insufficienza della manutenzione delle strade, diffidato invano l'Ente a provvedere, il prefetto potrà richiedere l'intervento di ufficio da parte dell'Azienda della strada.

Certo, non lo richiederà per tutte le strade della provincia, ma per quelle ove la manutenzione risulterà più trascurata, ove l'intervento in danno si manifesterà più urgente.

Queste garanzie sembrano sufficienti a confortare il proposito di lasciare la manutenzione delle strade agli Enti locali.

Lo Stato non può avocare a sé tale servizio, come è stato richiesto nell'altro ramo del Parlamento da un deputato e, come leggendo la relazione, sembra richiegga anche il senatore on. Rolandi Ricci.

ROLANDI RICCI. Ho accennato alla costruzione, non alla manutenzione.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. La sua relazione, per questa parte, non ha espresso allora chiaramente il suo pensiero, specie quando ha ricordato il voto della Commissione di finanza del 1924-25.

Comunque, se è così, tanto meglio!

Vuol dire che siamo d'accordo, e che un autorevole parere, quello della Commissione di finanza, viene a suffragare la tesi che lo Stato debba badare alla manutenzione soltanto delle proprie strade, e che le strade secondarie debbano, con diverso ordinamento, rimanere affidate agli Enti locali.

Per quanto riguarda viceversa le strade comunali di secondaria importanza, che non passerebbero alle provincie, e che sarebbero classificate rurali, nonchè quelle agricole vere e proprie, la manutenzione sarebbe affidata ai comuni, che però potrebbero ottenere dai prefetti la costituzione di Consorzi obbligatori, fra i frontisti e gli altri proprietari interessati. In caso di inadempienza, da parte dei Consorzi, si sostituirebbe il Comune, ripartendo la spesa fra gli utenti. Come ho già detto, però, la riforma, fin quando non si sarà provveduto al nuovo ordinamento delle finanze locali, resta in attesa della sua realtà finanziaria.

Per quanto riguarda la nuova disciplina giuridico-amministrativa da dare a tutta la legislazione sulla costruzione delle strade secondarie, ho già dichiarato che si è ritenuto opportuno rimandare ad un secondo tempo questo problema.

Posso però assicurare l'onorevole relatore che, anche per quanto riguarda la costruzione delle strade, non manca ora il controllo e la vigilanza da parte dello Stato; perchè pur troppo nella maggior parte dei casi, sia che si tratti di strade provinciali, o di strade che allacciano comuni isolati, o porti o ferrovie, lo Stato

interviene finanziariamente con contributi e spesso si sostituisce anche nell'esecuzione dell'opera, salvo a percepire il rimborso delle quote spettanti alle provincie ed ai comuni.

La soluzione di questo problema è poi meno urgente perchè, in questo momento, non ci sono fondi per fronteggiare le numerose richieste che pervengono, e d'altra parte un passo notevole è stato fatto per la costruzione delle strade in quelle regioni che ne erano maggiormente sprovviste.

Il senatore Libertini ha, tra l'altro, sollecitato la sistemazione di quei tratti della rete stradale siciliana, che non hanno avuto ancora dall'Azienda della strada la spalmatura di catrame o bitume, e che rappresentano delle necessarie soluzioni di continuità.

Ricorderò al senatore Libertini che l'Azienda si è preoccupata, innanzi tutto, di completare con la pavimentazione i lavori straordinari di quei 1.200 chilometri della rete siciliana, che furono oggetto della convenzione del 1923 da lui ricordata, e ciò per evitare che i rifacimenti e le cilindature disposti con quella convenzione andassero in breve distrutti.

Posso assicurarlo, però, che il Governo provvederà gradatamente alle richieste saldate.

Il senatore Libertini, trattando poi del problema delle Ferrovie siciliane, ha sollecitato anche la costruzione della Caltagirone-Gela. Faccio presente che, nelle attuali contingenze finanziarie, tutti gli sforzi devono essere concentrati sulle ferrovie in corso più urgenti.

Ogni nuova iniziativa, e quindi anche la costruzione del tronco Caltagirone-Gela, è subordinata all'approvazione del nuovo piano regolatore delle ferrovie, che sta per essere portato a termine.

Il senatore Sandrini, che io ringrazio delle parole molto simpatiche e lusinghiere che mi ha voluto rivolgere, si è occupato particolarmente del problema della edilizia popolare ed economica. A proposito di tale edilizia egli ha prospettato il dubbio che gli Istituti per le case economiche e popolari, che egli chiama parastatali, ma che non sono tali perchè lo Stato vi concorre solo con un contributo negli interessi per il pagamento dei mutui, siano oggi sottratti ad ogni controllo e vigilanza.

Faccio presente all'onorevole senatore San-

drini (che conosce tanto bene la materia, per l'azione validissima che egli svolge, quale Presidente della Commissione di vigilanza per le cooperative), che il Ministero dei lavori pubblici, oltre all'approvazione dei bilanci, ha facoltà di intervenire quante volte si rivelino degli inconvenienti nelle amministrazioni, sciogliendole, se necessario, e nominando dei commissari, i quali hanno l'incarico di riportare l'ordine ove eventualmente fosse il disordine. Io non so quali altri controlli o interventi vorrebbe l'on. Sandrini: forse il visto su tutti gli atti amministrativi? Tutto ciò appesantirebbe troppo l'amministrazione dei lavori pubblici e renderebbe inceppata l'azione di quegli Enti.

Per quanto riguarda le cooperative l'on. Sandrini ha manifestato preoccupazioni nei riguardi dei mutui individuali con la Cassa depositi e prestiti che finiranno, egli dice, per concentrare un lavoro immane e richiedere una speciale attrezzatura.

La sua preoccupazione è fondata.

Il giorno in cui l'inconveniente divenisse però veramente grave, il ministro delle finanze avrebbe la possibilità di affidare agli esattori comunali il compito della riscossione. Circa la disoccupazione del Friuli debbo dire all'onorevole Sandrini che il Governo nel provvedimento dei 240 milioni non l'ha ignorata. Il Governo, per altro, non può fronteggiare completamente tutte le esigenze che si manifestano in questo campo.

Con i lavori in corso e con quelli che si potranno eventualmente iniziare nella primavera, da parte delle altre amministrazioni, notevole beneficio potrà derivare ai disoccupati, se disoccupati ancora vi saranno nel Friuli, nella stagione della ripresa agricola.

Il senatore Reggio ha rinnovato le sue raccomandazioni per il porto di Genova e per la direttissima che deve congiungerlo a Milano.

L'anno scorso, proprio in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, ebbi a fare dichiarazioni precise al riguardo, riconoscendo che il problema è veramente importante e che ad esso il Governo ha sempre guardato e guarda, nella fiducia di poter ulteriormente intervenire, appena i mezzi glielo consentiranno.

Non ho quindi che a riportarmi a quelle dichiarazioni.

L'Acquedotto pugliese ha trovato anche quest'anno, da parte dell'onorevole relatore, vastà trattazione e pregevoli rilievi anche da parte del senatore Reggio. Io sono molto grato, come ministro ed anche come pugliese, che mi sia consentita la possibilità (che io certo non avrei ricercata) di poter dare qualche chiarimento sul funzionamento dell'acquedotto.

L'onorevole relatore ha sostenuto la necessità che sia assicurato il completo finanziamento dell'opera, ritenendosi ciò fondamentale per la rinascita igienica e sociale di quelle popolazioni e conveniente per lo Stato.

Posso assicurare l'on. Rolandi Ricci che il Governo ha fatto tutto quello che, nelle attuali condizioni, era possibile di fare. Devo riconoscere che il collega delle finanze non ha esitato di venire incontro alle necessità finanziarie di quest'opera, per assicurare nell'esercizio in corso il ciclo di attività costruttiva, che è stato determinato in una somma complessiva di 50 milioni, con un'annualità di 4 milioni. Cinquanta milioni di costruzioni assicurano per quest'anno il normale svolgimento delle opere. Debbo ancora dire che la Finanza ha riconosciuto essere opportuno di precisare l'ulteriore fabbisogno finanziario per ripartirlo in alcuni esercizi.

Mi auguro che, prima del nuovo esercizio, questa precisazione di ordine tecnico e finanziario possa esser fatta.

L'on. relatore ha lodato lo sforzo del Commissario per ridurre sempre più le spese generali e si è augurato che si riducano maggiormente per l'avvenire, mettendo in confronto l'esercizio dell'Azienda autonoma della strada. Indipendentemente da tale confronto, che riguarda un'azienda che ha un'impostazione tecnica e finanziaria assai diversa, posso associarmi al relatore in tale voto.

Le spese generali nell'esercizio precedente erano del 7 per cento; oggi sono salite all'8 per cento. Come ben si comprende, queste incidenze nel costo delle opere e dell'esercizio vanno prese in senso relativo e non assoluto.

L'onorevole relatore ha prospettato anche alcuni inconvenienti che si riscontrerebbero

nell'esazione di crediti verso pubbliche amministrazioni, comuni ed utenti morosi.

Egli ha sollevato dei dubbi sulla esigibilità di tali crediti ed ha domandato se non venga passarci sopra la spugna o ridurli a proporzioni tali da assicurarne effettivamente le entrate.

Ha chiesto, infine, che sia provveduto al riparto degli utili. Posso dire senz'altro all'onorevole relatore che, per quanto riguarda i crediti che egli ritiene inesigibili, in sei mesi, negli ultimi sei mesi, si sono ottenuti dei risultati veramente soddisfacenti.

ROLANDI RICCI. Ma io ho già fatto la decurtazione.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Non mi sembra; comunque, onorevole relatore, è importante sapere che in sei mesi i crediti verso le pubbliche amministrazioni che, al 30 giugno dello scorso anno, erano di 5 milioni 196 mila lire, sono ridotti ad un milione 303 mila lire, delle quali 600 mila rappresentano una partita di giro con l'Amministrazione delle ferrovie, che è in via di regolazione.

Si tratta dunque, allo stato attuale, di sei o settecento mila lire ancora da esigere.

Per quanto riguarda il credito verso i comuni si va più lenti: le 611 mila lire del 30 giugno 1930 sono ridotte a 451 mila; però per questi crediti si è prevista la ratizzazione.

È bene non dimenticare che si tratta di vecchie partite.

ROLANDI RICCI. Di dieci anni fa.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. La ratizzazione è stata escogitata per dare la possibilità ai comuni, che devono effettuare operazioni di mutuo, di poter pagare.

I crediti verso gli utenti da 8 milioni 603 mila lire sono ridotti a tre milioni 939 mila lire.

I residui attivi, per lavori d'impianto per prese d'acqua e completamento di condotte, ascendevano a 2 milioni e 104 mila lire al 30 giugno e sono ridotti a un milione e 185 mila lire, di cui 443 mila sono state ratizzate.

Anche questi sono vecchi crediti, precedenti all'esercizio 1929, che oggi si vanno liquidando con ritmo soddisfacente.

Comunque le esazioni non possono costituire preoccupazione per l'avvenire, essendo affidate

oggi agli esattori comunali, con il beneficio del non riscosso per riscosso.

ROLANDI RICCI. Ma qualche esattore non ha pagato, è scappato!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Gli esattori comunali hanno l'incarico di esigere non solo per l'acquedotto ma per tutte le pubbliche amministrazioni, che quindi corrono gli stessi pericoli.

Io non so, per altro, quali sistemi migliori potrebbero essere adottati.

Il senatore Reggio, oltre ad aver fatto molti pregevoli rilievi sull'Acquedotto pugliese, ha prospettato la preoccupazione che le entrate dell'esercizio saranno sproporzionate al costo dell'opera.

Onorevole senatore Reggio, l'Acquedotto pugliese è una di quelle opere che si è costruita come un dovere nazionale, perchè un'intera regione, dai tempi d'Orazio, era divenuta celebre per la siccità, pur sapendo che difficoltà tecniche gravissime dovevano incontrarsi, attraverso l'Appennino, nei terreni argillosi — in cui si svolgono per quindici chilometri le gallerie — e, quindi, elevare il costo delle opere.

Al mondo vi è solo l'Acquedotto di New York che lo superi come portata, cioè come dotazione idrica.

L'Acquedotto pugliese è però il primo acquedotto del mondo, nei suoi aspetti tecnici, nello sviluppo delle gallerie e delle condotte principali e secondarie.

Purtroppo, di fronte a tante difficoltà tecniche, con terreni argillosi, che esercitano spinte da ogni parte, ed i cui inconvenienti si riscontrano pure nella galleria ferroviaria della linea Napoli-Foggia (perchè infatti si tratta dello stesso terreno), si è dovuto per le gallerie, dopo l'ultimazione di esse, fatta dalla vecchia Società, spendere circa 200 milioni per le riparazioni, o i rifacimenti in pietra di molti tratti della vecchia calotta in cemento, di spessore insufficiente a reggere le spinte dell'argilla, mal calcolate dai tecnici dell'epoca.

Comunque, possiamo essere certi che l'Ente per l'Acquedotto pugliese cercherà di forzare al massimo grado le sue possibilità industriali.

Posso assicurare, inoltre, il Senato che il Governo, preoccupato di tenere ancora non impiegati gli utili di esercizio, ha voluto sciogliere la famosa riserva, che ne sospendeva il

riparto, dando all'Ente, con recente provvedimento, la possibilità di destinarli, parte alla creazione di scorte, parte alla costituzione di fondi di riserva, e parte infine, in quella misura che sarà fissata ogni anno dal Ministero dei lavori pubblici d'accordo con quello delle finanze, per alleggerire gli ulteriori oneri che lo Stato, per legge, deve sopportare per il completamento dell'acquedotto. Ciò dà la possibilità di ridurre, da parte dello Stato, i finanziamenti per il completamento della grande opera, previsti dal relatore, se non erro, in 300 milioni.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Ma io ne prevedo 250. È il commissario che ne prevedeva 300!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Tanto meglio, allora l'ulteriore finanziamento dello Stato sarà ancora inferiore. Posso anche annunziare al Senato che il Governo, essendosi chiuso il ciclo della speciale attività richiesta al Commissariato, ha deciso, modificando nello stesso tempo l'attuale ordinamento dell'Ente, di procedere alla ricomposizione del Consiglio con una maggiore ingerenza da parte dello Stato.

Colgo intanto l'occasione per riconoscere che da parte del Commissario si sono fatti e si fanno sforzi veramente notevoli perchè l'Acquedotto raggiunga, nel più breve tempo, il completamento e perchè il suo esercizio diventi sempre più redditizio.

Onorevoli senatori, ho finito: Questo mio discorso è andato al di là delle proporzioni che, in un primo momento, pensavo di dagli.

Gli argomenti trattati dall'onorevole relatore e dagli onorevoli senatori mi hanno fatto superare i limiti che mi ero imposti, costringendo il Senato ad ascoltarmi lungamente.

*Voci*. Con piacere!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Tratteggiati a grandi linee i criteri che guidano l'Amministrazione dei lavori pubblici; illustrato il bilancio di previsione sottoposto ai vostri voti; precisata la portata delle attuali limitazioni nel campo delle opere; risposto, spero esaurientemente, alle osservazioni che sono state fatte durante la discussione, posso chiudere questo mio discorso, assicurando il Senato che ogni impegno sarà messo da me e dai miei collaboratori, sia nell'evitare motivo di

spese non inderogabili, sia nel fare sì che quelle autorizzate fronteggino, con i minimi inconvenienti, le molte necessità che si profilano. In questa azione, spesso ingrata, il Governo sa di poter contare sul buon senso e sullo spirito di comprensione del popolo italiano. (*Applausi vivissimi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ROLANDI RICCI, *relatore*. A quest'ora!

PRESIDENTE. Il Senato l'ascolterà sempre con la più grande attenzione.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Se lo vuole, infliggerò ai miei colleghi brevissime osservazioni.

È molto gentile, quant'ella dice, onorevole Presidente, anche perchè ella interpreta dalla misura della sua cortesia quella dei colleghi; bisogna far proprio appello alla cortesia per farsi ascoltare a quest'ora.

Onorevoli colleghi, sono lieto di dare atto all'onorevole ministro delle dichiarazioni che egli ci ha fatto e son lieto che la relazione le abbia provocate.

Ma tengo a dichiarare a lui e agli altri colleghi che hanno parlato del relatore, che io non merito « ni cet excès d'honneur ni cette indignité », perchè la relazione è soltanto lo specchio di quella che è la volontà, e di quelle che furono le deliberazioni della Commissione.

Forse, se avessi potuto lasciar libero campo ad un mio discorso individuale, avrei richiamato all'attenzione del Senato anche altri argomenti; ma la Commissione doveva approvare la relazione, e questa doveva esprimere le intenzioni sue. Quindi tutte le questioni trattate in essa e tutte le conclusioni a cui essa è giunta sono conclusioni della Commissione.

Ed affronto subito quella che è la questione centrale dell'odierna discussione: l'assetto della viabilità minore.

L'onorevole ministro — senza che io infligga al Senato il tormento di leggergli un periodo della relazione della Commissione — troverà che proprio laddove si conclude sul tema di questa che si chiama la viabilità minore, è detto nettamente che la Commissione di finanza, consentaneamente ad un avviso che espresse nella sua relazione del 1924-25, opina che la costruzione delle strade che sono comprese nella via-

bilità minore debba essere riservata allo Stato o allora ad un Ente che si doveva costituire, e che fu poi costituito nella Azienda autonoma; che una volta costruite le strade, la loro manutenzione, il loro esercizio e la loro conservazione potessero essere affidati agli Enti locali.

L'onorevole ministro ci ha tracciato un programma che egli sta da due anni studiando, e che si propone di attuare. Io mi auguro che lo possa attuare presto e mi auguro pure che alle sue buone intenzioni, delle quali gli do volentieri atto, corrisponda la realizzazione.

Forse ha ragione l'onorevole ministro: possiamo intenderci, ma intenderci sopra questo punto che le strade che si chiamano strade di viabilità minore, siano fatte costruire sotto un unico comando. Perchè l'esperienza — non siamo più giovani — ci insegna che dal 1874 tutte le leggi per la costruzione delle strade provinciali e comunali non hanno avuto la loro esecuzione. Ha sempre dovuto successivamente intervenire lo Stato, fu sempre lo Stato che ha dovuto completarle o fare completare quelle strade che avrebbero dovuto essere eseguite dalle provincie o dai comuni.

È giusto che provincie e comuni contribuiscano finanziariamente alla costruzione delle strade che attraversano i loro territori; è savio che per imporre questi oneri alle provincie ed ai comuni si aspetti la sistemazione definitiva delle finanze locali, perchè oggi moltissimi enti non sarebbero in condizione di assolvere al debito di tale contributo. Ma la costruzione, l'esecuzione dell'opera deve essere fatta dallo Stato.

Niuno pensa che lo Stato possa oggi addossarsi l'enorme finanziamento della costruzione totale di 130 mila chilometri di strade. Ma non pare irragionevole che, come bene nella Azienda autonoma statale della strada sono state graduate le costruzioni stradali a 20 e 30 mila chilometri per volta, così si possa, attribuendo al Ministero anche la direzione delle costruzioni della viabilità minore, ordinare e graduare per decine di migliaia di chilometri le strade, che in tal guisa soltanto saranno effettivamente fatte, e i contributi vi saranno pagati.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Rolandi Ricci i contributi delle provincie per quelle strade di serie lo

sa il ministro delle finanze come vengono pagati!

ROLANDI RICCI, *relatore*. Onorevole ministro, ella confida forse che quando sarà cambiata la persona del creditore muterà l'insolvenza del debitore? Sarebbe una cosa facilissima, se bastasse sostituire un altro creditore verso il debitore che non paga il suo creditore, fare cioè, secondo una reminiscenza da giurista la novazione soggettiva. Onorevole ministro, non vi fate illusioni: questi contributi non li avrete lo stesso. Però, se mettete nelle mani del Governo centrale la esecuzione di 10 mila chilometri di strade, questi 10 mila chilometri si faranno, poi se ne faranno altri 10 mila e poi altri 10 mila; altrimenti non se ne farà nulla.

Oggi io ho sentito addurre argomenti non soltanto di carattere amministrativo, ma anche di carattere tecnico: e infatti io penso che bisogna coordinare questi vari appezzamenti delle strade e bisogna che il coordinamento sia fatto in guisa che non vi siano discontinuità e difformità. E se io non arrivo fino a consentire con l'onorevole collega Libertini, quando egli desidera che i tratturi di Puglia e i trazzeri di Sicilia siano statizzati (mentre egli con una contraddizione di cui forse altra volta ci darà la spiegazione, non vuole la statizzazione delle strade maggiori appartenenti alla viabilità minore), credo tuttavia che sia necessario un concentramento nel Ministero dei lavori pubblici di questa azienda; ed il Ministero procederà grado per grado ad eseguire le costruzioni man mano che lo stato potrà dare il suo contributo, man mano che le ripristinate finanze delle Provincie e dei Comuni (io non credo ai miracoli, quindi neanche a quelli che si sperano dalla Commissione delle finanze locali) metteranno gli Enti locali in condizione di versare a loro volta il loro contributo.

Io mi rendo conto dell'ora tarda e chiedo scusa agli onorevoli colleghi Sanjust, Sandrini e Libertini se non mi fermo sopra altre loro pregevoli osservazioni, come sarebbe dovere del relatore. Debbo rilevare però un accenno del collega Reggio: è del 12 luglio 1908 e porta il n. 444 la legge che dispone la costruzione della direttissima Genova-Milano e il contributo dello Stato: ebbene, la direttissima si è fermata al valico appenninico.

Di questo grande valico il progetto è stato

studiato in tutti i suoi particolari si calcolò che il traforo potesse costare 160 milioni; io non mi fido dei preventivi, per quanto questo sia stato studiato con ogni ponderazione: ne costerà 200, ne costerà anche di più. Si calcola che ci vogliono otto anni; ce ne vorranno dieci, ce ne vorranno dodici. Ma bisogna che ci prepariamo. Io non domanderei l'attenzione del Senato alle ore 19 e quaranta su questo tema e non impegnerei l'attenzione dell'onorevole ministro e non gli chiederei una promessa, se per questa opera, necessaria allo sviluppo attuale e soprattutto a quello futuro del porto di Genova in lotta con Marsiglia, dovessi limitarmi semplicemente all'espressione di un desiderio.

Io so che voi potrete studiare due progetti che si preparano per esservi presentati. Il primo: un finanziamento privato. Occorrono 200 milioni? Non è affatto escluso che la finanza privata ve li offra. Discutetene le condizioni. Certamente il denaro oggi non è a buon prezzo, ma il capitalismo ha fiducia nel Governo, e le obbligazioni dello Stato, od almeno garantite dallo Stato, trovano non difficile collocamento.

E che sia un buon affare, che promette di rendere più del 2 e mezzo per cento, reddito dal collega Reggio previsto per il capitale investito dell'acquedotto pugliese — il quale anche se non avesse reso un centesimo si sarebbe dovuto fare ed oggi si deve portare a compimento (*Approvazioni*) — che sia un buon affare, ripeto, la costruzione della direttissima Genova-Milano; un affare il quale promette largo rendimento, ve lo dimostrerà un altro progetto, con l'eventuale offerta da parte dei privati finanziatori di accontentarsi che, in compenso della spesa, sia loro concesso l'esercizio temporaneo della linea; tanto che, forse, anziché rinunciare alla restituzione del denaro speso, si potrebbe anche chiedere che allo Stato sia assegnata una porzione degli utili di tale esercizio.

Se le mie informazioni sono esatte, credo che accenni a tali progetti abbiano già formato oggetto di qualche conversazione con i ministri competenti, e perciò prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a fermare la sua attenzione sopra i progetti stessi, perchè possano essere studiati ed anche essere eventualmente accolti. Ed allora i genovesi (uomini

diversi in ogni costume), forse potranno ancora una volta aiutare lo Stato a risolvere un problema che interessa la loro città, ma più interessa lo Stato.

Non ho altro da dire. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora all'esame dei capitoli del bilancio.

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

PRESIDENTE. Passeremo ora alla lettura degli articoli del disegno di legge che rileggo:

#### 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 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

#### Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 64.200.000 per provvedere, durante l'esercizio finanziario 1931-1932, agli oneri generali di carattere straordinario, nonchè a quelli relativi alla manutenzione delle opere straordinarie da consegnare agli enti locali. Le occorrenti somme sono stanziare nello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

#### Art. 3.

Il limite d'impegno, di cui all'articolo 3 del Regio decreto 6 ottobre 1927, n. 1827, convertito nella legge 17 maggio 1928, n. 1147, per le annualità relative ad opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali, è stabilito, per l'esercizio finanziario 1931-32, nella somma di lire 15.000.000.

(Approvato).

#### Art. 4.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, 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; i prelevamenti dal fondo di riserva per opere straordinarie; nonchè la iscrizione delle somme prelevate ai capitoli del bilancio dell'azienda sopraindicata, saranno autorizzati con decreti Reali, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze. Tali decreti verranno comunicati al Parlamento unitamente col consuntivo dell'azienda stessa.

(Approvato).

#### Art. 5.

Il contributo annuo di cui all'articolo 16 della legge 17 maggio 1928, n. 1094, a favore dell'Azienda autonoma statale della strada, è, per l'esercizio finanziario 1931-32, stabilito in lire 130.000.000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Domani seduta pubblica alle ore 15,30 con il seguente ordine del giorno:

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1524, concernente la costituzione di un centro di studi, esperienze e costruzioni aeronautiche in Montecelio (Roma) (734);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1496, che modifica il regime doganale degli zuccheri (735);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1558, concernente la concessione di un mutuo alla Società anonima « Silurificio Whitehead » di Fiume (738);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1758, concernente la sistemazione dei rapporti di credito tra il Tesoro dello Stato e la Società Manifatture Cotoniere Meridionali (739);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1555, contenente

proroga di termini relativi ad una operazione di mutuo autorizzata a favore della provincia di Ragusa (740);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1641, concernente nuove concessioni in materia di temporanea importazione (741);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 novembre 1930, n. 1579, recante provvedimenti per la città di Napoli e per i comuni delle provincie di Napoli e di Salerno in dipendenza del terremoto del 23 luglio 1930 (742);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 novembre 1930, n. 1570, recante un'autorizzazione di spesa di lire 2.000.000 per l'esecuzione dei lavori di sistemazione delle adiacenze dell'edificio del Viminale in Roma e, particolarmente, del piazzale antistante (743);

Convalidazione del Regio decreto 4 dicembre 1930, n. 1640, che autorizza una 9ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31 (744);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1546, che apporta modificazioni al regime doganale convenzionale di alcuni prodotti dell'industria automobilistica provenienti da paesi ammessi al trattamento della Nazione più favorita (745);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1930, n. 1633, recante disposizioni complementari per la costruzione della strada di accesso al Vittoriale (746);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1611, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche lungo la sponda sinistra del fiume Adda, da Pizzighettone a Crotta d'Adda, nel territorio delle provincie di Cremona e di Milano (747);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1930, n. 1610, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche di un tronco d'argine nel VI comprensorio lungo il Po, in provincia di Piacenza (748);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932 (804).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1517, concernente la composizione della Commissione per la decorazione della Stella al merito del lavoro (736);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1739, riguardante la unificazione dell'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale-telegrafico-telefonico con sede in Milano, con quello di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici secondari, per i ricevitori postali e telegrafici e per gli agenti rurali, con sede in Roma (749);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1930, n. 1767, recante provvedimenti vari per gli ufficiali del Regio esercito (750);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1692, concernente la riduzione del costo dell'energia elettrica impiegata in usi soggetti ad imposta (751);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 dicembre 1930, n. 1657, che autorizza il ministro delle finanze a stipulare una convenzione con la Società «Adria» per l'industria chimica di Monfalcone, per il regolamento di alcune partite (752);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 dicembre 1930, n. 1732, concernente finanziamento a favore dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (753);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1930, n. 1740, che riduce del 12 per cento gli onorari ed i diritti degli avvocati, dei procuratori e dei patrocinatori legali (754);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1636, che modifica l'articolo 20 della legge 23 luglio 1896, n. 318, relativa alle tasse di ancoraggio (755);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1930, n. 1738, recante disposizioni per il mantenimento fino al 31 marzo 1931 dell'attuale composizione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici (756);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 dicembre 1930, n. 1679, concernente la fusione dell'Istituto Romano Cooperativo per le case degli impiegati dello Stato con l'Istituto Nazionale per le case degli impiegati dello Stato (761);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 dicembre 1930, n. 1683, contenente provvedimenti di finanza per l'industria automobilistica e per il movimento turistico (762);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° dicembre 1930, n. 1801, recante norme per la sistemazione finanziaria e per il controllo

amministrativo-contabile del registro italiano navale ed aeronautico (763);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 dicembre 1930, n. 1718, concernente la riduzione delle tariffe ferroviarie per il trasporto delle merci (764).

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (803).

La seduta è tolta (ore 19,45).

---

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.