

CIX^a TORNATA

MERCOLEDI 27 MAGGIO 1931 - Anno IX

Presidenza del Vice Presidente BONIN LONGARE

INDICE

Congedi	Pag. 3891
Disegni di legge:	
(Annuncio di presentazione)	3891
(Approvazione):	
« Norme per la definitiva liquidazione dei compensi di costruzione alle navi mercantili previsti dal Regio decreto-legge 1º febbraio 1923, n. 211 » (857)	3892
« Ufficiali osservatori dall'aeroplano » (862)	3894
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative » (847)	3895
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31, e convalidazione dei decreti Reali 23 marzo 1931, nn. 279 e 312, relativi a prelievi dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (848)	3895
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 301, concernente provvedimenti per la costruzione e ricostruzione di edifici di culto, assistenza, beneficenza, educazione e istruzione dell'Archidiocesi di Messina » (865)	3896
(Discussione):	
« Passaggio agli uffici territoriali del genio civile delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi » (861)	3892
MORPURGO	3892
MANARESI, <i>sottosegretario di Stato per la guerra</i>	3893
« Stato di previsione della spesa del Mini-	

stero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932 » (877)	3896
PAVIA	3896
LIBERTINI	3901
ANCONA	3902
CELESIA	3903
GIAMPIETRO	3906
SECHI	3907

Relazioni:

(Presentazione)	3909
---------------------------	------

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato)	3909
-----------------------	------

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Cornaggia per giorni 4; Figoli per giorni 12; Maury per giorni 5; Pelli Fabbroni per giorni 12; Petitti di Roreto per giorni 20; Tanari per giorni 12; Vaccari per giorni 4.

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

Annuncio di presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che dall'onorevole ministro delle corporazioni è

stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

« Riordinamento delle disposizioni sul reparto dei contributi sindacali obbligatori » (891).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Norme per la definitiva liquidazione dei compensi di costruzione alle navi mercantili previsti dal Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211 » (N. 857).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per la definitiva liquidazione dei compensi di costruzione alle navi mercantili previsti dal Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211 ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

Chiunque creda di aver diritto a compensi daziari, di costruzione, di riparazione e di demolizione di navi mercantili, draghe e rimorchiatori pontati a termini degli articoli 3, 9 e 13 del Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211, modificato con i Regi decreti-legge 10 agosto 1923, n. 1882, e 10 aprile 1924, n. 531, deve presentare, a pena di decadenza, la domanda di liquidazione, regolarmente redatta e corredata dei documenti prescritti dalle norme vigenti, entro il 30 giugno 1932.

Qualora la domanda, parzialmente o irregolarmente documentata, fosse già stata presentata, gl'interessati per non incorrere nella decadenza di cui sopra, debbono, nello stesso termine suindicato, completare la documentazione e rinnovare la domanda nonchè i documenti dei quali fosse scaduta la validità.

Le disposizioni di cui ai precedenti comma non si applicano ai compensi daziari e di costruzione riguardanti:

a) le navi, con i relativi macchinari ed apparecchi ausiliari, dichiarate posteriormente al 30 giugno 1926, e fino a tutto il 31 dicembre 1927 ed ammesse, in forza dei Regi decreti-legge 16 settembre 1926, n. 1783, 9 gennaio 1927, n. 123, e 23 giugno 1927, n. 1385, ai benefici previsti dal Regio decreto-legge

1° febbraio 1923, n. 211, perchè destinate a servizi marittimi di carattere indispensabile;

b) le navi, con i relativi macchinari ed apparecchi ausiliari, ammesse, precedentemente al 1° luglio 1926, ai benefici previsti dal Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211, le quali, perchè destinate ai servizi marittimi sovvenzionati, abbiano mantenuto il diritto al godimento dei benefici del Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211, in forza del disposto del 1° comma dell'articolo 21 del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 865.

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: « Passaggio agli uffici territoriali del genio civile delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi » (N. 861).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Passaggio agli uffici territoriali del genio civile delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario, legge lo Stampato n. 861.

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

MORPURGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORPURGO. Onorevoli colleghi, io darò assai di buon grado il mio voto a questo disegno di legge, il quale passa agli Uffici del genio civile tutta la materia delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi. Questo provvedimento di passaggio ad un unico dicastero di tutta l'intera mate-

ria sarebbe dovuto avvenire molto prima, e allora gli indennizzi sarebbero stati liquidati con un aggravio minore per lo Stato e con maggiore sollecitudine. Comunque, poichè viene davanti a noi il disegno di legge, io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici che si provveda ad autorizzare gli uffici del Genio civile ad assumere personale straordinario per l'esaurimento di questo ulteriore compito che ad essi viene demandato. Noi sappiamo quanto siano carichi di lavoro gli Uffici del genio civile e non c'è da pensare che essi possano assolvere il nuovo incarico se non con numeroso personale straordinario. Se si vuole raggiungere il fine (poichè da troppi anni attendono gli interessati che lo Stato faccia onore ai propri impegni) bisogna dare i mezzi indispensabili che sono questi: che gli uffici del Genio civile abbiano a disposizione un numeroso e competente personale straordinario.

Confido che uno degli onorevoli sottosegretari di Stato che seggono in questo momento al banco del Governo, vorrà rendersi interprete di questo mio desiderio, che mi pare legittimo, presso il ministro dei lavori pubblici.

MANARESI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANARESI, *sottosegretario di Stato alla guerra*. Sono grato all'onorevole senatore Morpurgo di aver richiamato l'attenzione del Senato su questo argomento che ha una certa importanza, specialmente per le due provincie di Udine e di Verona, che sono quelle più direttamente interessate a queste espropriazioni.

Convengo con l'onorevole senatore Morpurgo che, per ragioni indipendenti dalla buona volontà dei Ministeri interessati, queste liquidazioni sono procedute molto a rilento, tanto che, nella provincia di Udine, si sono liquidate soltanto espropriazione per circa 284 chilometri di strade mentre altri 400 chilometri di comunicazioni stradali attendono ancora una liquidazione.

Il Ministero, per la sola provincia di Udine, ha affrontato una spesa di oltre mezzo milione di lire e somma ancora maggiore per quella di Verona; quanto rimane però ancora da liquidare è assai di più.

Ora è appunto per ovviare agli inconvenienti così chiaramente esposti dall'onorevole senatore

Morpurgo, che il Ministero della guerra si è deciso a proporre l'unificazione dei servizi, cosicchè possano più rapidamente effettuarsi le liquidazioni.

Il Ministero dei lavori pubblici ha cinque sezioni apposite per compiere questi lavori, ma esse avevano unicamente il compito di espropriare quelle strade ex-militari il cui uso non fosse più interessante dal punto di vista della difesa del Paese.

Ora invece esse estenderanno la loro opera alla liquidazione delle espropriazioni di strade ritenute necessarie alla difesa. E poichè, insieme all'onere passano anche gli assegni relativi, i quali sono ancora tratti dagli antichi residui stabiliti per questi lavori, certamente il Ministero dei lavori pubblici si troverà in migliori condizioni di quello della guerra, il quale, per provvedere a queste liquidazioni, ha finora dovuto rivolgersi a privati professionisti: e poichè questi talora non erano i più adatti a compiere sollecitamente i lavori, e nemmeno i più economici data l'elevatezza delle tariffe, le liquidazioni non erano portate a termine con la necessaria rapidità.

Io sono certo che affidando alle cinque sezioni del Ministero dei lavori pubblici l'alto compito, con le somme relative, potrà il Ministero stesso esaurire questa ultima pendenza dello stato di guerra, la cui risoluzione sta a cuore al Governo non meno che al senatore Morpurgo. (*Approvazioni*).

MORPURGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORPURGO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra delle sue cortesi ed esaurienti dichiarazioni.

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

Art. 1.

Il Ministero della guerra determina quali strade ed opere militari costruite durante la guerra debbono essere conservate nell'interesse della difesa. La determinazione viene resa nota dagli uffici fortificazioni di corpo d'armata, con appositi manifesti da pubblicarsi negli albi

pretori dei comuni nel cui territorio si trovano gli immobili occupati.

Tale pubblicazione ha tutti gli effetti di dichiarazione di pubblica utilità.

(Approvato).

Art. 2.

Alle espropriazioni definitive degli immobili occupati durante la guerra per la costruzione di strade ed opere che, per determinazione del Ministero della guerra, devono essere conservate nell'interesse della difesa; come pure all'accertamento, liquidazione e pagamento degli indennizzi per temporanee occupazioni d'immobili occorsi per strade ed opere non più necessarie ad usi militari, o civili, provvederà il Ministero dei lavori pubblici a mezzo dei propri uffici territoriali.

(Approvato).

Art. 3.

Le espropriazioni e le liquidazioni di indennizzi indicate nel precedente articolo saranno eseguite con la procedura stabilita dai Regi decreti-legge 19 luglio 1924, n. 1437 e 14 novembre 1929, n. 2107.

(Approvato).

Art. 4.

Con decreti del Ministero delle finanze sarà provveduto al necessario passaggio di fondi in conseguenza del predetto trasferimento di servizio, sia per quanto riguarda il fabbisogno relativo alle indennità di espropriazione o di occupazione temporanea, sia per le maggiori spese generali, che dovrà sostenere l'Amministrazione dei lavori pubblici.

L'Amministrazione dei lavori pubblici ha facoltà di assumere gli impegni relativi alle suddette indennità per espropriazioni ed occupazioni temporanee entro il limite delle somme che saranno trasferite, per lo stesso titolo, dallo stato di previsione del Ministero della guerra e che saranno inserite ai capitoli denominati « Spese dipendenti dalla guerra » dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Le somme da trasferire a titolo di maggiori spese di personale saranno iscritte negli appo-

siti capitoli della rubrica « Spese generali » dell'anzidetto bilancio dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 5.

La prima parte dell'articolo 3 del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2107, è abrogata e sostituita dalla seguente disposizione:

« Nei casi in cui l'indennità capitale delle espropriazioni definitive relative alle opere, di cui ai precedenti articoli 1 e 2, non superi la somma di lire 1000 dovuta singolarmente e individualmente pro-quota a ciascuna delle persone indicate nell'articolo 57 della legge 26 giugno 1865, n. 2359, l'accettazione delle medesime da parte dei loro tutori e amministratori non è soggetta ad alcuna approvazione da parte del tribunale del circondario in cui sono situati i beni ».

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Ufficiali osservatori dall'aeroplano » (N. 862).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Ufficiali osservatori dall'aeroplano ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario, legge lo Stampato n. 862.

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

Art. 1.

I tenenti e i capitani, delle varie armi, che abbiano conseguito il brevetto di osservatore dall'aeroplano, per essere ammessi ai vantaggi di carriera di cui al Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2224, dovranno, oltre a compiere con esito favorevole i periodi di volo prescritti dall'anzidetto decreto, riportare il giudizio favorevole di una speciale Commissione nominata dal ministro della guerra.

Tale Commissione, tenuto conto dei precedenti di volo, delle qualità professionali dimostrate in servizio nell'arma alla quale appartengono gli ufficiali e dei loro precedenti di carriera e disciplinari, proporrà al ministro della guerra i nomi di quelli da ammettere ai vantaggi stabiliti dal Regio decreto-legge 23 dicembre 1929, n. 2224.

(Approvato).

Art. 2.

Sulla proposta della Commissione deciderà insindacabilmente il ministro della guerra.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative » (N. 847).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 2 marzo 1931, n. 324, che stabilisce norme per l'inquadramento sindacale delle società cooperative, con la seguente modificazione:

Al primo comma dell'art. 8, è sostituito il seguente:

« Sono abrogati gli articoli 2 e 3 del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2288, ed il Regio decreto 21 aprile 1927, n. 718 ».

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

Approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31, e convalidazione dei decreti Reali 23 marzo 1931, nn. 279 e 312, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (N. 848).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31, e convalidazione dei decreti Reali 23 marzo 1931, nn. 279 e 312, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario, legge lo Stampato n. 848.

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

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed in quelli della spesa di diversi Ministeri per l'esercizio finanziario 1931-32, nonché variazioni a bilanci di aziende speciali, per l'esercizio finanziario medesimo.

(Approvato).

Art. 2.

Sono convalidati i Regi decreti 23 marzo 1931, n. 279, e 23 marzo 1931, n. 312, con i quali sono state autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1930-31.

(Approvato).

Questo 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 marzo 1930, n. 301, concernente provvedimenti per la costruzione e ricostruzione di edifici di culto, assistenza, beneficenza, educazione e istruzione dell'Archidiocesi di Messina » (Numero 865).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 301, concernente provvedimenti per la costruzione e ricostruzione di edifici di culto, assistenza, beneficenza, educazione e istruzione dell'Archidiocesi di Messina ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 301, concernente provvedimenti per la costruzione e ricostruzione di edifici di culto, assistenza, beneficenza, educazione ed istruzione nell'Archidiocesi di Messina.

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.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta, nonché dello stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, che è stato approvato per alzata e seduta nella tornata di ieri.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 » (N. 877).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, *segretario*, legge lo Stampato n. 877.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Primo iscritto a parlare è il senatore Reggio. Non essendo presente, lo si ritiene decaduto dal diritto a parlare ed è decaduto del pari l'ordine del giorno da lui presentato.

Ha facoltà di parlare il senatore Pavia.

PAVIA. Io ero molto esitante nel prender la parola su questo bilancio, perchè la parola che intendevo e intendo dire riguarda esclusivamente il turismo, materia che non è propria del Ministero delle comunicazioni.

Il fatto poi che l'onorevole Reggio doveva essere il primo oratore di questo bilancio, mentre tocca a me di aprire il fuoco di questa discussione, mi rende ancora più esitante, quasi fossi un intruso nella discussione. Ma avendo letto il decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 22 maggio u. s., che riguarda appunto la costituzione del Commissariato del turismo in Italia, mi è sembrato che questo bilancio, non essendovene oggi altri più adatti, potesse essere la sede più opportuna per fare una raccomandazione, che a questo decreto si collega.

Comunque, per non essere criticato dai colleghi, ho domandato alla Presidenza, al Ministro e al relatore se potevo dire qui la desiderata parola e ho avuto da loro il diritto di libero accesso; perciò domando ai colleghi di usarmi la cortesia di prestarmi un breve istante di attenzione.

Il decreto del Commissariato, che dà la direzione suprema di tutte le norme del turismo italiano al Capo del Governo, da esercitarsi a mezzo dell'onorevole Suvich, è indubbiamente

un fatto di evidente importanza. Può essere che vi sia stato qualcosa in queste organizzazioni turistiche che ha dato luogo a qualche inconveniente. Mi guardo bene dall'indagare, perchè le due organizzazioni italiane, che sono il Touring Club Italiano e l'« Enit », sono tutte e due così ricche di benemerienze che farne una critica, senza alcuna notizia di fatto che dimostri se per qualche causa da loro proveniente il decreto sia stato provocato, sarebbe da parte mia cosa ingiusta e leggera.

Entrambe queste organizzazioni sono assai benemerite. Il Touring è stato veramente per il nostro Paese una delle istituzioni più operose della diffusione e della tutela del turismo, che ha permesso di far conoscere a tutto il mondo le bellezze delle nostre regioni. Esso merita tutta la nostra gratitudine, e credo di essere interprete dei sentimenti del Senato nel mandare a questa istituzione la nostra parola di elogio.

L'« Enit », sorto con un programma che riguardava specialmente l'estero, ebbe nell'esordio un programma ottimo, dovuto in gran parte ad uno dei nostri colleghi più intelligenti che ne fu il capo, ma forse sono mancati poi, per colpa però solo di qualche funzionario fuori frontiera, quegli utili risultati di propaganda all'estero che si aspettavano.

Anche senza prendere la bilancia dell'orafo, è facile vedere che non vi è stato in questi ultimi tempi quel maggiore movimento di forestieri che si voleva provocato da questa organizzazione, che perdè forse un po' della sua attività direttiva nei dettagli delle agenzie di biglietti. È certo che la cifra sperata di aumento entrata forestieri non si è realizzata. Ma, bisogna riconoscerlo, in gran parte ciò è dovuto alla crisi odierna, la quale, però, avrà come tutte le crisi il suo momento di arresto. Ed allora non è più il caso di discutere ora il passato e parmi invece sia più opportuno esaminare quello che dobbiamo fare per trovarci attrezzati nell'ora in cui la ripresa della vita normale sarà suonata. Il mandato che spetta all'Italia in tale materia ha un triplice dovere: primo, quello di facilitare le vie di accesso, colle ferrovie e coi servizi automobilistici; secondo, di preparare gli alloggi convenienti ai forestieri che devono venire a soggiornare in Italia; terzo, di rendere più piacevole ed istruttiva la loro permanenza tra noi.

L'esame della prima questione diventa importante di fronte all'ordine del giorno Reggio, e confutandolo mi metto in careggiata col bilancio delle comunicazioni.

È entrando nell'aula che ne ho avuto cognizione, e scostandomi un pochino dalle sue vedute, che non mi sembrano quelle del relatore e tanto meno dell'onorevole Ministro, mi par di essere in buona compagnia per combatterle. Se si pensa allo sviluppo fenomenale che ebbe in questi tempi l'automobile, è da pensare veramente se si possa parlare di restringerne l'uso. Quando nella prima metà del secolo XIX si iniziarono le ferrovie, si disse che la strada era finita. Fu ridotta dapprima al piccolo movimento dei veicoli tra comuni vicini, giungendosi perfino a sopprimere quella caratteristica diligenza, delizia dei nostri avi, di cui un campione resterà solo *ad memoriam* nel Museo di Lucerna. Oggi i termini della questione si invertono; lo sviluppo dell'automobilismo ha portato invece in primo piano la questione della strada. Il suo esame diventa veramente incalzante, perchè appunto in questo minuto in cui noi stiamo discutendo, in altre sedi si discute per vedere se si deve seguire l'idea dei timidi, dei pavidetti, che vorrebbero si andasse molto adagio nella concessione dei servizi automobilistici, o invece si debba accettare l'idea di quelli che sostengono nessun ostacolo abbiasi a frapporre ad ogni sua diffusione. La polemica è stata vivace anche in due recenti conferenze: in quella di S. Remo dell'aprile 1931, nella quale gli oratori ferroviari hanno potuto ottenere vittoria, sostenendo che i servizi automobilistici debbano pagare un concorso alle ferrovie; mentre invece nell'altra Conferenza delle Camere di Commercio, tenutasi a Washington il 22 del mese corrente (che è stata una magnifica adunata di operai, di direttori, di collaboratori dell'industria che sono quelli che usano maggiormente della strada) si è votato, come obbligo dei governi moderni, quello di finanziarla in ogni suo sviluppo. La questione è oggi dinanzi a noi in Senato, come pure fu portata innanzi alla Camera. Quale è il responso che il nostro alto consesso darà in proposito?

Io sono grande fautore dei servizi automobilistici, ma la mia opinione non ha alcuna importanza, essendo io ben poca cosa.

Ma di fronte all'ordine del giorno presentato

dal collega Reggio, che invita il Governo a fronteggiare la concorrenza automobilistica, sviluppando gradualmente il concetto già iniziato di lasciare all'esercizio privato e ai servizi automobilistici eventualmente statali tutto il traffico dove l'attività ferroviaria di Stato non può proficuamente esplicarsi ecc., io dico come senatore che darò il mio voto negativo.

È questo un ordine del giorno pauroso, perchè invita quasi le ferrovie a contrastare ogni concorrenza ai servizi automobilistici, invitando il Governo a non esser largo nelle concessioni dove esistono ferrovie che fanno già un traffico. Credo questa tesi non troverà molti seguaci perchè, se è vero che anche il nostro relatore, nella sua preziosa relazione, trattando questa materia ebbe a procedere *pede lento*, tanto che egli scriveva: « Evidentemente tutte le volte che i trasporti ferroviari o tramviari, da qualunque esercitati, soddisfano le esigenze del traffico, sarebbe assurdo e condannevole procedere a concessioni di servizi automobilistici », disse però subito dopo: « ma sarebbe assurdo anche negare il mantenimento e l'impianto di auto-servizi dove mancano e sono insufficienti al traffico altri mezzi di trasporto a trazione meccanica ». E poi là dove dice che vi è la questione della concorrenza scrive: « ed allora a rendere più arduo il giudizio concorre l'enorme somma di interessi dell'erario e del Paese connessa intimamente all'industria dei trasporti ferroviari e tramviari, che rappresentano lo sforzo economico d'una intera generazione ».

E vi concorre *la necessità di non intralciare lo sviluppo dell'automobilismo* che nell'epoca moderna è fattore indispensabile di progresso. Trovare la via di conciliazione e di temperamento tra le diverse esigenze non è facile, nè ancora è stata trovata negli altri stati, nei quali il problema si presenta negli stessi termini nostri.

Il Ministro Ciano, che è più squadrista del nostro collega senatore De Vito, e quindi corre molto più rapido, nel suo magistrale discorso tenuto alla Camera su questa materia, va più avanti nell'accoglimento delle opinioni favorevoli all'automobile e così si esprime: « Lo sviluppo dell'automobilismo, di portata mondiale, rivela la necessità *che le ferrovie si interessino sempre più del traffico automobilistico*, sino a

divenire più o meno direttamente esercenti di servizi automobilistici opportunamente coordinati con quelli ferroviari.

La via seguita in Italia e cioè la creazione di una società filiale da parte dell'azienda ferroviaria è identica a quella seguita presso altri paesi ».

Vede l'onorevole senatore De Vito che gli altri paesi hanno già dato l'esempio di quello che si deve fare. E il Ministro continua: « Ma se i provvedimenti non sono mancati, non per questo i risultati possono dirsi sicuri e confortevoli. Lo studio vigile di questi problemi e le relative proposte sono affidate in Italia a quella speciale direzione dei servizi commerciali esistente presso l'Amministrazione ferroviaria. L'Amministrazione ferroviaria mediante tale organo dovrà naturalmente collaborare con l'Ispettorato generale delle ferrovie e con l'Ispettorato generale dei trasporti (ed ora io dico anche col Commissariato del Turismo), in modo che invece di una preoccupazione per la concorrenza vi possa essere una collaborazione attiva tra i due mezzi di trasporto, col massimo sviluppo dell'economia nazionale ».

Io osservo che meglio non si potrebbe dire in questa materia.

L'onorevole Ministro si è ispirato precisamente a quella scuola di attività ferroviaria che in Svizzera ha avuto tanto successo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'ho detto.

PAVIA. Ho piacere di sentirlo dall'onorevole Ministro, perchè nel resoconto del suo discorso alla Camera non mi pare che ciò sia stato indicato.

Orbene, onorevole De Vito, che cosa fece la Svizzera, quando capì che il suo grande beneficio era lo sviluppo del turismo e per questo bisognava salire rapidamente sulle vette più alte dei suoi verdi smaglianti e dei suoi ampi ghiacciai per attrarvi i forestieri? Domandò alle ferrovie cantonali, che passavano in limine di queste montagne, di assumere esse stesse la costruzione delle linee cremagliere e se non potevano direttamente assumere queste costruzioni, di averne almeno in coordinata armonia una partecipazione. Il Governo svizzero suggerì sempre la cointeressenza delle ferrovie anche nei servizi automobilistici e chiunque abbia viaggiato in Svizzera saprà che, se si acquista

un biglietto di abbonamento per le ferrovie federali, si hanno anche i tagliandi per tutti gli altri mezzi di trasporto affluenti alla linea principale.

Io credo che su questa questione del contegno da tenersi in tema di concorrenza dei servizi diversi di trasporto, la parola dell'onorevole Ministro non potrà essere diversa da quella da lui pronunciata alla Camera, e il suo parere, che è giusto, incontrerà il pieno suffragio del Senato.

Così avendo un sistema ferroviario buono, dimentico dei vecchi sconquassati vagoni, che colle scosse incessanti tormentavano i nostri intestini, un servizio affidato a un personale che pari ai nostri doganieri, ha un contegno sempre riguardoso e cortese verso i viaggiatori, e la certezza che non si chiuderanno i cancelli a nuove concessioni automobilistiche, io credo che su questo primo punto della preparazione delle strade ferroviarie e delle strade automobilistiche, pel giorno della ripresa, e cioè dell'aumento dei forestieri verso l'Italia, potremo essere a posto.

Viene la seconda questione, quella di preparare per i forestieri gli alloggi convenienti. Qui il problema si pone in termini molto diversi.

Qui non si tratta di costruire, ma di conservare; perchè oggi la costruzione di un albergo richiede milioni e milioni, occorrendo una infinità di conforti, un lusso fastoso, una grande ampiezza di locali e quindi una spesa tale che non è facile trovare oggi in Italia il finanziamento necessario, specialmente quando le banche non seguono il sistema di quelle svizzere, di concedere i fidi, a tutti coloro che vogliono costruire un albergo o una strada turistica, all'uno per cento.

Dunque, occorre porre ogni nostra cura a conservare gli alberghi esistenti, perchè crearne dei nuovi oggi è quasi impossibile. Noi invece assistiamo oggi, con un vero dolore, al fatto che si distruggono molti alberghi tra quelli esistenti.

Nell'epoca rosea dell'industria alberghiera, in Italia vedemmo sorgere fastosi alberghi in ogni città. Vedo di fronte a me, uditore cortese, l'onorevole senatore Rolandi Ricci e mi ricordo che nella sua città a Genova sorsero per primi alberghi veramente magnifici, come il Miramare e il Colombia. Altrettanto si fece a Firenze, a

Livorno, a Napoli, a Roma; a Palermo, a Taormina. Tutti conoscono questi sontuosi edifici, degni di stare al confronto dei più celebri alberghi dell'estero. Orbene il nostro compito sarebbe stato di conservare tranquillamente, anche in perdita, questo patrimonio, aspettando coll'avvenire la venuta più numerosa dei forestieri, per ritornare al pareggio e poi al guadagno. Invece, a causa della crisi, si sono avute dolorose chiusure ed altre se ne preannunziano. Tra l'altro ho sentito correre la voce che dovrà non più essere sede di albergo quel superbo convento eretto lassù a Taormina che l'arte elegante aveva trasformato a sede di conforto per tutti coloro che volevano godere il suggestivo panorama del luogo.

Ho sentito parlare anche della chiusura dell'albergo Bertolini a Napoli, ed ora il collega senatore Dallolio mi sussurra all'orecchio la chiusura già avvenuta dell'albergo degli Ambasciatori a Roma. Tuttociò è certamente molto impressionante, ma vi è di più. Non dite che io sono « Cicero pro domo mea » se vi accenno alla chiusura dell'albergo Excelsior a Varese, regione alla quale dedicai qualcosa della mia attività personale perchè la sua bellezza di natura avesse larga ammirazione.

La sua scomparsa dalla scena operosa della nostra zona segna la caduta di molte luminose memorie storiche.

Ora io quando parlo di memorie storiche non credo venire a dare lezioni ai miei colleghi del Senato, di cui molti conoscono la località.

Voce. Ma quale?

PAVIA. Parlo dell'albergo Excelsior di Varese, oggi venduto alla Amministrazione provinciale della città per 4 milioni per collocarvi i suoi uffici.

Trattasi dell'antica villa dei marchesi Recanati, poi dei nobili Morosini. In questa casa patrizia, anticamente Giuseppe Parini, Vincenzo Monti, Giuseppe Verdi, furono ospiti intellettuali, ed il Verdi proprio in una delle sue sale creò il divino terzetto dei Lombardi. In quelle mura i fratelli Dandolo, Luciano Manara, Francesco Daverio e lo stesso Morosini congiurarono pagando coll'esilio o col martirio le sedute segrete tenute nelle basse cantine della aristocratica località.

Nel 1874 alcuni benemeriti cittadini della

mia città hanno creduto di trasformare questo edificio come luogo di richiamo per coloro che volevano trovare riposo ai loro spiriti affaticati, e da allora è stata una corsa sfrenata di persone che sono venute ad illustrare queste mura.

Sono la Reggia, l'aristocrazia, la finanza, l'arte, la politica, in tutte le sue personalità più alte, che cercarono qui una splendida residenza. Ancora si cita il giorno in cui il fiore più bello della casa Sabauda, la Regina Margherita, venne a trovare i suoi parenti principi di Sassonia e di Baviera. Tale fu il diletto estetico della visione che le si presentava dinanzi, che essa volle permanere più giorni in quella sede fastosa di parchi e giardini fioriti.

Si ricorda ancora la figura dell'infelice Kronprinz che fu per soli 100 giorni imperatore di Germania, della flessuosa imperatrice, che fu anche regina di bellezza, Elisabetta di Austria; di Don Carlos che sfuggito alle guerre di Spagna venne a ritirarsi in questo romitaggio, dell'ultimo discendente dei Re di Polonia che morì in quel luogo e volle le sue ceneri fosser là depositate sì da permettere al ciambellano di corte che in mezzo ai dolenti alzò l'urna ceneraria, di dire le parole « *Finis Poloniae* ».

A queste rimembranze grandiose si uniscono quelle della finanza colle figure di Wanderbilt e Pierpont Morgan, quelle della letteratura con Giosuè Carducci che colà giocava a scopone con De Amicis, di Gabriele D'Annunzio e di Eleonora Duse, della scienza, perchè là discutevano padre Denza con Schiapparelli, della politica, perchè là si riprodussero i famosi cenacoli parlamentari detti farmaceutici di Palazzo Madama e di Palazzo Montecitorio con la presenza di Visconti Venosta, di Francesco De Sanctis, di Ruggero Bonghi, Grimaldi e Luzzatti, ed altri di cui mi taccio per non sciorinare l'elenco di quei celebri nostri colleghi.

Ora è possibile per me che sono di quei paesi veder crollare in un istante tutto questo sacrario di memorie, vederlo diventare tra altri uffici ricetto anche d'una questura e sapere che le sale fastose di Villa Morosini diventeranno d'ora in avanti le camere d'istruttoria, adibite a sentire i drammi della delinquenza, o veder sostituita al bagliore delle antiche

decorazioni la carta bollata, i diagrammi, i progetti tecnici, tutte le prosaiche pratiche d'ufficio. Tutto questo lascia veramente una triste impressione.

È vero che oggi il contratto è fatto e nessuno può criticare l'Ente provinciale di Varese per averlo stipulato; ed anche, non vi è dubbio, fece un affare lucroso e potrà egregiamente collocare i suoi molteplici uffici.

Ma, se in tempo ancora, io domando se non è utile invocare tosto l'applicazione del decreto sul turismo di recente emanazione per raggiungere lo scopo di far prevalere tra i due interessi di due enti pubblici, riguardanti la vita nazionale, quello che è il più prevalente? Se noi mettiamo sulla bilancia da una parte l'utilità di mantenere questi ambienti magnifici a vantaggioso richiamo turistico e dall'altra il beneficio di dare questi locali ad uffici provinciali, non possiamo non riconoscere la sperequazione delle due finalità. Locali per uffici se ne trovano sempre, locali per trasformarli in alberghi, no.

Ecco dunque un caso tipico nel quale potrebbe efficacemente intervenire l'alta autorità del Commissario per il turismo, e valendosi dell'articolo 1 del decreto, che gli dà facoltà di governo, interpersi, non dico addirittura per far rompere il contratto, ma per consigliare la patriottica amministrazione provinciale di Varese a soprassedere alla esecuzione del suo contratto per vedere se sia possibile ancora trovare nella regione persone che possono dare i 4 milioni richiesti dal fallimento, ed altri necessari alla gestione alberghiera, per mantenere all'edificio il suo carattere di albergo, ed impedire alla concorrenza straniera di approfittare ancor più di questa soppressione dell'Excelsior per falcidiare la nostra operosità turistica. È da Lugano e da Locarno che partono ogni giorno torpedoni carichi di forestieri, per fare il giro dei nostri laghi lombardi eseguito in poche ore. I visitatori si limitano a sentire il cicerone svizzero che spiega in via sommaria: questa è Villa d'Este, questa è Villa Carlotta, questa Bellagio, questo la Madonna del Monte, queste le isole Borromee. Nient'altro possono vedere se non ciò che ha stabilito il cicerone e così quei forestieri hanno una impressione ben fugace di tutte le nostre bellezze. Queste carovane di forestieri

non sono certo la clientela più desiderata perchè rendono solo a chi li trasporta e quasi nulla al paese che attraversano, perchè sono come inchiodati sui loro torpedoni e devono ritornare alla sera nell'albergo svizzero dal quale sono partiti. Ma comunque, se noi si avesse proprio vicino alla Svizzera alberghi di primo ordine pari ai loro, almeno della buona clientela, che cerca l'Hôtel confortabile, qualcosa potremmo, mi pare, strappare ai nostri vicini.

Io mi permetto perciò di raccomandare al Ministro perchè veda se gli sia possibile interessare il Commissario del turismo ad esaminare la questione e a svolgere, se ancora in tempo, una azione affinché si possa mantenere in Varese questo albergo che fu segnacolo di tante delizie estetiche, permettendo con un passaggio non da fugace turista, ma da visitatori a lunga permanenza, a qualche forestiere di conoscere meglio il nostro paese; che non si deve ammirare soltanto nei suoi marmi, nei suoi monumenti, nei suoi musei, ma anche nelle visioni e nello studio di tutte quelle industrie manifatturiere che, specie nella mia regione, hanno potuto avere larghissimo campo di applicazione perchè là le industrie tessono non solo i fili di lana e di seta, ma anche i fili delle ali che servono per le navi gloriose dei nostri cieli.

Ora che ho spiegato il secondo punto, non mi resterebbe che un'ultima parola sul terzo, che si riferisce a quello che bisognerebbe fare per rendere più istruttiva e più piacevole la vita ai forestieri che vengono in Italia.

Fu detto da qualcuno che l'Italia di sera per il forestiero è il paese della noia; a me non sembra, perchè gli alberghi sono pieni di danzatori che vi sballonzolano continuamente. Ammetto invece che il teatro drammatico italiano non possa sedurre il forestiero perchè egli non conosce il nostro idioma, ma abbiamo la scena lirica che esercita sempre un grande fascino, e quindi credo che il Commissariato del turismo dovrà provvedere perchè queste scene siano sempre più sovvenzionate per poter essere scuola di alta sentimentalità, ogni armonia addolcendo lo spirito.

Ma altra cosa che mi pare bisognerebbe anche fare per rendere istruttivo il soggiorno dei forestieri in Italia è quella di ripetere quanto avveniva nei giorni fausti, in cui nel

Foro, dal campo di ruderi ridotto a campo di fiori, il nostro compianto collega Giacomo Boni teneva conferenze alla presenza di folle entusiaste di cittadini stranieri, sull'impero romano ed ogni pietra pareva che dalla sua parola ricavasse forza e vita per amalgamarsi colle pietre scomparse per dare la meravigliosa completa visione dei monumenti di quei tempi.

Perchè abbandonare le spiegazioni di queste nostre bellezze ad uno di quei tanti ciarlatani che recitano come un rosario la descrizione imparata a memoria, non animandola colla eloquenza della passione?

Perchè non cerchiamo appunto di formare una scuola per gli illustratori delle nostre antichità e dei nostri musei appositamente pei forestieri?

Si dovrebbe creare un luogo ove — come si fa al Planetario — il forestiero potesse avere la visione delle energie fattive del nostro paese, cioè delle nostre industrie, delle nostre istituzioni ospedaliere e di beneficenza, in maniera di potergli dare una conoscenza chiara di cosa sia questa patria che noi tanto amiamo e che al pari delle altre più grandi nazioni ha titoli per essere esempio di vera potenza.

Non voglio oltre annoiare il Senato. Se ho troppo parlato per la raccomandazione che più specificatamente mi interessava, lo feci solo per un sentimento di naturale civismo. Se mi sono sbagliato ne chiedo venia, e parafrasando il verso del poeta dico: « Amor mi mosse che mi fe' parlare ». (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Libertini.

LIBERTINI. Nel lucido e coraggioso discorso pronunciato alla Camera da S. E. Ciano...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma perchè coraggioso?

LIBERTINI. ... egli ci ha prospettato la situazione vera dell'amministrazione ferroviaria. Si tratta di una crisi mondiale che non poteva risparmiarsi neanche le ferrovie italiane; però si può dire che, relativamente agli altri paesi, noi siamo ancora in condizioni di minore disagio. I rimedi a questa crisi l'onorevole ministro li ha precisamente elencati, particolarmente per quanto riguarda le spese di esercizio, che bisogna diminuire. Dal momento che non è possibile portare gli introiti alla situazione di

prima, si deve ricorrere alle economie, per quanto spesso dolorose, anche con le riduzioni del personale. Questo purtroppo era necessario, e per quanto modesta possa essere la mia parola, sento il dovere di darne lode all'onorevole ministro.

E però, sia pure di fronte a queste condizioni, non si può non tener presente una considerazione e cioè che le economie non vadano ad incidere sulla bontà del servizio, come in qualche caso purtroppo è avvenuto; e, soprattutto, che non abbiano un carattere, diremo così, particolaristico, come forse si vorrebbe da qualcuno. Alludo all'ordine del giorno presentato dal collega Reggio, che, sebbene decaduto, e quindi ormai di nessun effetto neanche storico nei riguardi del Senato, ha un carattere di tendenziosità.

Trascurando le altre affermazioni, l'ordine del giorno presentato dal senatore Reggio si chiude con queste parole:

«...e vengano dedicati i mezzi possibilmente disponibili al rafforzamento, miglioramento e nuove costruzioni sulle linee ferroviarie dove si svolge il più intenso traffico nazionale ed internazionale».

Ora è evidente, onorevoli colleghi, che questa affermazione, consacrata nel predetto ordine del giorno — che non so se avrà domani l'onore di una discussione, perchè mi auguro che il Governo faccia di esso il conto che merita — è abbastanza grave. Perchè questo significherebbe migliorare le cose laddove il traffico è intenso, involgendo interessi nazionali ed anche internazionali, dedicandovi i mezzi possibilmente disponibili, mentre si dovrebbero lasciare in abbandono, o, per lo meno, curar poco tutte le altre linee nelle quali «l'attività ferroviaria dello Stato non può proficuamente applicarsi». Così viene anche detto nel ripetuto ordine del giorno.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma questo chi lo dice? Il senatore Reggio! (*Si ride*).

LIBERTINI. Io ho già dichiarato che non so quale accoglienza avrà quell'ordine del giorno da parte del Governo. Se in questo momento bisogni vi sono, occorre prudenza nel provvedere. La cosa è grave, dato il momento che attraversiamo, anche nei riguardi delle ferrovie del Mezzogiorno...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ho capito, andiamo alla linea Piazza Armerina—Caltagirone... (*Vivissima ilarità*).

LIBERTINI. Onorevole ministro, lei non soltanto mi risponde, ma mi precorre addirittura. Ed io sono sempre per contare sulla sua benevolenza. Dunque io non intendevo parlare oggi di quel dettaglio, ma le mie espressioni si riferiscono a questioni più larghe; bisogna cercare di aiutare le ferrovie meridionali. Se si dovessero dedicare i pochi fondi ricavabili dalle economie, ad esempio, per le ferrovie che si collegano al porto di Genova o che servono al traffico internazionale, ne verrebbe per conseguenza che quelle del Mezzogiorno dovrebbero essere completamente abbandonate. Io sono stato spesso insistente nel raccomandare miglioramenti per linee che sono anche molto importanti, come per esempio la Napoli—Reggio e quelle che ne formano la continuazione in Sicilia e ci conducono alla testa di ponte per le colonie libiche.

L'onorevole ministro ha sempre risposto che si fa quel che si può perchè i mezzi sono scarsi; e pertanto sarebbe inutile insistere per il doppio binario, data la spesa che occorrerebbe, circa un miliardo. Ma, ad ogni modo, questo è un precedente che bisogna tener presente, perchè è doveroso per lo Stato di non abbandonare i deboli per dedicarsi a ringagliardire i forti. E le mie preoccupazioni acquistano maggior corpo perchè, a parte quest'ordine del giorno, molto tendenzioso, dell'onorevole senatore Reggio, si profilano in questo momento altre proposte che sarebbero state fatte dalla Commissione per le economie, di cui è presidente l'onorevole Ancona. In esito a tali proposte si verrebbe alla conclusione che tutte le ferrovie della Sicilia dovrebbero essere esercitate dall'industria privata. Io non credo che il Governo possa prendere sul serio questa proposta... (*Si ride*).

ANCONA. Domando di parlare per fatto personale.

LIBERTINI. Non credo che possa esser presa in considerazione una simile proposta che costituirebbe un altro affronto, e, peggio ancora, un atto di denegata giustizia verso la Sicilia, quale il Governo fascista, che ha dimostrato di tenere sempre a cuore gli interessi di tutte le regioni d'Italia, non compirebbe mai.

Non mi voglio più oltre dilungare per non abusare della cortesia del Senato che, mi auguro, vorrà riconoscere la giustezza delle mie osservazioni.

Non si può consentire che vengano trascurati gli interessi delle provincie meridionali e della Sicilia a beneficio di altre regioni più fortunate e che hanno già goduto e godono di grandi e meritati vantaggi; ed era doveroso per me interessarmi delle cose della mia regione. Non dubito per altro che il Governo terrà in quel conto che meritano, ordini del giorno e proposte di questo genere.

E questa Alta Assemblea, vigile custode degli interessi del Paese, non negherà il suo illuminato consenso al Governo quando si tratterà di regolare la importantissima materia dei trasporti, in modo che possano nello stesso tempo rispondere alle esigenze del traffico e migliorare sempre più le condizioni economiche del Paese, tenendo presenti i bisogni di tutte le regioni che costituiscono l'unità inseparabile della nostra Patria. E pertanto non potrei negare il mio consenso ad una proposta che importasse la cessione all'industria privata non di tutte le ferrovie della Sicilia, ma solo delle secondarie, a scartamento ridotto.

Per quanto riguarda la linea Piazza Armerina-Caltagirone, come dicevo al ministro, spero e credo che il Governo terrà presente le nostre giuste richieste e vorrà, con quella giustizia che è propria del Regime fascista, provvedere anche alla pronta soluzione di questo dettaglio che pure fa parte dei bisogni di quella regione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Ancona per fatto personale.

ANCONA. È stato parlato di una proposta che io avrei fatto e pertanto devo dire come stanno le cose. Ho avuto l'onore di far parte di una Commissione, cosiddetta dell'economia, nominata dal Capo del Governo che aveva per compito di proporre al Governo, anzi in modo speciale al Capo del Governo, quelle economie che si potessero conseguire nel bilancio dello Stato. Questa Commissione ha riferito in realtà soltanto al Capo del Governo e riservatamente. Ha presentato numerose proposte delle quali l'onorevole Mussolini ha tenuto il conto che ha creduto. Forse qualche proposta è stata accolta, altre no. Devo però osservare che queste

relazioni della Commissione dell'economia non sono mai state nè dovevano essere di pubblico dominio. E allora mi sembra che non sia affatto il caso di discuterne qui. Sono proposte speciali, particolari, che — lo ripeto — non sono state pubblicate e non sono destinate ad esserlo. Sulla cessione di alcune ferrovie, che oggi amministra lo Stato, all'industria privata, problema annoso, vi sono state discussioni, relazioni notevoli, proposte concrete. Ricordo per esempio le proposte concrete fatte dalla Commissione parlamentare Chimirri della quale sono stato segretario generale.

Non so se la Commissione se ne sia occupata; in ogni modo non posso dirlo. Non so dunque cosa potrei dire, nè accennare, nè discutere sulle proposte della Commissione. Non ne avrei la facoltà, non ne avrei il diritto. Mancherei ad uno stretto dovere se ne parlassi qui, nientemeno nell'aula del Senato, ossia se dovessi dare la massima pubblicità ad alcune proposte che sono state fatte per incarico del Capo del Governo e che — lo riaffermo — non sono destinate al pubblico.

E dopo ciò non ho altro da aggiungere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Celesia.

CELESIA. Onorevoli senatori, ho seguito con tutta l'attenzione di antico dilettante la larga e profonda discussione che si è svolta alla Camera sul bilancio delle comunicazioni, specialmente sulla parte che riguarda la marina mercantile. Credevo che sarebbe stata richiamata l'attenzione dell'onorevole ministro su taluni appunti che ci vengono mossi all'estero in materia di aiuti alla marina mercantile, ma, ciò non essendo stato fatto, vorrete consentirmi in questa non tarda ora di dire una parola su tale questione, che interessa spiccatamente l'economia nazionale.

Quali che siano le condizioni mondiali dei trasporti marittimi, non è il caso di dilungarci a dimostrarne le cause; sono così generalmente conosciute che basterà solo richiamarle alla vostra memoria.

L'industria dei trasporti marittimi soffre della disarmonia che vi è tra la quantità di tonnellaggio a disposizione del commercio, che è andato diminuendo, e la diminuzione del traffico; creazione di economie chiuse da una

parte e, dall'altra, aumento di tonnellaggio, aumento qualitativo e quantitativo nello stesso tempo. Le stesse relazioni ufficiali e lo stesso discorso dell'onorevole ministro lo ammettono. Non so se questo mio discorso le potrà dispiacere...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, no.

CELESIA. Le relazioni ufficiali, dicevo, hanno posto in evidenza come la qualità del naviglio mercantile italiano sia proporzionalmente superiore a quella di altri navigli, in quanto noi abbiamo, con una elevata media del nostro tonnellaggio, raggiunto notevoli velocità. Questo si rileva dalla relazione ministeriale e credo anche da quella del nostro relatore; ma oltre a ciò vi è nel campo dei trasporti marittimi un elemento nuovo che disturba e rende incerte le previsioni e gli studi che si possono fare al riguardo, ed è l'intervento continuo degli Stati e delle Nazioni vecchie e nuove che in modo maggiore o minore, più o meno efficiente, danno all'industria dei trasporti marittimi il vero carattere di una quinta arma di Stato.

Io nello scorso anno fui più diligente ed ebbi il tempo, in un discorsetto fatto qui al Senato, di raccogliere dati che certamente la diligentissima amministrazione della marina mercantile conoscerà e dai quali risulta questa circostanza: che i nuovi ed antichi popoli e le nazioni, sorte a dignità di Stato e di Governo, stanno tutti lavorando quanto più possono per creare una marina mercantile, un sistema nazionale di trasporti marittimi.

Così nazioni che una volta non erano conosciute nel campo della attività marittima oggi sorgono al fastidio di affermazioni marinare. E mentre la marina mercantile era una volta un indice di nobiltà dei popoli più forti nel movimento industriale ed economico, o più ricchi di tradizioni marinare, e noi, anche venendo non primi, rappresentavamo una forza notevole nel campo del traffico, oggi vediamo una serie di popoli fino a ieri sconosciuti, e che non hanno una antica nobiltà marittima, affermarsi sul mare, crearsi delle flotte anche avendo la coscienza che queste flotte saranno per lunghi anni passive.

E vicino a questi popoli nuovi, che non vi elenco perchè li conoscete, vi sono gli sforzi della Germania, della Francia, della stessa Inghil-

terra (che pudicamente nega, ma fa anche essa un imperialismo di Stato), degli Stati Uniti di America, che profondono sul mare milioni e miliardi per aumentare le proprie forze, il che rende ancora più tragica la situazione che deriva dallo scemare del traffico al quale il tonnellaggio esistente sarebbe più che sufficiente. Dai dati che portai l'anno scorso, e che mi guardo bene dal ricordarvi, sembra che non si possa dedurre la conseguenza che la corsa agli aumenti sia cessata. La corsa continua, continuerà e non credo sia per cessare tanto presto.

In questa situazione di cose quale è la via giusta da tenere, quale è l'aiuto da dare alla nostra marina? Fino a qual punto si debbono seguire gli esempi che ci vengono dall'estero?

Mi limiterò a dire che il Governo nostro fa quello che deve fare.

Nel campo dei trasporti marittimi delle persone, noi dobbiamo, malgrado il continuo lancio di *super-ships*, di cui ci danno l'esempio le nazioni straniere, mantenere alta la nostra bandiera nel mondo, ed è altamente approvabile l'opera del ministro delle comunicazioni che interviene nei limiti giusti ed onesti di cui parlerò tra poco, non per dare degli aiuti che vadano fuori di quel limite che deve essere osservato, ma soltanto per mantenere una opportuna armonia tra le nostre compagnie, che lottano e che vincono non per gli aiuti che esse hanno, ma più per la somma diligenza che portano nello studio delle questioni, per la genialità con cui hanno saputo affrontarle.

Nel campo difficile dei trasporti io non ricorderò, onorevole ministro, le giuste lagnanze degli armatori; non ricorderò le relazioni delle Federazioni di armatori, le quali pongono in evidenza ogni giorno le somme difficoltà cui vanno incontro, e che sono provate dal crescente numero delle navi in disarmo. Delle cose che sono state richieste talune l'onorevole ministro ha già concesso, altre non ancora. Io mi auguro che il Governo trovi il giusto equilibrio per far sì che la bandiera italiana, almeno in parte, non debba ripiegarsi nel disarmo, ed affinché in questo doloroso periodo di restrizioni possa essere mantenuto sempre vivo il nostro traffico e, sia pure in parte, allenati i nostri valenti equipaggi.

E vengo ad un ultimo punto che formava,

l'argomento principale dell'interrogazione che volevo rivolgere all'onorevole ministro. In materia di costruzione che cosa si fa? Dalla stessa discussione, svoltasi innanzi alla Camera dei deputati, ho rilevato che alcuni deputati hanno chiesto degli aiuti, degli incoraggiamenti specialmente per la sostituzione del vecchio materiale con altro nuovo; altri deputati hanno invece raccomandato al Governo di non aumentare il tonnello per non accrescere la quantità delle navi che rimangono oziose nei porti. Tra l'una e l'altra tesi auguro che il Governo sappia trovare il giusto equilibrio per lenire il più possibile la dolorosa crisi che stiamo attraversando; tenuto conto della necessità di mantenere, fin dove è possibile, efficienti ed in azione i nostri cantieri.

Si sono svolte a questo proposito molte discussioni. Ho sentito dire che nei nostri cantieri è rimasta ancora tanta parte di lavoro per cui si può ritenere che quelli più precisi, più efficienti, più preparati, potranno conservare la loro attività. Veda, onorevole ministro, nella stampa straniera, ed anche in quella più autorevole, nei grandi organi della marina mercantile, ci si fa quasi una ragione di rimprovero perchè i cantieri italiani hanno saputo attrarre costruzioni militari di altre nazioni. Mi permetto qui ricordare che un grande giornale mondiale, che tratta della marina mercantile, dice che dai cantieri italiani sono state costruite le seguenti navi: per la Grecia: 4 *destroyers*; per l'Argentina: 2 incrociatori e 3 sottomarini; per il Brasile 1 sottomarino; per la Rumenia 2 incrociatori; ed altre navi per la Turchia, ecc.

Tutto questo fa sommamente onore a noi, ma naturalmente all'estero si cerca di diminuire il valore della cosa e nei giornali si afferma che, se la fortuna ha arriso ai nostri cantieri, è perchè hanno saputo vincere la concorrenza mondiale fortissima, specialmente quella dei cantieri inglesi, germanici e francesi i quali, si dice, fanno dei prezzi superiori ai nostri; ma, e in ciò vi è una contraddizione, si dice che questo è dovuto principalmente al fatto che il governo italiano interviene per garantire l'esito delle imprese, per garantire cioè, a coloro che assumono queste costruzioni, la differenza tra il prezzo pattuito ed il prezzo reale di costo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nulla di più falso.

CELESIA. Tutti sappiamo che ciò non è vero; ne siamo convinti, ma è bene che sia detto ben chiaro all'estero...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lo dico subito, è falso. Non dico che non è esatto, dico che è falso. Per non dire parole che possono essere diversamente interpretate, ripeto che è falso.

CELESIA. Diciamo pure che è falso. Io mi permetto di aggiungere, e non sarà male, alla affermazione anche la dimostrazione; non citerò nè statistiche, nè tariffe...

CIANO, *ministro per le comunicazioni*. Ma il Governo non interviene in queste costruzioni militari.

CELESIA. Io dico appunto che la non verità delle affermazioni straniere sta nelle loro stesse argomentazioni; infatti in gran parte dei loro giornali si afferma e si dice che la mano d'opera italiana costa notevolmente meno della mano d'opera francese, di quella germanica, di quella inglese e di quella americana. Ed io mi permetto di aggiungere che la saldezza, la precisione e la genialità della nostra organizzazione industriale sono tali da poter reggere a questa concorrenza, e da poter dare la sicurezza che i lavori affidati a noi dalle marine straniere faranno fare un'ottima figura al nostro Paese che, sotto questo punto di vista, può tenere veramente il *record*. Ed è strano, onorevoli colleghi, che in quelle stesse nazioni dove a noi si muove rimprovero si cominci d'altra parte a discutere ed a parlare di voler chiudere l'accesso ai prodotti, alle creazioni industriali e a tutte le importazioni che vengano da Paesi dove la mano d'opera ha assunto forme di servitù e di schiavitù. Voglio dire, per chiudere queste poche parole, che noi in Italia mazzinianamente, e questo lo dico dal punto di vista economico e non dal punto di vista politico, abbiamo saputo salvaguardare la nobiltà e la libertà del lavoro, che non è costretto da nessuna schiavitù, e nella stessa organizzazione sindacale abbiamo saputo coordinare le esigenze degli operai e quelle superiori dello Stato e della Nazione intiera. Lo scopo di queste mie parole è appunto quello di convalidare l'affermazione che è stata fatta dianzi, e che serve a dimostrare all'estero quanto

valga la organizzazione nostra ad assicurare la saldezza nel campo industriale: tale sicurezza ci fa ben sperare che l'Italia saprà uscire da questa crisi come è uscita da quella di 60 anni fa, quando alla marina a vela si sostituì quella a vapore, con nobiltà di mezzi, con altezza di intendimenti e con sicurezza di riuscita! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Giampietro.

GIAMPIETRO. Onorevoli colleghi, prego di non fare il viso arcigno se prendo la parola in un bilancio tecnico, riguardo al quale dichiaro di non avere nessuna competenza. Io parlo per prospettare a voi e all'onorevole Ministro alcuni bisogni della provincia di Basilicata, della quale mi onoro di essere figlio, e convinto di non venir meno a nessun principio di convenienza, in quanto credo che anche gli interessi regionali, i quali si compenetrano con quelli della Nazione, debbano essere tutelati e possano essere presentati a voi. Non quindi un motivo regionalistico ma un motivo d'ordine generale, mi spinge a parlare, onde ho ragione a bene sperare dalla vostra benevolenza.

Del resto debbo dire che queste poche osservazioni non volevo esporle qui nella pubblica aula, temendo non incontrassero il gradimento dell'Assemblea.

Senonchè l'onorevole ministro mi ha consigliato di dirle nella discussione odierna del bilancio. Ecco perchè io parlo; assicuro per altro che sarò brevissimo, onorevoli senatori.

Allorquando Giuseppe Zanardelli venne in Basilicata e fu costretto a varcare il Basento su un carro tirato da buoi, intravide fino da allora che quella disgraziata provincia, che non aveva avuto mai, nemmeno quando i nostri uomini erano stati al Governo, la possibilità di essere favorita, doveva essere messa in condizione di sviluppare, per quanto in modo modesto, i suoi prodotti, i quali, se si fossero potuti mettere in movimento verso le altre parti d'Italia, le avrebbero recato un certo vantaggio. Per farlo, occorreva lo sviluppo stradale, che mancava, e così ebbe origine l'idea di costruire quella rete, che avrebbe attraversato quasi tutta la provincia di Basilicata. Di qui la legge del 1911. La costruzione della rete fu affidata alla Società mediterranea, ma ad essa, per varie ragioni, non fu dato corso,

tranne che per pochi tronchi. Sopravvenuta la guerra tutto rimase sospeso e questa finì. La Mediterranea, la quale si rendeva conto che con i prezzi stabiliti nel capitolato d'appalto non avrebbe potuto costruirla, se non con grave danno finanziario, domandò di essere per lo meno sgravata di 500 chilometri di costruzione. Si venne così all'ultima legge, nella quale fu stabilito che, pur lasciando alla Basilicata la speranza di congiungere tutti i tronchi in costruzione, per ora si sarebbero messi in opera soltanto quelli dei quali fossero state dimostrate l'assoluta necessità e la urgenza, tenuto conto anche di quelli in costruzione. Ora uno di questi tronchi è già quasi pronto ed è il tronco Atena-Brienza-Marsiconuovo.

Io non chiedo che tutti gli altri, che si dovrebbero fare, come da principio si era promesso, siano ora costruiti, nè io sono persona da dire al Governo e all'onorevole Ministro, oggi, che c'è bisogno di risparmiare il denaro, di spenderlo nella costruzione di tutta questa linea; ma credo di non essere esigente nel prospettare la necessità che almeno questo tronco, che è quasi compiuto, sia al più presto aperto al traffico.

E vengo, altrettanto brevemente, ad un altro argomento, e cioè al servizio ferroviario della Basilicata. Anche qui io sono modestissimo, perchè non seguirò, per quanto giuste, le richieste fatte dai Consigli provinciali dell'economia delle provincie di Matera, Potenza e Brindisi. Il servizio ferroviario in Basilicata è quello che è. Convengo che non si può avere su quelle linee il servizio, che si ha in altre regioni d'Italia, in cui il commercio è tale, che esse sono altamente redditizie, per quanto non possa dirsi che quelle della Basilicata siano passive. Ma, onorevole ministro, sta di fatto che i treni diretti hanno la velocità oraria dei treni merci. Ora io non so perchè, venendo da Milano, da Torino, passando per Roma ed arrivando a Napoli in treno diretto, per arrivare poi a Brindisi, si debba viaggiare con la velocità del treno merci. Sarebbe desiderabile che almeno una coppia di essi, in coincidenza da e per Roma, abbia la velocità propria dei treni diretti.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per andare dove?

GIAMPIETRO. Per andare a Brindisi, se-

guendo la linea Napoli-Salerno-Potenza-Brindisi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La difficoltà sta nel determinare le stazioni che debbono essere saltate. Perchè con un gran numero di stazioni, qualunque treno diretto diventa omnibus.

GIAMPIETRO. Veda, onorevole ministro, vi sono due treni che passano a poca distanza l'uno dall'altro. Uno di questi potrebbe rimanere per il comodo di tutte le stazioni, l'altro potrebbe avere la dovuta velocità.

Queste sono le mie considerazioni e l'onorevole ministro vedrà quello che si potrà fare. Io mi compenetro di tutte le ragioni e delle esigenze economiche del momento. Noi siamo gente che siamo stati educati sempre a questo sentimento dell'economia e debbo ricordare al Senato ed ai colleghi, i quali appartennero prima alla Camera dei deputati, che noi abbiamo avuto un ministro, il Branca, che aveva un tal senso di cura del pubblico danaro, che si procurò l'inimicizia elettorale dei suoi elettori di Potenza, perchè non volle, quando era ministro, condurre la ferrovia a Potenza per risparmiare all'Erario la spesa di un milione e mezzo. Egli, ai suoi elettori che insistevano per ottenerla, rispose: io non sono oggi deputato di Potenza, sono il ministro delle finanze d'Italia. (*Approvazioni*).

Io domando che ci teniate un po' più in considerazione, onorevole ministro, anche per quella parità, che ci deve essere, tanto nei doveri, come nei vantaggi, fra le varie regioni d'Italia, e lo domando anche in omaggio alle nostre tradizioni culturali che si sviluppano attraverso le vie di comunicazione.

L'onorevole Pavia ha parlato dell'albergo Excelsior di Varese, celebrandone gli altissimi pregi artistici e storici ed io ricorderò al Senato che Virgilio, di cui l'anno scorso fu celebrato il bimillenario, compose le « Georgiche » ad Atella, vicino a Melfi, la disgraziata città colpita dal terremoto.

CORBINO. Non c'erano treni diretti, allora? (*ilarità*).

GIAMPIETRO. Andavano con le vetture; ed ora si continuerebbe con la stessa velocità.

Orazio, dalla sua Venosa, veniva a Roma a celebrare il « Fons Bandusiae » e i « Saltus bantini » e dalla mia Brienza, non solo a Napoli

ma anche a Roma, venne Mario Pagano, il giureconsulto, e il martire della libertà, tenendo qui una conferenza agli agricoltori ed ai commercianti di Roma.

Queste sono le mie modeste osservazioni e domando scusa al Senato se l'ho troppo a lungo infastidito. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sechi.

SECHI. Onorevoli, colleghi mi sono deciso a parlare all'ultimo momento per aggiungere brevi chiarimenti al discorso tenuto or ora dall'onorevole Celesia. È verissimo quello che ha detto l'onorevole Celesia, ed è anche molto naturale.

All'estero erano male abituati in fatto di costruzioni navali italiane. Fino a 20 o 30 anni fa noi commettevamo il grosso del nostro naviglio da guerra e mercantile all'estero, ed erano grossi guadagni per i cantieri stranieri. Ma le cose sono radicalmente cambiate. Mutarono prima per il naviglio da guerra, perchè ad esso provvede lo Stato, e in seguito anche per le costruzioni mercantili. L'industria è la stessa e quindi, sviluppando in paese le costruzioni del naviglio da guerra, si promuovono anche quelle del naviglio mercantile.

Per le navi da guerra già nell'ante guerra si costruiva quasi tutto in Italia; per le navi mercantili anche nel dopo guerra c'è stato qualche piccolo strappo che forse si sarebbe potuto evitare, e non commento oltre. Ma dall'avvento del Governo Fascista in Italia si costruisce anche tutto il naviglio mercantile di nostra bandiera.

All'estero tutto questo non può fare piacere. Ma vi è di più, molto di più: da qualche anno l'Italia è il paese dove si costruisce la maggiore quantità di tonnellaggio militare per conto di altri paesi. Le costruzioni militari sono molto diminuite nel dopo guerra, ma quel poco che i vari paesi, i quali non hanno la possibilità di costruire da se stessi, fanno costruire, è in buona parte riservato all'Italia; in Italia, di tale naviglio, se ne costruisce più che nella stessa Inghilterra, la grande fornitrice mondiale di anteguerra.

È di pochi giorni la notizia di una rilevante commessa che il Governo portoghese ha fatto ai nostri cantieri: del tonnellaggio totale destinato ad afforzare e ringiovanire quella flotta,

oltre metà si costruirà in Italia, il rimanente, meno di metà, si costruirà in Inghilterra. Teniamo presente che il Portogallo è costante alleato dell'Inghilterra da oltre un secolo e mezzo, che la maggiore esportazione dei vini di Porto e di Madera si fa in Inghilterra; e tempo fa si parlò di non importarne più per alcuni attriti inerenti alla discriminazione di bandiera applicata dal Portogallo in favore della sua flotta mercantile. E allora si capisce che almeno circa metà del naviglio portoghese da costruire sia commesso nel Regno Unito.

Questo spiega facilmente lo stato d'animo che porta a scrivere quelle immense bugie che si leggono nella stampa tecnica navale internazionale, a proposito di aiuti dello Stato ai nostri cantieri; per portare qui la collezione di quelle bugie, non basterebbe un camion dei più grossi che costruisce il collega Romeo.

La questione interessa tanto in Inghilterra, che tempo fa alla Camera dei Comuni di Londra si è svolto, non so bene se a proposito di una interrogazione oppure di una interpellanza, un dialogo molto serrato tra il Primo Lord dell'Ammiragliato e vari onorevoli (si chiameranno onorevoli anche là, immagino).

Il dialogo può riassumersi così. Un onorevole domanda al Primo Lord dell'Ammiragliato: È vero che in Italia si costruisce molto naviglio militare per commesse di altri paesi?

Primo Lord: È verissimo. (Credo che avrà fatto una faccia non molto sorridente nel dirlo).

Un altro onorevole: È vero che il Governo italiano aiuta sottomano queste costruzioni con vari favori?

Il Primo Lord: Non mi risulta.

Un altro onorevole: È vero che il Governo italiano concede degli aiuti indiretti per queste costruzioni?

Primo Lord: Non mi risulta.

Se avesse conosciuto la nostra legislazione sui provvedimenti in favore della Marina avrebbe dovuto rispondere nettamente: Non è vero. Badiamo che nel bilancio delle comunicazioni (marina mercantile) non è stanziato un soldo per gli aiuti di cui si parla tanto allegramente nella stampa estera.

Un altro onorevole: E il Governo inglese cosa fa per aiutare i cantieri inglesi a procurarsi queste commesse dall'estero?

Primo Lord: Fa quello che ragionevolmente è possibile.

Fine del dialogo.

Ma anche di naviglio mercantile i nostri cantieri ne costruiscono parecchio per l'estero, e questo aumenta i dolori dei concorrenti stranieri e le conseguenti bugie.

Specialmente un cantiere, di cui non faccio il nome perchè non è questa la sede per lodarlo (l'ho fatto in altra sede), costruisce da qualche anno molto naviglio mercantile commesso da stranieri, e naviglio di costruzione delicata, difficile. Si tratta di navi cisterna, che richiedono speciali attenzioni, specie per il calafataggio. Nella Venezia Giulia di tali navi se ne costruiscono persino per commesse di armatori britannici. Si è cominciato con naviglio di piccola mole, e adesso si è arrivati a navi cisterna di portata 11 e perfino 15 mila tonnellate, se non ricordo male.

È naturale che non sapendo come sfogarsi si dicano delle bugie, veramente madornali.

Non ho altro da dire, anche per non rischiare di dire anche io qualche bugia. (*Vive approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto. Invito gli onorevoli senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(*I senatori segretari fanno la numerazione dei voti*).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Agnelli, Ancona, Antona Traversi, Appiani, Arrivabene, Artom.

Bastianelli, Bazan, Bergamasco, Berio, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bollati, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Borghese, Brugi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Caccianiga, Cagnetta, Cagni, Calisse, Calzani, Canevari, Casertano, Cavallero, Cesesia, Cian, Ciccotti, Cippico, Ciruolo, Cirmeni, Colonna, Colosimo, Concini, Corbino, Cossilla, Credaro, Cremonesi, Crespi, Crispo Moncada.

Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, Del Bono, Del Carretto, Del Pezzo, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Robilant, Di Terranova, Di Vico, Durante.

Facchinetti, Faelli, Faggella, Fara, Fedele, Ferrari.

Gabbi, Galimberti, Gallenga, Gallina, Garbasso, Garofalo, Garroni, Giampietro, Grandi, Gualtieri, Guglielmi, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Libertini, Longhi, Lucioli.

Malaspina, Mambretti, Manfroni, Mango, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Martino, Mazzoccolo, Mazzucco, Menozzi, Messedaglia, Milano Franco d'Aragona, Montresor, Mori, Morpurgo, Mortara, Mosca.

Padulli, Pavia, Pericoli, Perla, Pestalozza, Pironti, Pitacco, Porro, Pujia, Pullè.

Quartieri.

Raineri, Resta Pallavicino, Ricci Corrado, Ricci Federico, Rolandi Ricci, Romeo delle Torrazze, Rossi Baldo, Rossi Giovanni, Rota Francesco.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sanjust, Santoro, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Setti, Simonetta, Sinibaldi, Sitta, Soderini, Sormani, Spirito, Squitti, Strampelli.

Tacconi, Tassoni, Thaon di Revel, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torraca, Torre, Treccani.

Valenzani, Vanzo, Varisco, Versari, Vicini Marco Arturo, Vigliani, Vitelli.

Wollemborg.

Zippel, Zoppi, Zupelli.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore Mazzoccolo a presentare una relazione.

MAZZOCOLO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Pro-rogà del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale speciale per la difesa dello Stato » (878).

PRESIDENTE. Do atto al senatore Mazzoccolo della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

Risultato di votazione.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (840):

Senatori votanti	163
Favorevoli	141
Contrari	22

Il Senato approva.

Norme per la definitiva liquidazione dei compensi di costruzione alle navi mercantili previsti dal Regio decreto-legge 1° febbraio 1923, n. 211 (857):

Senatori votanti	163
Favorevoli	145
Contrari	18

Il Senato approva.

Passaggio agli uffici territoriali del genio civile delle espropriazioni di strade militari costruite durante la guerra e delle liquidazioni degli indennizzi di temporanea occupazione delle strade militari da abbandonarsi (861):

Senatori votanti	163
Favorevoli	148
Contrari	15

Il Senato approva.

Ufficiali osservatori dall'aeroplano (862):

Senatori votanti	163
Favorevoli	145
Contrari	18

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1931, n. 324, contenente norme

per l'inquadramento sindacale delle società cooperative (847):

Senatori votanti	163
Favorevoli	139
Contrari	24

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 278, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31, e convalidazione dei decreti Reali 23 marzo 1931, nn. 279 e 312, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (848):

Senatori votanti	163
Favorevoli	143
Contrari	20

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 301, concernente provvedimenti per la costruzione e ricostruzione di edifici di culto, assistenza, beneficenza, educazione e istruzione dell'Archidiocesi di Messina (865):

Senatori votanti	163
Favorevoli	146
Contrari	17

Il Senato approva.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire (866);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia (868);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente autonomo del Politeama Fiorentino di un diritto addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze (869);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31 (882);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 311, per la soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso (884);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 aprile 1931, n. 410, concernente la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume (885).

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (877).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (872);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (819).

La seduta è tolta (ore 18.10).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti