

CCI^a TORNATA

MARTEDÌ 9 GENNAIO 1934 - Anno XII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi Pag. 6988

Disegni di legge:

(Approvazione):

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 luglio 1933, n. 1059, concernente la concentrazione e la liquidazione delle imprese di assicurazione » (1783-A) 6995

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1542, che approva il piano regolatore particolareggiato edilizio e di risanamento del quartiere del Sass in Trento » (1806) 6997

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1573, che modifica i rimandi del repertorio doganale per alcuni semi oleosi » (1830) 6997

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1933, n. 991, che modifica il Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, concernente l'ordinamento dell' « Unione Cooperativa Milanese dei Consumi » » (1836) 6997

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, recante provvedimenti a favore di marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile » (1838) 6997

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, che reca norme per il trattamento di riposo al personale delle Aziende esercenti servizi marittimi sovvenzionati » (1839) 6998

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 giugno 1933, n. 917, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma necessaria per la costruzione di alcuni depositi occorrenti per i servizi della Regia aeronautica » (1840) 6998

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1580, concernente la soppressione dell'Istituto Autonomo degli

Stabilimenti balneari di Grado e l'attribuzione dei relativi servizi, attività e passività alla locale Azienda autonoma della stazione di cura » (1841) Pag. 6998

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1566, che proroga fino al 31 dicembre 1934 il trattamento doganale stabilito col Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1190, sul carbone di legna » (1849) 6999

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1608, che modifica il regime doganale dello jodio e dei prodotti derivati » (1850) 6999

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1428, recante delega al Governo del Re di particolari poteri in materia doganale nei confronti di paesi a valuta deprezzata » (1860) 6999

(Discussione):

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 » (1871) 6999

REGGIO 7000

ANCONA, *relatore* 7002CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici* 7003

(Presentazione) 6988, 7012

Interrogazioni:

(Annuncio) 7013

(Svolgimento) 6989

« Per meglio disciplinare la circolazione, sulle strade ordinarie e sulle autostrade, degli autotrasporti » 6989

« Per attenuare il sovrachio frastuono delle segnalazioni acustiche nell'interno dell'abitato » 6989

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici* 6989

CONTI 6991

VISCONTI DI MODRONE 6992

Relazioni:

(Presentazione) Pag. 7013

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato) 7011

Uffici:

(Riunione) 6988

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: Biscaretti Roberto per giorni 2; Mori per giorni 5; Venino per giorni 8.

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

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che domani alle ore 15 si riuniranno gli Uffici col seguente ordine del giorno:

Esame dei seguenti disegni di legge:

Periodicità dei censimenti agricoli, industriali e commerciali (1844);

Modificazione alla legge organica dell'Eritrea e della Somalia (1845);

Ricostituzione dei comuni di Rocchetta a Volturno, Pizzone e Belmonte del Sannio, in provincia di Campobasso (1847);

Promozioni dei Centurioni e dei Capi manipolo della Milizia Nazionale Forestale sprovvisi del titolo di studio (1848);

Soccorsi giornalieri alle famiglie bisognose dei militari richiamati o trattenuti alle armi (1872);

Norme per la concessione dell'autorizzazione a tenere congressi in Italia e per l'istituzione di una Commissione consultiva per la partecipazione ufficiale dell'Italia a Congressi internazionali (1882);

Modifica di norme in materia di pensioni di guerra (1883);

Regolamento provvisorio dei rapporti di lavoro nell'intervallo tra la scadenza del contratto collettivo e la formulazione delle nuove norme (1884);

Delegazione al Governo di riformare le disposizioni legislative sull'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli operai sul lavoro (1886). - *(Iniziato in Senato)*;

Denominazione dell'Ente Nazionale per la Mutualità Scolastica (1887). - *(Iniziato in Senato)*;

Obbligatorietà della denuncia dei dati sui precedenti militari da parte dei titolari delle patenti di guida di autoveicoli (1888);

Estensione dell'attività della Discoteca di Stato anche a manifestazioni interessanti la cultura nazionale, scientifica, letteraria e le tradizioni ed i costumi del Paese (1889);

Agevolazioni tributarie in favore della Cassa Nazionale Malattie per gli addetti al commercio, giuridicamente riconosciuta con Regio decreto 24 ottobre 1929, n. 1946 (1890);

Approvazione della Convenzione concernente il lavoro forzato o obbligatorio adottata dalla Conferenza internazionale del lavoro che ha avuto luogo in Ginevra dal 10 al 28 giugno 1930 (1891);

Modifiche al Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, sul diritto di autore (1892);

Disciplina del commercio ambulante (1893). - *(Iniziato in Senato)*;

Disciplina dei titoli dei metalli preziosi (1894). - *(Iniziato in Senato)*.

Il I° Ufficio dovrà inoltre provvedere alla nomina del proprio Presidente, in sostituzione del compianto senatore Bonin Longare.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge comunicati alla Presidenza.

MARCELLO, *segretario*:

Dal Capo del Governo Ministro delle corporazioni:

Agevolazione tributaria in favore della Cassa nazionale malattie per gli addetti al commercio, giuridicamente riconosciuta con Regio decreto 24 ottobre 1929, n. 1946 (1890).

Modificazioni al Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, sul diritto di autore (1892).

Dal Capo del Governo Ministro degli affari esteri:

Approvazione della Convenzione concernente il lavoro forzato od obbligatorio adottata dalla Conferenza internazionale del lavoro che ha avuto luogo in Ginevra dal 10 al 28 giugno 1930 (1891).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni dei senatori Conti e Visconti di Modrone rispettivamente al ministro dei lavori pubblici e ai ministri dei lavori pubblici e delle comunicazioni.

Prego l'onorevole senatore segretario Marcello di leggere il testo delle interrogazioni.

MARCELLO, segretario:

Al ministro dei lavori pubblici per conoscere se e quali provvedimenti il Regio Governo intenda di adottare per meglio disciplinare la circolazione, sulle strade ordinarie e sulle autostrade, degli autotrasporti, causa di troppo frequenti tragici incidenti.

CONTI.

Ai ministri dei lavori pubblici e delle comunicazioni, per sapere se non ritengano opportuno adottare provvedimenti allo scopo di attenuare il soverchio frastuono delle segnalazioni acustiche nell'interno dell'abitato, sia per un doveroso rispetto alla sensibilità del pubblico, sia per dare alla circolazione ed al traffico cittadino quel carattere di ordine e di disciplina, che regola ormai tutta la vita nazionale.

**VISCONTI DI MODRONE, CONTI,
GALLENZA, MARCHIAFAVA, ANTONA TRAVERSI.**

CROLLALANZA, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, ministro dei lavori pubblici. La interrogazione presentata dal senatore Visconti di Modrone, e firmata da altri senatori, invocante provvedimenti atti ad eliminare o attenuare gli inconvenienti delle segnalazioni acustiche, e l'altra presentata dal senatore Conti, mirante ad ottenere una maggiore disciplina nella circolazione degli auto-trasporti, prospettano problemi della maggiore importanza, sui quali, per altro, il Governo ha portato, in questi ultimi tempi, la sua attenzione.

Particolarmente il problema delle segnalazioni acustiche ha formato oggetto di attento esame e di laboriosi studi, da parte di una speciale commissione, nominata dal Ministro delle comunicazioni, commissione presieduta dal professore Bordoni e da altri valorosi tecnici e scienziati; commissione che, dopo avere esaminato, in varie sedute, la questione, da tutti i punti di vista, concluse, un paio di anni fa, i suoi lavori, formulando determinate proposte.

In base a tali proposte, il Ministro delle comunicazioni, bandì apposito concorso, dando la possibilità alle ditte costruttrici di strumenti per segnalazioni acustiche di escogitare speciali dispositivi, atti ad attutire o ad eliminare gli inconvenienti segnalati.

Purtroppo, però, forse per la eccessiva preoccupazione di poter raggiungere l'ottimo, il concorso è andato deserto, non avendo le ditte costruttrici italiane presentato alcun dispositivo.

Stante questi risultati negativi, il Governo, che nel frattempo aveva avuto dal Parlamento la delega di coordinare ed aggiornare il codice della strada, si è preoccupato di riesaminare il problema, cercando di adottare altre soluzioni. Per non ritardare però ancora la promulgazione del nuovo codice della strada è parso miglior partito di demandare, per legge, al Ministro delle comunicazioni, di concerto con quello dei lavori pubblici, di fissare con suo decreto le caratteristiche alle quali devono rispondere gli apparecchi di segnalazione acustica.

È bene però tener presente che il nuovo codice della strada se non ha risolto il problema, ha però ricalcato una disposizione della vec-

chia legge che dice testualmente « che è proibito ai conducenti di autoveicoli di servirsi senza necessità, inerenti alla circolazione, delle segnalazioni acustiche ». Inoltre l'articolo 60 del codice, mentre prescrive per gli autoveicoli l'applicazione al tubo di scappamento di un apparecchio silenziatore, fa obbligo ai conducenti di non causare rumori e molestie. Quest'articolo è stato redatto con maggiore precisazione, di fronte al precedente, per ridurre gli inconvenienti oltre che delle segnalazioni acustiche vere e proprie anche degli altri rumori, provocati dagli autoveicoli senza alcuna necessità.

Indipendentemente però da tali disposizioni e da quelle che il Governo adotterà è pacifico che dei miglioramenti sensibili, per eliminare gli inconvenienti lamentati, non si potranno avere fino a quando gli automobilisti non avranno aumentato o perfezionato la loro disciplina e i pedoni non se la cominceranno ad imporre.

In attesa, quindi, dei nuovi provvedimenti penso che un richiamo agli organi competenti, perchè siano osservate, con maggiore severità le disposizioni del codice della strada, ed una nuova raccomandazione al R. A. C. I., tanto benemerito, perchè espliciti un'opportuna, intensa e continua propaganda, ed infine un invito alle amministrazioni comunali, perchè si servano di tutti i mezzi, a loro disposizione per disciplinare sempre più e meglio la circolazione, serviranno certo ad aumentare la disciplina degli automobilisti e dei pedoni. È da tener presente che a Roma i provvedimenti emanati dal Governatorato, per eliminare gli inconvenienti delle segnalazioni acustiche durante la notte, hanno raggiunto dei risultati quasi perfetti. Tale sistema potrebbe essere generalizzato nelle altre grandi città, con beneficio notevole delle popolazioni.

Potrebbe anche essere sviluppato il sistema dei segnali luminosi nelle strade; ma qui entriamo in un problema finanziario, e spesso i comuni si trovano nella impossibilità di poter provvedere. È accertato però che nelle strade, dove esistono i segnali luminosi e dove non manca la vigilanza degli agenti, gli inconvenienti acustici sono molto minori.

Io spero che queste dichiarazioni, e innanzi tutto l'assicurazione che il problema non è messo nel dimenticatoio, potranno soddisfare

gli onorevoli Visconti di Modrone e gli altri interroganti.

Al senatore Conti, il quale ha interrogato il Governo, per aver notizie circa una maggiore disciplina e sicurezza nella circolazione degli autotrasporti, io dirò che il nuovo Codice della strada segna un gran passo innanzi in questa materia. In esso, oltre all'aggiornamento di tutte le disposizioni preesistenti, sono state portate delle aggiunte e degli emendamenti che valgono a ridurre più che è possibile gli inconvenienti che si verificano nella circolazione degli autotreni pesanti che, in questi ultimi tempi, sono andati sempre più aumentando di numero e di sagoma, con crescente preoccupazione per gli altri utenti delle strade.

Fra le principali norme che il nuovo codice della strada ha emanato mi piace ricordare quella che si riferisce alle segnalazioni luminose che, in questi ultimi tempi, erano divenute sempre più numerose, e multicolori. Tali segnalazioni verranno ora unificate e chiaramente precisate, non essendo più sopportabile, dati gli inconvenienti che si verificano, che siano lasciate all'arbitrio delle case costruttrici ed in modo particolare dei proprietari e dei conducenti di automobili.

Un'altra norma è quella della segnalazione visiva del rimorchio. Uno degli inconvenienti maggiormente lamentati era dato dalla preoccupazione di non sapere se dopo la vettura motrice venisse il rimorchio: e questo si verificava specialmente nelle curve. Si è perciò disposto che, durante il giorno, le motrici abbiano vicino al radiatore un determinato segnale che valga ad indicare il traino del rimorchio; per la notte si è previsto uno speciale segnale luminoso che avrà lo stesso significato.

Si è anche disposto, per determinare di notte chiaramente la sagoma degli autotreni, l'apposizione di speciali fanalini in modo che chi deve sorpassare l'autotreno possa prendere la giusta distanza per evitare investimenti.

È stato poi prescritto che per nessuna ragione gli autotreni possano emettere fumo. (*Approvazioni*). Ciò è stato causa spesso di spiacevoli incidenti, perchè rendeva difficile poter scorgere bene l'autotreno e, peggio ancora, non consentiva di misurare la distanza per oltrepassarlo o inerciarlo.

È stato anche prescritto che la estremità

del tubo di scappamento sia indirizzata verso la parte posteriore destra degli autoveicoli in modo che le esalazioni che derivano dalla combustione possano non invadere la strada, ma essere dirette fuori di essa.

Infine è stato disposto che tutte le motrici, che trainano rimorchi di portata superiore a 35 tonnellate, abbiano freni idraulici o ad aria compressa, con comando unico, in modo che lo stesso autista, dalla vettura motrice, possa fare azionare i freni anche del rimorchio, di guisa che in caso di inconvenienti, o di rottura, degli organi di agganciamento dei due veicoli si possa fermare sia la motrice che il rimorchio stesso. Ciò rappresenta una grande garanzia per la circolazione.

Non va dimenticata anche la disposizione che prescrive che gli autotreni, autocarri, o autobus destinati a servizi pubblici siano muniti, oltre che dello specchio retro-visivo, anche di speciali dispositivi che valgano ad amplificare il suono delle macchine che vogliono sorpassarli.

Infine, fra le disposizioni di ordine generale, ma che in modo particolare interessano la circolazione degli autotreni, è degna di nota quella che vieta di sorpassare macchine che stiano oltrepassando un'altra automobile o che stiano superando una curva.

Notevoli risultati si avranno anche dalla disposizione che assicura, da ora in poi, la revisione periodica di tutti gli autocarri e autotreni; disposizione che avrà la sua prima applicazione entro sei mesi dall'entrata in vigore del codice e successivamente sarà fatta ogni anno.

È intenzione del Governo d'impedire, in modo assoluto, che continuino a circolare vecchi autotrasporti, che non hanno le necessarie garanzie di sicurezza, nei riguardi dei freni e degli altri organi vitali delle macchine, e che costituiscono, perciò, un vero pericolo per la circolazione.

Anche per quanto riguarda le patenti, mentre è stato disposto che per condurre autotreni, muniti di speciali freni idraulici o ad aria compressa, a comando unico, sia necessaria quella di terzo grado, si è stabilito, inoltre, che per tutte le patenti, di qualsiasi grado, il Ministro delle comunicazioni, di concerto con quello dell'interno, faccia periodicamente revisioni

per accertare che i conducenti conservino ancora intatti i requisiti di capacità tecnica, morale e fisica.

Mi auguro che queste innovazioni ed aggiunte, che sono state inserite nel nuovo codice della strada, valgano a dare la sensazione precisa di quanto sia viva, da parte del Governo, la preoccupazione, di fronte al crescente sviluppo della trazione meccanica, che non può nè deve essere arrestata, di assicurare quelle norme atte a consentire una circolazione che non rappresenti motivo di pericolo per tutti gli altri utenti della strada. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Hanno facoltà di parlare gli onorevoli interroganti per dichiarare se sono soddisfatti della risposta dell'onorevole ministro.

CONTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONTI. Ringrazio l'onorevole ministro per le sue così cortesi ed esaurienti spiegazioni; ma devo dire, a giustificazione dell'apparente intemperività della mia interrogazione, che essa era stata da me presentata parecchio tempo prima che il Consiglio dei ministri deliberasse l'approvazione del nuovo codice della strada. Molto probabilmente, se in quell'epoca il codice della strada fosse stato già approvato, mi sarei astenuto dal presentare la mia interrogazione; la quale era, al momento, giustificata dalla constatazione non solo del continuo aumento di questi giganti della strada, ma anche dall'aumento molto più che proporzionale degli infortuni spesso mortali che questi istrumenti di progresso portano. Difatti se, dal 1931 al 1932, abbiamo avuto un aumento di circa il 14 % nel numero degli autocarri, penso che nessuno se ne voglia rammaricare, salvo forse il nostro ministro delle comunicazioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Affatto! (*Si ride*).

CONTI. Ma l'aumento delle disgrazie dell'ultimo triennio è impressionante perchè tale numero è raddoppiato; cosa del resto che è comune anche agli altri paesi. Io che mi sono procurato delle statistiche ho potuto constatare che in Inghilterra, in un solo esercizio, nel 1932, sono stati per questa ragione riscontrati 25.020 infortuni con 5745 morti! Ora, se la vita umana deve essere rispettata, si

impone l'adozione di speciali provvidenze. Ciò anche in rapporto agli inconvenienti causati dagli autocarri in confronto delle altre automobili, perchè il rapporto tra le disgrazie causate dagli autocarri e quelle causate dalle altre auto è quasi quadruplo; cioè ogni singolo autocarro teorico porta, in fine dell'esercizio, quasi quattro volte le disgrazie portate singolarmente dalle automobili. Ora il nuovo codice della strada, con le precise deduzioni che ci ha dato l'onorevole ministro, rappresenta un grande passo sulla via di questa auspicata tranquillità; però forse dal momento che questa materia è in continua evoluzione, l'indicazione di qualche altro provvedimento che possa parere, se non necessario, almeno opportuno, può essere utile.

Nel nuovo codice della strada il ministro ci ha detto che per i nuovi conducenti si esigono ora delle speciali garanzie; perchè anteriormente a questo nuovo codice era sufficiente, per condurre un autocarro, la patente di primo grado che è quella che può prendere un qualsiasi ragazzo di 18 anni, che molte volte non ha ancora il senso della responsabilità e neppure la forza materiale necessaria.

Se molto saggiamente le nuove disposizioni regolano tale materia nei treni automobili, non lo fanno per quel che riguarda gli autocarri senza rimorchio, che anche in tale condizione molte volte, con le loro dimensioni e con la loro massa, possono rappresentare un grave pericolo. Anche saggiamente si è introdotta la segnalazione acustica di amplificatori del suono che possono permettere alle automobili di domandare la strada con la speranza di essere intesi, con la certezza quindi che gli autocarri si trasportino un po' verso la destra e possano così essere sorpassati senza pericolo. Tuttavia sarebbe opportuno imporre anche l'adozione delle frecce indicatrici che segnalino quando l'autocarro si sposta, per tagliare la strada.

CROLLALANZA, ministro dei lavori pubblici. È demandato al ministro dei lavori pubblici, dal codice della strada, di precisare anche questo dettaglio.

CONTI. E vi è anche un altro dettaglio da tener presente, ed è questo: da noi, soprattutto nel settentrione, dove la nebbia rende difficile la visibilità, la parte più notevole delle

disgrazie è dovuta al fatto che il treno posteriore degli autotrasporti è in un'unica tinta grigia, che si confonde col colore della strada. Se appena c'è un po' di nebbia, non è possibile all'automobile sopraggiungente di vedere l'autocarro, tanto più se fermo o rallentante, con le conseguenti disgrazie.

Non sarebbe difficile, io credo, imporre che la parte posteriore di questi autocarri venga dipinta a larghe strisce di due colori di cui uno almeno non sia quello del fondo della strada.

Dipingiamo le colonnine e i parapetti che pure stanno fermi; è giusto quindi dipingere anche il fondo di questi ciclopi che si muovono e che sono quindi ben più pericolosi. Parimenti nella notte gl'incidenti avvengono perchè lo scarso lume che dovrebbe essere acceso sul rimorchio dell'autocarro non sempre è visibile, o perchè si è fermato l'autocarro ed hanno tolto la luce, o perchè le merci stesse l'impediscono, o perchè è coperto dal fango.

Se si adottasse qualche cosa di analogo alle gemme delle biciclette, ma in misura maggiore, la luce stessa dei fanali dell'automobile segnalerebbe a distanza questo pericolo. In Olanda sono stati adottati dei fanali detti catagoti che sono delle doppie semilenti di cui una è argentata. Queste riflettono i raggi luminosi dei fari dell'automobile sopraggiungente in modo da dare l'immediata segnalazione fino a duecento metri di distanza: e ciò potrebbe impedire un numero notevole di disgrazie.

Ho già approfittato dei cinque minuti concessi dal regolamento per una interrogazione; non voglio più oltre abusare della pazienza del Senato. Se ho trattato di questo argomento, non è stato certo per mettere un freno al fatale andare del progresso, ma per salvaguardarne un elemento non irrilevante quale è la vita umana. (*Approvazioni*).

VISCONTI DI MODRONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCONTI DI MODRONE. Innanzi tutto dovrei ringraziare, anzi ringrazio, l'onorevole ministro dei lavori pubblici per avere, oltre che molto cortesemente, ampiamente e dettagliatamente risposto ad una interrogazione che, per essersi incontrata con la promulga-

zione, anzi con la pubblicazione, del Testo Unico delle norme per la tutela della strada e della circolazione, veniva in un certo senso a perdere un po' del suo significato, vorrei dire della sua ragione di essere come interrogazione. Ho espresso anzi i miei scrupoli a questo riguardo, ma poi abbiamo convenuto che è bene si parli in Senato di questa materia che interessa così vivamente l'opinione pubblica. L'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe potuto rispondermi più brevemente e laconicamente. In fondo egli avrebbe potuto dire: voi mi interrogate per sapere se ritengo opportuno prendere provvedimenti in questa materia. Io lo ritengo tanto opportuno che li ho presi. Vi piacciono o non vi piacciono, essi sono lì scritti e stampati nella *Gazzetta Ufficiale* del 22 dicembre ultimo scorso; non avete che da leggerli, esaminarli, meditarli, e soprattutto non avete che da osservarli come buoni cittadini italiani, perchè da questo momento quei provvedimenti sono legge dello Stato. Ed ecco la ragione per la quale io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici

Però mi si consenta dire che ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la sua risposta, non significa essere totalmente soddisfatto della risposta stessa, nè tanto meno approvare incondizionatamente il Testo Unico. Onorevoli Senatori, non crediate che voglia parlare ed esaminare il Testo Unico, che si compone di oltre cento articoli: non ne ho nè la autorità nè la competenza (è la prima volta che mi occupo di questo problema) e non ne avrei nemmeno il tempo, perchè conosco il Regolamento e non vorrei subire un richiamo dall'Eccellentissimo nostro Presidente.

La nostra interrogazione riguarda l'abuso delle segnalazioni acustiche, quindi si riferisce ad uno solo o forse a due articoli; specificatamente all'articolo 58.

Onorevole ministro, ella ha detto nel suo discorso delle cose bellissime, saggissime, confortantissime, e per questo dovrei esprimere tutta la mia soddisfazione; ma vorrei che altre, che sono in aperta opposizione, non fossero scritte qui in questa legge. Se il Senato me lo consente, leggerò quest'articolo 58, il quale è testualmente ripreso dall'articolo 60 (la sola differenza sta nel numero) della legge 2 dicembre 1928, un decreto-legge che fu poi convertito nella legge 17 marzo 1931.

L'articolo 58 dice: « Ogni autoveicolo deve essere fornito, per le segnalazioni acustiche, di una tromba a forte suono. È consentito, fuori dell'abitato, l'impiego di apparecchi ausiliari di segnalazione . . . ».

Evidentemente non si può pretendere che sia soddisfatto della dizione di questo articolo chi si fa apostolo del silenzio, perchè è detto che la tromba deve essere a forte suono nell'abitato e che fuori dell'abitato le segnalazioni debbono essere ancora più forti. È vero che in seguito è detto che « è proibito servirsi di queste segnalazioni quando non sia necessario, ecc. ».

Francamente a me spiace che in questi quattro o cinque anni questo problema, che è stato chiamato in tutto il mondo « il problema dei rumori », con espressione sintetica e molto felice, non sia stato sentito anche fra noi, come si sarebbe potuto desiderare trattandosi di rumori! Questo è un problema di primo piano, e appositamente ho fatto questa interrogazione che quando fu pubblicata sui giornali venne favorevolmente commentata da molti di questi. Io ho ricevuto montagne di lettere da gente che fervidamente applaude a questa iniziativa, e fra queste ve ne sono molte di medici. Uno di essi mi dice: « È giusto che si faccia questo, perchè se si procede ancora col sistema di oggi, con questo regime di libertà e di anarchia nelle segnalazioni acustiche, andrà a finire che gli uomini sani diventeranno nevrastenici e che quelli nevrastenici diventeranno pazzi ». (*Commenti*). Ci sarà della esagerazione, ma pure qualche cosa di vero c'è.

Questo è quindi un problema che interessa la salute pubblica; a dimostrarlo basterebbe il fatto che ha dato la propria adesione a questa interrogazione, una delle più alte autorità nel campo della scienza medica, non solo italiana ma mondiale, il senatore Marchiafava. Questo problema interessa non soltanto la salute del popolo, ma interessa anche il buon nome dell'Italia di fronte anche all'opinione pubblica del mondo.

Un nostro illustre collega mi ha rimesso or ora un piccolo ritaglio del « Times » in proposito. Io non sono certo un uomo che si preoccupi eccessivamente dell'opinione pubblica, di quella straniera in ispecie, perchè sono convinto che noi italiani abbiamo molto

più da insegnare che da imparare. Ad ogni modo io credo che quando c'è qualche cosa che all'estero si fa meglio che da noi non è umiliarsi andare a vedere e a imparare. Orbene in qualunque città d'Europa e d'America dove il traffico è molto maggiore che non da noi, non esistono che in misura limitata questi inconvenienti che noi dobbiamo deplorare.

Capisco che ci siano problemi difficili da risolvere, ammetto che ci siano problemi anche insolubili; ma, quando questi problemi sono già stati felicemente e brillantemente risolti altrove, a me pare che non ci resti che vedere come hanno fatto gli altri e seguire il loro esempio.

Pensiamo, Onorevoli Colleghi, che fra quattro giorni, sabato venturo, in quest'aula, certamente in un magnifico slancio di unanime consenso, si approverà una legge che segnerà un'era nella storia, che preparerà una civiltà nuova per gli uomini di domani. Ebbene è possibile che, a pochi giorni di distanza, noi dobbiamo rassegnarci a confessare la nostra incapacità, la nostra impotenza di fronte ad un miserabile problema di circolazione stradale?

Io sono sicuro o, per lo meno, confido, che l'onorevole ministro vorrà riprendere in esame questo problema. Questa legge è stata approvata da poco tempo e non possiamo farci l'illusione che possa essere modificata subito...

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. In questa legge è stato previsto che il ministro delle comunicazioni può, con suo provvedimento, determinare le norme per ovviare a questi inconvenienti.

VISCONTI DI MODRONE. Lo so, ed è ciò che mi conforta; io riconosco che l'articolo 58 di questa legge è assolutamente contrario alla nostra tesi, anzi che ne è un'inesorabile condanna: ma c'è l'articolo 110 che rappresenta la nostra ancora di salvezza; mi ci attacco come un naufrago al salvagente. L'articolo 110, che era l'articolo 109 della vecchia legge 2 dicembre 1928, stabilisce che l'onorevole ministro delle comunicazioni di concerto con quello dei lavori pubblici (mi piace questa metafora di sapore musicale in un problema che interessa la sensibilità acustica del popolo italiano!) può emanare disposizioni riguardo alle caratteristiche e modalità degli apparecchi di segnalazione.

Orbene, onorevole ministro, io mi rimetto a Lei. Credo di essere non soltanto l'interprete del mio pensiero e del mio sentimento, ma anche di una vasta corrente della pubblica opinione.

Io spero che qualche cosa si farà e sarà certamente qualche cosa di utile.

Me lo fanno sperare l'alto patriottismo e la sagace intelligenza degli illustri ministri ai quali noi abbiamo rivolto la nostra interrogazione. Io sono più che sicuro che essi non potranno che essere con noi quando noi auspichiamo che, non solo nelle grandi ma anche nelle piccole cose, l'Italia debba trovarsi sempre alla testa e non mai alla coda di tutte le altre nazioni. (*Commenti animati*).

Ora io dovrei dichiarare se sono o non sono soddisfatto. Non si offenda l'onorevole ministro: se io dicessi di essere soddisfatto mentirei e siccome non ho mentito mai nella mia vita, o in rarissime circostanze, e proprio per assoluta necessità, così mi spiacerrebbe di dover cominciare a mentire in questa non dico tarda, ma infine maturissima età.

Osservo che quando questa stessa questione venne portata altra volta innanzi al Senato nella seduta del 20 maggio 1931, dall'onorevole Di San Martino, che richiedeva la rigorosa applicazione di quel famoso articolo 60, l'allora sottosegretario di Stato alle comunicazioni onorevole Pennavaria mi pare avesse dato una risposta ben diversa.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Consegnò al senatore Visconti di Modrone il resoconto dei lavori della Commissione che ebbe a studiare il problema delle segnalazioni acustiche e che aveva proposto che fosse bandito il concorso, che poi andò deserto.

VISCONTI DI MODRONE. Siamo perfettamente d'accordo: il concorso è stato indetto, ma, come Ella dice, è andato a vuoto.

Ma lasciatemi, onorevoli colleghi, dire ancora una parola e cioè che è triste che la gloriosa, generosa terra d'Italia, che ha saputo dare i natali ad un Leonardo da Vinci, ad un Alessandro Volta, ad un Guglielmo Marconi, non abbia ancora trovato un uomo capace d'inventare una tromba per automobili. (*Commenti animati*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La soluzione del problema sarà affidata all'onore-

vole Visconti di Modrone. Sarà lui che potrà inventare questa tromba. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Onorevole Visconti di Modrone, la prego di voler concludere perchè abbiamo un lungo ed importante ordine del giorno.

VISCONTI DI MODRONE. Accetto, onorevole ministro, perchè spero, anzi sono certo, di poterle procurare una tromba a suono unico e di bassa tonalità, tale da poter avvisare i pedoni che si trovano nel centro della strada, senza dare gravi molestie a tutti gli altri. Così si eviterà che i giornali, specie quelli dell'estero, pubblichino che in Italia non siamo stati capaci di risolvere questo semplicissimo problema. E con queste dichiarazioni ho finito.

PRESIDENTE. Le interrogazioni sono esaurite.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 luglio 1933, n. 1059, concernente la concentrazione e la liquidazione delle imprese di assicurazione » (N. 1783-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 luglio 1933, n. 1059, concernente la concentrazione e la liquidazione delle imprese di assicurazione ».

A questo disegno di legge sono stati proposti degli emendamenti da parte della Commissione dei decreti-legge, che sono già stati accettati dal Governo.

Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura dell'articolo unico nel testo modificato.

MARCELLO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 luglio 1933, n. 1059, concernente la concentrazione e la liquidazione delle imprese di assicurazione, con le seguenti modificazioni:

Nel 1° comma dell'articolo 2, alle parole: « salva l'applicazione, per tutte le predette aziende della disposizione di cui all'articolo 48 del citato Regio decreto-legge » *sono sostituite le seguenti:* « salva l'applicazione, per tutte le predette aziende, del capoverso dell'articolo 48 del citato Regio decreto-legge ».

ALLEGATO.

Regio decreto-legge 13 luglio 1933, n. 1059, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 199 del 28 agosto 1933.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il Regio decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e successive modificazioni;

Visto il regolamento approvato con Regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63;

Visto l'articolo 3, n. 2, della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Visto il Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1420, convertito nella legge 16 gennaio 1930, n. 63, che detta norme integrative di quelle del Codice di commercio sulla fusione delle Società di assicurazione;

Visto il Regio decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1434, convertito nella legge 24 marzo 1932, n. 380, contenente provvedimenti per la concentrazione di aziende sociali;

Ritenuta la necessità urgente ed assoluta di emanare disposizioni integrative di quelle concernenti la concentrazione e la liquidazione delle società di assicurazione;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per le corporazioni, di concerto con i Ministri Segretari di Stato per la grazia e giustizia e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1420, convertito nella legge 16 gennaio 1930, n. 63, sulla fusione delle società di assicurazione si applicano altresì alla concentrazione di società di assicurazione effettuata, anzichè mediante fusione, mediante apporto di attività in altre società di

assicurazione in istato di regolare funzionamento purchè l'esercizio relativo all'intero portafoglio assicurativo delle apportanti sia trasferito alle altre società.

Art. 2.

Con i Regi decreti di liquidazione degli enti sottoposti alle norme del Regio decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, e successive modificazioni, comprese quelle di cui al precedente articolo, si potrà — salva l'applicazione, per tutte le predette aziende della disposizione di cui all'articolo 48 del citato Regio decreto-legge — disporre che il Regio commissario provveda, con apposita convenzione, al trasferimento di ufficio del portafoglio dei contratti di assicurazione contro i danni e di capitalizzazione a compagnie di assicurazione e capitalizzazione in regolare esercizio negli stessi rami di assicurazione, aventi capitali e riserve tecniche non minori del doppio di quelli dell'impresa posta in liquidazione e semprechè sussistano le garanzie volute dal ripetuto decreto-legge e relativo regolamento nei riguardi di tutto il complesso dei contratti assunti dall'impresa in seguito alla cessione.

La convenzione sarà stipulata con la Compagnia che avrà offerto le migliori condizioni e dovrà essere approvata con decreto del ministro per le corporazioni ed inserita nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto di nomina del Regio commissario liquidatore.

Nei casi di trasferimento di portafoglio assicurativo in base a convenzioni approvate e pubblicate a norma del precedente comma, si applicano le disposizioni dell'articolo 1 del presente decreto.

I rischi inerenti ai contratti come sopra trasferiti decorrono a carico della Compagnia cessionaria dalla scadenza del suddetto termine di 60 giorni.

Per tutto il periodo di tempo relativo ai premi pagati, i contratti di assicurazione in corso non potranno, salvo pattuizione contraria, essere disdetti dalla Compagnia cessionaria. Qualora questa proceda — entro il ter-

mine di tre mesi dalla pubblicazione della convenzione e con preavviso di almeno trenta giorni — a notificare la disdetta di contratti di singoli assicurati, con decorrenza dalla successiva scadenza di premio, i medesimi assicurati potranno a loro volta disdire tutti i contratti di assicurazione contro i danni stipulati con la cessionaria o con la cedente.

Art. 3.

Le norme pel caso di fusione — contenute nel Regio decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e relative disposizioni modificative e regolamentari — sono estese ai casi di concentrazione di imprese di assicurazione e di trasferimento di portafoglio di cui ai precedenti articoli. Le relative deliberazioni e convenzioni dovranno all'uopo essere preventivamente sottoposte al Ministero delle corporazioni, servizio di vigilanza sulle assicurazioni.

Art. 4.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito 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 inserto 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 13 luglio 1933 - Anno XI.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI
DE FRANCISCI
JUNG.

Visto, *il Guardasigilli*: DE FRANCISCI.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1542, che approva il piano regolatore particolareggiato edilizio e di risanamento del quartiere del Sass in Trento » (N. 1806).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1542, che approva il piano regolatore particolareggiato edilizio e di risanamento del quartiere del Sass in Trento ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1542, con il quale è stato approvato il piano regolatore particolareggiato edilizio e di risanamento del quartiere del Sass in Trento.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1573, che modifica i rimandi del repertorio doganale per alcuni semi oleosi » (N. 1830).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1573, che modifica i rimandi del repertorio doganale per alcuni semi oleosi ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1573, che modifica i rimandi del repertorio doganale per alcuni semi oleosi.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1933, n. 991, che modifica il Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, concernente l'ordinamento dell' « Unione Cooperativa Milanese dei Consumi » » (N. 1836).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1933, n. 991, che modifica il Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, concernente l'ordinamento dell' « Unione Cooperativa Milanese dei Consumi » ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 29 giugno 1933, n. 991, che modifica il Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, concernente l'ordinamento dell'« Unione Cooperativa Milanese dei Consumi ».

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, recante provvedimenti a favore di marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile » (N. 1838).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, recante provvedimenti a favore di marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, recante provvedimenti a favore dei marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, che reca norme per il trattamento di riposo al personale delle Aziende esercenti servizi marittimi sovvenzionati » (Numero 1839).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, che reca norme per il trattamento di riposo al personale delle Aziende esercenti servizi marittimi sovvenzionati ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, relativo al trattamento di riposo al personale delle aziende marittime sovvenzionate.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 giugno 1933, n. 917, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma necessaria per la costruzione di alcuni depositi occorrenti per i servizi della Regia aeronautica » (N. 1840).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 giugno 1933,

n. 917, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma necessaria per la costruzione di alcuni depositi occorrenti per i servizi della Regia aeronautica ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 8 giugno 1933, n. 917, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma necessaria per la costruzione di alcuni depositi occorrenti per i servizi della Regia aeronautica.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1580, concernente la soppressione dell'Istituto Autonomo degli Stabilimenti balneari di Grado e l'attribuzione dei relativi servizi, attività e passività alla locale Azienda autonoma della stazione di cura » (Numero 1841).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1580, concernente la soppressione dell'Istituto Autonomo degli Stabilimenti balneari di Grado e l'attribuzione dei relativi servizi, attività e passività alla locale Azienda autonoma della stazione di cura ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1580, concernente la soppressione dell'Istituto Autonomo degli Stabilimenti balneari di Grado e l'attribuzione dei relativi servizi, attività e passività alla locale Azienda autonoma della stazione di cura.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1566, che proroga fino al 31 dicembre 1934 il trattamento doganale stabilito col Regio decreto 17 settembre 1931, numero 1190, sul carbone di legna » (N. 1849).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1566, che proroga fino al 31 dicembre 1934 il trattamento doganale stabilito col Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1190, sul carbone di legna ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1566, che proroga fino al 31 dicembre 1934 il trattamento doganale stabilito col Regio decreto-legge 17 settembre 1931, n. 1190, sul carbone di legna.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1608, che modifica il regime doganale dello jodio e dei prodotti derivati » (N. 1850).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1608, che modifica il regime doganale dello jodio e dei prodotti derivati ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1608, che modifica il regime doganale dello jodio e dei prodotti derivati.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1428, recante delega al Governo del Re di particolari poteri in materia doganale nei confronti di paesi a valuta deprezzata » (N. 1860).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1428, recante delega al Governo del Re di particolari poteri in materia doganale nei confronti di paesi a valuta deprezzata ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1428, recante delega al Governo del Re di particolari poteri in materia doganale nei confronti di paesi a valuta deprezzata.

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

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 » (N. 1871).

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

previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 ».

Prego il senatore segretario Marcello, di darne lettura.

MARCELLO, *segretario, legge lo Stampato N. 1871.*

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

REGGIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REGGIO. Onorevoli Senatori, il bilancio dei lavori pubblici quest'anno risente di quelle restrizioni che sono state imposte anche ad altri bilanci dello Stato per motivi di ordine superiore che noi apprezziamo.

La relazione della Commissione di finanza, stesa dall'onorevole Ancona, precisa, chiara, documentata, fatta con quella competenza che tutti gli riconosciamo, tocca tutti i diversi punti del bilancio e l'illustra.

Non ho osservazioni speciali da fare perchè consento su tutti i punti della relazione. Ho solo da fare alcune brevissime considerazioni d'indole generale.

L'onorevole Ancona comincia la sua relazione parlando di quella pregevolissima pubblicazione fatta dal Ministero dei lavori pubblici sulle opere pubbliche compiute nel primo decennio di Regime fascista. Questa pubblicazione è una grandiosa manifestazione di tutto quello che si è fatto, e riempie effettivamente di giusto orgoglio il cuore di tutti gli italiani. Noi vediamo sfilare in questa relazione, illustrata da bellissime fotografie, un gran numero di opere colossali, degne della nuova Italia.

Come si è potuto raggiungere questo risultato in un tempo così breve? Per diverse ragioni. Prima di tutto la volontà lungimirante del Capo del Governo; in secondo luogo la solerzia e la capacità degli organi ch'erano chiamati a porre in atto questa volontà; in ultimo (e questo per me ha una grande importanza) lo stanziamento di fondi adeguati in tempo utile per l'esecuzione di queste opere.

Tempo addietro vi era una leggenda: quella del tempo tecnico. Si diceva: è inutile fare stanziamenti accelerati, giacchè vi è un tempo tecnico che non si può oltrepassare. Ora questa

leggenda è sfatata: il tempo tecnico si è abbreviato di molto. Quando pensiamo (entrando in un ordine di costruzioni un po' diverso) che è stato possibile costruire un piroscalo come il « Rex » in un anno e mezzo (e pensate che questo piroscalo è un vero paese), che è stato possibile nel porto di Genova, in un tempo pressochè uguale, preparare per il « Rex » un bacino di carenaggio, che è stato possibile tagliare un molo, costruito dai nostri vecchi artefici della repubblica genovese, per far sì che il « Rex » potesse comodamente venirsi ad ancorare fra i due sporgenti dei « Mille » da una parte e di « Andrea Doria » dall'altra, due nomi suggestivi; quando abbiamo visto tutto questo e di più vediamo o, meglio, leggiamo nelle riviste che in America si fanno delle ferrovie lunghe centinaia di chilometri in pochi mesi, e noi in Italia, che abbiamo un tempo tecnico che dovrebbe essere quello imposto dalle gallerie, siamo riusciti (mentre per il Moncenisio si era avuto un avanzamento giornaliero di 2,70 metri), con la Bologna-Firenze, ad avere un avanzamento di 7 metri; quando noi vediamo buttare un ponte sulla laguna di Venezia in brevissimo tempo; quando vediamo, per l'esecuzione della nostra camionale di Genova, per la quale rivoliamo sempre il nostro animo grato al Governo, dividerla in 15 lotti, consegnare ad ognuno i fondi necessari e predisporla ad essere finita in due anni, pensiamo che la leggenda del tempo tecnico sia veramente sfatata.

Tutte queste constatazioni di tanta soddisfazione motivano però una deduzione logica che è quella che, riducendo gli stanziamenti sul bilancio dei lavori pubblici, anche i lavori dovranno subire un rallentamento. E allora corre la mente a vedere che cosa si può fare, poichè le braccia che bisogna far lavorare sono sempre quelle, anzi, con l'indirizzo dato al problema demografico, tendono ad aumentare. Viene fatto, allora, sfogliando quella bellissima pubblicazione di cui prima ho parlato, di vedere che, oltre alle opere fatte direttamente dallo Stato, vi sono altre opere che sono state fatte dalle Provincie, dai Comuni ed anche dai privati aiutati dallo Stato. È lì, secondo me, che bisogna portare l'attenzione: bisogna vedere se queste opere, che lo Stato non fa direttamente, possano avere uno sviluppo ulte-

riore. Per questo dobbiamo considerare un po' lo stato attuale. Oggi l'iniziativa privata, il capitale privato, e voglio chiamarlo anche con un altro nome, il risparmio privato, è alquanto diffidente dall'investirsi in immobilizzi e lo è per ragioni intuitive. Prima di tutto perchè vi sono stati eventi dovuti a cose e a uomini che hanno molto sconsigliato dal partecipare ad iniziative private; ma non è soltanto questo. Il risparmio fa un'altra considerazione: la lira italiana tende ad aumentare il suo potere d'acquisto e perciò i prezzi tendono a ribassare. Ed allora il risparmiatore dice: «Se siamo su questa strada è probabile che oggi, acquistando un bene e spendendo delle lire italiane, io acquisti un bene che di qui a qualche tempo potrei avere con un numero minore di lire italiane».

Bisogna che lo Stato aiuti e lo Stato può aiutare in due modi: o con sovvenzioni o agevolazioni fiscali, come è stato fatto per le case di alloggio con un risultato mirabile, ed è questo il primo sistema. Lo Stato può intervenire poi in un secondo modo: attraverso gli organi appositi farsi prestare il denaro dal risparmio privato, garantendo a questo il dovuto interesse, e poi devolvere questo denaro a finanziare opere che certamente non sarebbero state fatte. Io, pur riconoscendo la necessità di questo secondo sistema, esprimo la mia preferenza, dove sia possibile, per il primo, cioè per il sistema in cui lo Stato concorra con sovvenzioni o agevolazioni fiscali, lasciando il rischio ai privati, piuttosto che lo Stato assuma in proprio la garanzia del denaro che si fa prestare ed assuma lui stesso l'esecuzione di certe opere. Del resto, questa non è solo la mia opinione perchè, se noi consideriamo il finanziamento che è stato fatto al gruppo elettrotelefonico della Sip, vediamo che, attraverso gli organi di ricostruzione industriale, si è ottenuto il denaro privato, garantendo lo Stato un certo interesse, ma si è anche detto: se in avvenire voi vorrete trasformare le vostre obbligazioni in azioni, avrete facoltà di farlo.

In questo caso pratico si può ravvisare una tendenza a far sì che lo Stato cerchi di limitare le sue garanzie, che vogliono dire pagare

quando occorre, e stimolare con altri mezzi le iniziative private.

Esprimo la mia profonda convinzione che l'istituzione delle Corporazioni, che discuteremo nei giorni prossimi, sarà per favorire questo rinascere di fiducia nel risparmio privato. Le classi sociali hanno la tendenza ciascuna di credersi sola al mondo e invece al mondo ci siamo tutti. Il chiamare queste classi sociali, che debbono tra loro collaborare, e metterle di fronte alla realtà, la quale non è singola, ma è complessiva, credo potrà dare un ottimo risultato per la produzione nazionale.

Onorevoli Colleghi, il Fascismo ha spiritualizzato molte cose e ha spiritualizzato anche il bilancio dei lavori pubblici, e dirò il perchè. Iniziando una delle tante conferenze che sono state fatte in questi ultimi anni, il Re d'Inghilterra disse che il problema più pauroso che s'imponeva ai popoli e agli Stati era il problema della disoccupazione.

Il nostro Duce, Capo del Governo italiano, si è espresso in un'altra forma, in una circostanza non lontana, in una forma più umana. Egli ha detto che il pensiero che vi sia un uomo il quale vuole lavorare e al quale non si può dare lavoro, gli dava una sensazione così dolorosa da divenire come un dolore fisico.

L'Inghilterra ha provveduto alla disoccupazione con sussidi. L'Italia ha provveduto con i lavori pubblici, provvedimento morale, quest'ultimo, eminentemente italiano. Chiunque di noi abbia una certa dimestichezza con le classi lavoratrici, sa questo: che se voi offrite ad un lavoratore (parlo di un lavoratore autentico) un sussidio, oppure offrite lavoro, il lavoratore sceglie il lavoro, anche se debba lavorare un giorno solo della settimana e se la mercede di questa giornata sia qualche volta minore della somma dei sussidi che prenderebbe in una intera settimana.

È per questo che io ho detto che il Fascismo ha spiritualizzato anche il bilancio dei lavori pubblici. Con questi sentimenti e con un plauso al valoroso ministro, che è chiamato ad applicarli, noi voteremo il bilancio che è sottoposto alla nostra approvazione. (*Applausi, congratulazioni*).

ANCONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Nè ha facoltà.

ANCONA, *relatore*. Onorevoli Colleghi, il relatore della Commissione di finanza, dopo avere scritta una modesta relazione e dopo avere assistito a questa breve discussione, breve ma interessante per quello che ha detto l'onorevole Reggio, non ha molto da aggiungere e si limiterà quindi a brevissime parole.

Vorrei anzitutto fare un'osservazione, cioè dire che il bilancio dei lavori pubblici non è sempre tenuto in quella grande considerazione nella quale deve essere tenuto per la sua importanza fondamentale. Si tratta, onorevoli colleghi, di un bilancio il quale è essenzialmente non un bilancio di esercizio, come lo sono quasi tutti gli altri bilanci, ma bensì un bilancio patrimoniale, perchè la maggior parte delle spese di questo bilancio sono spese patrimoniali, che si ritrovano in aumenti del patrimonio statale e della sua attrezzatura tecnica.

Non dico che tutte le spese siano un aumento patrimoniale, ma una gran parte di esse lo è.

Il bilancio dei lavori pubblici deve in modo speciale vincere difficoltà tutt'affatto particolari, difficoltà che in Italia si acutizzano, e provengono specie dalle condizioni geografiche!

A tutte queste difficoltà ha provveduto il Ministero dei lavori pubblici affrontandole con notevole risultato. E io mi associo al ricordo fatto dal collega senatore Reggio a proposito del bel volume pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici sulle opere pubbliche, volume che io consiglio ai nostri colleghi di leggere e di studiare perchè, per quanto sia un volume ponderoso, esso vi mostra ciò che è stato fatto in circa dieci anni in materia di lavori pubblici; quali sono i lavori fatti, di quale importanza e con quale risultato. Questo volume porta una notevole prefazione dovuta al ministro dei lavori pubblici, onorevole Crollanza, prefazione della quale io ho riportato un brano nella mia relazione. Si tratta di un volume che dà un'idea chiara, sintetica, suggestiva di questi lavori pubblici ed io lo raccomando alla vostra attenzione, associandomi al collega senatore Reggio nel plauso che egli ha rivolto al volume stesso.

L'unica osservazione fatta dal collega senatore Reggio è stata in fondo questa. Egli

parla, se ho ben capito le sue parole, di difficoltà che in Italia si acutizzano sotto forma geografica e sotto forma sociale. Sotto forma geografica, perchè dovendo il bilancio dei lavori pubblici soprattutto provvedere alle comunicazioni (intendo per comunicazioni quelle in grande stile, non le comunicazioni che riteniamo assolve dal Ministero delle comunicazioni), alle grandi comunicazioni, esso urta contro difficoltà geografiche insite nella natura, nella forma stessa del nostro Paese. Pensiamo un po' alla condizione geografica del nostro Paese: un Paese molto lungo, molto stretto, un Paese nel quale tutte le montagne non sono al loro posto perchè si assiepano troppo attorno a Genova, nel quale noi abbiamo delle situazioni idrografiche molto difficili. Riflettiamo che cosa sarebbe il nostro Paese se noi avessimo avuto il grande fiume nostro sboccante nel Tirreno anzichè nell'Adriatico. Moltissime sono le difficoltà geografiche che il Ministero dei lavori pubblici deve affrontare e vincere. Oltre a queste difficoltà geografiche vi sono quelle sociali, che derivano dalle costruzioni avvenute in tempi passati, senza piani organici, senza previdente saggezza. Voi sapete che molto spesso sentiamo ripetere la necessità di riformare, di rinnovare linee ferroviarie mal piantate. Ma purtroppo la riforma sarebbe oggi costosissima. Voi conoscete la necessità di arginare, di variare corsi d'acqua, difficilissimi nella loro sistemazione e così via. L'unica osservazione fatta dal collega Reggio in fondo è stata questa, se ho ben capito le sue parole; noi dovremmo fare maggiori lavori pubblici adoperando di più l'iniziativa privata.

Ora io non ho nulla in contrario all'idea espressa dall'onorevole Reggio, ma vorrei permettermi di fare una osservazione. In fondo affidare i lavori a privati significa fatalmente in un modo o nell'altro farli a pagamento più o meno a lungo differito. Ora i pagamenti differiti sono stati necessari nei lavori pubblici, poichè senza i pagamenti differibili non sarebbe stato possibile di fare tutti i lavori pubblici che si sono fatti, spendendo l'enorme somma di miliardi. Noi non potevamo sobbarcarci ad una impresa così ardua e difficile: quella di finanziare l'enorme mole dei lavori pubblici compiuta. Bisognava chiamare a con-

tribuire le genegazioni venture, come mi suggerisce il collega Gonzaga.

Però in questo piano, in questo sistema di pagamenti differiti dobbiamo andare adagio.

Che cosa vuol dire in fondo pagamento differito? Vuol dire ipotecare l'avvenire? Ebbene, l'abbiamo già fatto. Vuol dire pagare con annualità? E noi abbiamo delle annualità notevoli nel bilancio. Oggi i pagamenti per annualità superano già i 300 milioni all'anno e ogni anno si impegnano delle nuove annualità che saranno soddisfatte nei bilanci futuri. Ben a ragione la legge che stiamo discutendo limita la facoltà di impegno in annualità, che, mentre nei bilanci scorsi arrivava a circa 15 milioni, adesso è stata ridotta a 10 milioni soltanto ed è stato fatto benissimo, perchè non bisogna eccedere. Supponete che si ecceda davvero e allora la conseguenza sarebbe che il bilancio dei lavori pubblici verrebbe ad essere tutto ipotecato, ed esso non potrebbe impegnare nessuna somma per nuovi lavori, e il Ministero finirebbe col diventare un ufficiale pagatore e non potrebbe assumere iniziative di nuovi lavori per mancanza di fondi, trovando il terreno completamente mietuto. Quindi bisogna andare molto adagio nell'assumere questi impegni di annualità, e quindi bisogna essere anche molto cauti nell'assegnare questi lavori alle iniziative private le quali, in un modo o nell'altro, finiscono sempre per esser pagate in annualità.

Si dirà che il bilancio dei lavori pubblici ha i suoi fondi e che quindi può spendere per conto suo. Questo è verissimo, ma i fondi del bilancio sono impegnati, molto impegnati, e la sua elasticità è intaccata. Il bilancio ha troppi impegni.

Ripeto quindi che manca la possibilità materiale. Bisogna ricorrere a questo sistema dei pagamenti differiti, ma occorre non abusarne. Ecco perchè la proposta del senatore Reggio, alla quale del resto risponderà con molta maggiore competenza di me l'onorevole ministro, mi pare che debba essere esaminata con molta prudenza, oltre che con molta attenzione. Perchè con questi pagamenti differiti ci siamo spinti un po' troppo.

Del resto un accenno alla moderazione si trova in questo stesso bilancio, laddove si li-

mitano da quindici a dieci milioni i pagamenti che si possono fare.

Non ho altro da aggiungere perchè la discussione è stata così sollecita che io non dovevo che dare questa risposta molto semplice e chiara, almeno così spero, al collega Reggio.

Per tutto il resto della mia relazione, non avendo avuto altre osservazioni, spero che essa abbia incontrato il plauso del Senato. (*Approvazioni*).

Finisco ripetendo una parola di lode non solo per l'onorevole ministro ma per tutto il personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Io non voglio fare una graduatoria dei Ministeri, anche perchè sarebbe una cosa molto antipatica. Ma è certo che il Ministero dei lavori pubblici merita uno dei primissimi posti fra i Ministeri più fattivi, efficaci ed utili alla economia nazionale; esso ci prepara una Nazione meglio attrezzata. L'uscita del suo bilancio è costituita da spese patrimoniali e ritroviamo nella migliore attrezzatura del Paese le somme da esso così diligentemente erogate.

E non ho altro da aggiungere. (*Vivi applausi, congratulazioni*).

CROLLALANZA, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, ministro dei lavori pubblici. Non ritengo di dover fare un'ampia esposizione sulla politica dei lavori pubblici, nè sulle realizzazioni conseguite sino ad oggi dal mio Dicastero, poichè, in diverse circostanze, in questa stessa Assemblea, ho avuto agio di illustrare ampiamente le direttive fissate, in questo campo, dal Capo del Governo e perchè, durante la discussione dei cinque bilanci precedenti, ho avuto già la possibilità di mettere in risalto gli aspetti più salienti dell'attività della mia amministrazione.

D'altra parte, dopo la pubblicazione, fatta in occasione del Decennale, a consacrazione di tutto quello che è stato realizzato, in dieci anni, in materia di opere pubbliche, pubblicazione lodata poco anzi dal senatore Ancona e dal senatore Reggio, e diffusa largamente, per volere del Capo del Governo, non soltanto in Italia, ma in tutto il mondo, sarebbe superfluo che mi dilungassi a ripetere cose già note al Senato ed al Paese. Non avendo

preso, però, la parola alla Camera dei deputati, per mancata discussione, e volendo soffermarmi su alcune delle osservazioni più salienti, fatte dall'onorevole relatore, fornendo, nello stesso tempo, alcune notizie in merito, mi limiterò a dichiarazioni che, possibilmente, saranno brevi.

Innanzitutto desidero ringraziare la Commissione di finanza, ed in modo particolare l'onorevole senatore Ancona, per la esauriente relazione, che illustra, in modo chiaro e preciso, con dati copiosi, l'opera del mio Ministero, e che si aggiunge alla numerosa serie di pregevoli relazioni che la Commissione di finanza è solita compilare, per la discussione dei vari bilanci, a commento dell'attività poliedrica del Governo fascista.

Desidero anche ringraziare il senatore Reggio per l'interessante discorso, pronunziato poc'anzi, e sul quale mi riservo di interloquire, successivamente, durante le mie dichiarazioni.

Il bilancio dei lavori pubblici, per il prossimo esercizio, prevede stanziamenti per un miliardo ed oltre 56 milioni, con una diminuzione di circa 94 milioni di fronte all'esercizio precedente. Tali stanziamenti contemplano nella parte ordinaria oltre 338 milioni, di fronte ai 328 milioni dell'esercizio 1933-34, ed in quella straordinaria 718 milioni, di fronte agli 821 milioni dell'esercizio in corso. Particolarmente la parte straordinaria si divide in 372 milioni per pagamenti non differiti, e in 345 milioni per annualità. Come bene ha rilevato, però, il senatore Ancona non si deve tener conto dei soli stanziamenti di competenza del bilancio. Per avere una idea delle disponibilità del Ministero dei lavori pubblici per assicurare i pagamenti alla gestione dei lavori in corso, è opportuno sommare agli stanziamenti del bilancio di competenza quelli provenienti dagli esercizi precedenti. Quindi bisogna tener conto dei residui. Nella parte straordinaria, perciò, agli stanziamenti per pagamenti non differiti, che nel bilancio di competenza sono di 372 milioni, bisogna aggiungere quelli che saranno i presumibili residui al primo luglio dell'esercizio prossimo. Si avrà così, solo per le opere a pagamenti non differiti, una possibilità di pagamenti di circa 900 milioni, che è da ritenersi adeguata sufficientemente alle necessità di cassa dell'amministrazione.

È da rilevare, anche, che la legge del bilancio per il prossimo esercizio, oltre il limite d'impegno, fissato in 76 milioni, per oneri generali di carattere straordinario, oltre i 50 milioni previsti per le manutenzioni straordinarie per strade, porti, opere edilizie e igieniche, oltre i 5 milioni per le necessità più urgenti in caso di pubblica calamità, mette, per la prima volta, a disposizione del Ministero, essendo esaurita la possibilità di impegni sulla vecchia legge del miliardo, 50 milioni per completamento di opere in corso. Non è molto, se si tiene conto che la gestione dei lavori in corso di esecuzione può calcolarsi ad una cifra di molto superiore al miliardo.

Nelle particolari condizioni del momento, però, anche tale facoltà d'impegno, dato che non si può attingere a nuovi programmi straordinari, rappresenta sempre un beneficio.

Circa il limite di annualità è stato rilevato dall'onorevole relatore che questo limite nel nuovo esercizio è stato ridotto a dieci milioni, di fronte ai quindici milioni dell'esercizio precedente e ai vari milioni in più degli altri esercizi scorsi.

L'onorevole relatore, che ha spiegato come sia stato opportuno servirsi dei pagamenti in annualità, nel periodo di maggiore fervore dell'attività costruttiva del Regime, perchè anche i nipoti e le generazioni future contribuissero al pagamento delle opere, che valgono ad accrescere il patrimonio e la ricchezza nazionale, ha però detto che sarebbe un errore, per l'avvenire, insistere nel sistema di tali pagamenti e, particolarmente, in misura superiore allo stretto necessario. Io dichiaro che sono perfettamente d'accordo col relatore. Può sembrare strano che il ministro dei lavori pubblici, il quale indiscutibilmente ha molte necessità da fronteggiare, dica ciò. Io confermo invece che sarebbe un errore gravissimo. Il bilancio dei lavori pubblici, come ha prospettato il relatore, risente ancora, per quanto abbia di parecchio smobilitato le ripercussioni degli esercizi precedenti, degli inconvenienti che sono derivati da questo sistema, avendo perduto, nella parte straordinaria, quella elasticità che è necessaria a qualsiasi bilancio, e in particolar modo ad un bilancio, come quello in discussione, che oltre ad assicurare programmi metodici di lavori deve provvedere, in determinate esi-

genze, anche a fronteggiare eventi di carattere eccezionale. Il bilancio dei lavori pubblici, sottoposto all'approvazione di questa Assemblea, attenua molto l'inconveniente lamentato, fissando in dieci milioni il limite delle annualità.

La cifra dei dieci milioni rappresenta, per altro, il limite assolutamente necessario, non per poter eseguire delle nuove opere a pagamento differito, ma per consentire all'Amministrazione di corrispondere agli Enti locali i contributi, nel pagamento degli interessi, sui mutui da contrarsi per l'esecuzione delle opere igieniche e di edilizia scolastica e per garantire, nello stesso tempo, il pagamento delle annualità, che vengono a maturarsi, nella costruzione degli impianti idroelettrici tuttora in corso.

In un momento in cui non ci sono grandi possibilità per l'Amministrazione dei lavori pubblici di eseguire programmi straordinari di opere statali, è quanto mai provvidenziale fornirle la possibilità di far lavorare le amministrazioni comunali, in due campi di attività tecnica, quello dell'edilizia scolastica e delle opere igieniche, che indiscutibilmente rappresentano le basi fondamentali della elevazione igienica e culturale delle nostre popolazioni.

Il senatore Ancona, nell'illustrare le caratteristiche del bilancio, non ha potuto però non manifestare, pur se pensoso delle sorti della finanza italiana, pur se convinto della necessità di non sollecitare nuove spese da parte del Governo, non ha potuto non sottrarsi al bisogno di manifestare il desiderio che, appena possibile, un ulteriore programma di opere pubbliche straordinarie sia finanziato, tenuto conto delle esigenze di carattere sociale della Nazione, cioè del fenomeno della disoccupazione, per fronteggiare la quale, negli esercizi scorsi, sono stati erogati fondi notevoli da parte del Governo fascista.

Anche il senatore Reggio, nel suo chiaro discorso, ha prospettato la necessità di alimentare la gestione delle opere in corso, allo scopo di non far aumentare la disoccupazione.

Se non che il senatore Reggio ha chiesto se convenga che lo Stato esegua direttamente nuove opere o se non sia più opportuno che incoraggi, sovvenzioni alcune iniziative pri-

vate. L'onorevole relatore ha risposto già al senatore Reggio prospettando la convenienza, qualora si dovesse adottare il secondo sistema, che non si ricorra ai pagamenti in annualità.

Indipendentemente dal sistema dei pagamenti, in annualità o in un'unica soluzione, io mi domando se, dovendo lo Stato fare dei nuovi sacrifici d'ordine finanziario, convenga che dia dei lavori in concessione, perchè in sostanza si tratterebbe di dare dei nuovi lavori in concessione, o se non sia più opportuno che faccia da sè. È pacifico che i lavori in concessione, con qualsiasi sistema di pagamento, costano sempre di più, sono i meno controllati e lasciano sempre una coda finanziaria nei bilanci futuri. Qualsiasi forma di pagamento si adotti, i lavori in concessione ipotecherebbero i bilanci dei lavori pubblici nei futuri esercizi.

È probabile, però, che il senatore Reggio, accennando alle iniziative private, abbia voluto anche riferirsi ai consorzi e agli enti locali. Ma questo, onorevole senatore Reggio, è già nella prassi del Governo.

La mia Amministrazione, tutte le volte che ne ha la possibilità, cerca d'incoraggiare, di sorreggere le iniziative dei consorzi, ma innanzi tutto cerca d'aiutare le iniziative degli enti locali. Ho detto poc'anzi che sarebbe una vera iattura per il bilancio dei lavori pubblici se non vi fosse più la possibilità di adempiere a questo che è uno dei compiti fondamentali dell'attività del Ministero. Non tutte le opere possono essere fatte dallo Stato, nè tutte sono di sua competenza. Vi sono compiti di speciale spettanza delle amministrazioni locali, che sarebbe desiderabile, in tempi normali, non eccezionali come quelli che oggi attraversiamo, che facessero tutte da sè, così come alcune fanno assai lodevolmente. Ma molte oggi, specie i piccoli comuni, più che mai hanno bisogno dell'aiuto dello Stato. Sono appunto tali aiuti, che in parecchi casi si esprimono in poche migliaia di lire di contributo, nel pagamento degli interessi, per i mutui che gli enti locali vanno attingendo alla Cassa depositi e prestiti e ad altri istituti di credito parastatali, che servono, con un minimo sforzo finanziario da parte dello Stato, ad assicurare una notevole

attività tecnica, da parte degli enti locali. Queste attività sono appunto quelle che, anche negli anni scorsi, in cui il Governo ha assicurato vasti programmi di opere pubbliche di carattere statale, hanno contribuito efficacemente ad integrare i programmi stessi dello Stato, che diversamente si sarebbero rivelati inferiori alle necessità di ordine sociale della Nazione.

Mi piace, perciò, in questo senso, di interpretare la richiesta del senatore Reggio e di assicurarlo che, nei limiti delle possibilità del bilancio, il Governo non mancherà di venire incontro alle necessità, che sono molte, degli enti locali.

Circa il desiderio poi di un nuovo programma straordinario da parte dello Stato, l'onorevole relatore certamente sarà convinto che questo è anche il mio desiderio; e, quel che più conta, è il desiderio anche del Capo del Governo, il quale è sempre particolarmente pensoso delle condizioni di vita delle classi lavoratrici.

Posso assicurare il Senato che non da oggi, ma tempestivamente, da molti mesi, da quando cioè si mise in attuazione il vecchio programma per la disoccupazione, il Ministero dei lavori pubblici, con organicità di metodo e di visione delle necessità nazionali, ha provveduto ad allestire programmi adeguati ad ogni necessità, programmi materiatati di progetti, regolarmente compilati, regolarmente istruiti e approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dagli altri organi consultivi, e regolarmente muniti del crisma ultimo di approvazione del Consiglio di Stato; programmi e progetti, quindi, che, in qualsiasi momento, possono essere tradotti, nel termine di pochi giorni, in regolari appalti, quante volte ciò sia imposto da motivi di opportunità.

Ma oggi, data la delicata situazione finanziaria e la crisi economica mondiale, bisogna essere molto prudenti, e non meravigliarsi perciò che io faccia anche la parte del diavolo che, in questo caso, sarebbe il ministro delle finanze. Bisogna essere prudenti, ripeto, nell'accensione di nuove spese, attendendo che un miglioramento della situazione offra qualche spiraglio di luce e delle effettive possibilità finanziarie. Solo allora si potrà riprendere, con ritmo intenso, la febbrile attività nel campo delle opere pubbliche.

D'altra parte, io devo ricordare al Senato che se il bilancio dei lavori pubblici, come è stato detto dal relatore e da me, non offre possibilità di nuovi programmi straordinari, dovendo provvedere, in modo prevalente, ai suoi compiti di manutenzione e di tutela del patrimonio che gli è affidato, ha i mezzi adeguati per assicurare lo svolgimento delle opere appaltate, e tuttora in corso di esecuzione, che sono notevoli per numero ed importanza, e tali da garantire l'ulteriore l'impiego di una massa importante di operai. Ritengo che, per alcuni mesi ancora, questo blocco di attività consenta di mantenere in modo sufficiente le posizioni.

È anche da ricordare che, nei riguardi della disoccupazione, per la quale il Governo fascista ha preferito il sistema della concessione dei lavori a quello dei sussidi, offrendo a turni, ad alcune centinaia di migliaia di operai, la possibilità di lavorare un determinato numero di giorni alla settimana, le provvidenze sono integrate dalle opere assistenziali che, per merito del partito, si vanno sempre più perfezionando nelle varie provincie.

Il senatore Ancona, in questa sede, ed anche l'onorevole Muzzarini, relatore della Giunta del bilancio, nell'altro ramo del Parlamento, nelle loro relazioni, sfiorando il problema delle spese generali, hanno accennato ad un aumento di tali spese. Credo si tratti di un equivoco, che chiarii lo scorso anno, ma che è necessario eliminare anche ora.

Innanzitutto è da rilevare che tali spese non vanno proporzionate alle cifre dei preventivi, ma bensì a quelle dei consuntivi, perchè i preventivi, durante l'esercizio, vengono integrati ulteriormente con le nuove autorizzazioni di spese e con i prelievi dalla massa dei residui attivi. La percentuale va quindi riferita agli stanziamenti del bilancio di competenza, sommati alle dotazioni dei residui.

Ma comunque, dagli ultimi consuntivi, risulta che le spese generali, che nell'esercizio 1931-32 erano del 9,85 %, nell'esercizio 1932-1933 sono scese all'8,50 %: ed è da tener conto che il Ministero dei lavori pubblici, attraverso il suo personale della periferia, provvede non solo ai compiti della sua amministrazione, ma anche a quelli di un'altra grande amministrazione statale, che è il Sottosegretariato

per la bonifica integrale, che ha stanziamenti di bilancio notevoli, al pari di quelli dei lavori pubblici.

Aggiungendo, perciò, all'importo delle opere della mia Amministrazione quelli del Ministero dell'Agricoltura, per i lavori della bonifica integrale, le percentuali di spese generali si riducono ancora, e diventano veramente modeste.

ANCONA, *relatore*. Nella mia relazione ho scritto precisamente questo: « Le spese generali sono andate sempre diminuendo ».

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, ma poi ha detto che quest'anno sono aumentate.

Effettivamente vi è un maggiore stanziamento di 7.400.000 lire, ma questa somma si riferisce, in modo prevalente, ad un concentramento, in uno dei capitoli delle spese del personale, della paga dei giornalieri, che per il passato faceva carico alle Opere. Ciò serve a dare maggiore sincerità ed organicità ai titoli di spesa del bilancio.

Dalla Giunta del bilancio, alla Camera, è stata anche prospettata la necessità di aumentare l'organico del personale del Ministero dei lavori pubblici. Sono molto lieto che da un organo autorevole come la Giunta del bilancio sia stata rilevata questa necessità. Gli organici furono diminuiti, due o tre anni fa, insieme con quelli di tutti gli altri ministeri, mentre i compiti affidati alla mia amministrazione sono in continuo aumento. Purtroppo il momento non è dei più propizi. In attesa che si provveda supplisce lo spirito di sacrificio e di abnegazione del personale. Sono lieto, al riguardo, che la Commissione di finanza, per bocca del senatore Ancona, abbia voluto rivolgere anche quest'anno un elogio all'attività del mio Ministero e particolarmente all'opera dei miei funzionari.

ANCONA, *relatore*. E alla sua!

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio. I miei funzionari sono veramente meravigliosi per attività, per comprensione del dovere, per intelligenza e capacità; essi perpetuano la bella tradizione della burocrazia italiana, che sempre più e meglio, di fronte alle notizie che di quando in quando ci pervengono d'oltre frontiera, mantiene il suo primato di burocrazia capace, onesta, labo-

riosa, assolutamente tetragona e refrattaria a tutto ciò che non rappresenti la tutela degli interessi dello Stato. (*Applausi*).

Ricorderò anche al Senato, giacché siamo in materia di organizzazione degli uffici e dei servizi, che l'opera di eliminazione di tutti gli uffici speciali, che non rispondevano più allo scopo contingente per cui erano stati creati, e l'opera di perfezionamento di tutta l'attrezzatura dell'Amministrazione, continuano ad essere svolte con metodicità, per cui, pur essendo diminuito il personale, i risultati che si ottengono sono sempre maggiori.

Proprio in questi ultimi mesi è stato adottato il provvedimento di legge, col quale viene costituito il corpo degli architetti del Genio civile, che consentirà all'Amministrazione dei lavori pubblici di poter curare sempre meglio, seguendo le evoluzioni dei tempi, ma preoccupandosi, nello stesso tempo, di mantenere la buona tradizione italiana, anche gli aspetti architettonici dell'edilizia statale, branca che ultimamente è stata concentrata completamente nel mio Ministero.

Ricorderò anche che, in questo esercizio, l'attività legislativa del Ministero si è manifestata particolarmente intensa. È stata infatti promulgata la legge 6 aprile 1933 sui contributi di miglioria per le opere dello Stato, in analogia ai criteri fissati dalla legge sulla finanza locale; è stato adottato il nuovo testo di norme per l'accettazione dei leganti idraulici, che sta per essere sottoposto ai suffragi di questa assemblea; è stato promulgato il Testo Unico delle acque ed impianti idroelettrici, per il quale il Senato e la Camera fin dal 1926, se non erro, avevano dato la delega al Governo. Non più tardi di questa mattina, la legge è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Essa, oltre a coordinare tutta la legislazione preesistente, oltre a sfrondarla di tutte le foglie secche, ed a metterla in armonia alla legge sulla bonifica integrale ha, per la prima volta, disciplinato la materia delle acque sotterranee, per la quale erano pervenuti, specie dal Senato, voti premurosi al Governo.

Anche da vari enti interessati è stato chiesto, più volte, che la vasta ricchezza di dotazione idrica del sottosuolo fosse razionalmente tutelata nel suo impiego, attraverso alla disci-

plina degli utenti posti sotto la vigilanza degli organi statali. Si è cercato di creare una disciplina che, mentre non inceppi le iniziative ora nascenti in alcune regioni, valga per altro ad impedire sperperi ed irrazionali impieghi in alcune zone del Regno, dove le molte trivelazioni eseguite, e il conseguente pericolo di improvvisi impoverimenti di dotazioni idriche, preesistenti, specie se di alimentazione dei civici acquedotti, davano delle giuste preoccupazioni al Governo.

È stato ancora, come ho accennato in sede di interrogazioni, emanato il nuovo Codice della strada, nonchè promulgato il decreto che detta norme per disciplinare il condominio nelle cooperative edilizie sussidiate dallo Stato.

Sono, inoltre, allo studio il Testo Unico della legge sulle opere idrauliche; la legge urbanistica, che mira a disciplinare definitivamente e organicamente tutta la materia dei piani regolatori dei centri abitati; il Testo Unico e di aggiornamento della legislazione sui porti; la nuova legge per la concessione dei contributi dello Stato per le opere igieniche e di edilizia scolastica, a cura degli enti locali, essendo per scadere la legge del 1923; infine il Testo Unico delle leggi sulle case popolari ed economiche.

Ho detto poc'anzi che la gestione delle opere in corso è ancora notevole, ma essa è stata particolarmente intensa nell'anno XI. In tale anno, infatti, dalle varie Amministrazioni dello Stato e dagli enti locali sussidiati dallo Stato risultano ultimate tremila opere, per un importo di due miliardi trecentoottantacinque milioni, corrispondenti a circa 56.000.000 di giornate lavorative. Alla stessa data, cioè al 28 ottobre dell'anno scorso, risultavano inoltre assunti impegni, da parte dei lavori pubblici e della Azienda della strada, per due miliardi e 67 milioni, ed effettuati pagamenti per 1.928.000.000.

Fra le molte opere ultimate ricorderemo le autostrade Padova-Venezia e Firenze-Viareggio. A proposito delle autostrade il relatore ha rilevato la necessità, fiducioso nello sviluppo di tali arterie, che si provveda alla compilazione di un organico piano regolatore. Posso assicurare il relatore che se il piano regolatore non è ancora in atto, è di poche settimane fa la nomina della speciale Commissione, che deve provvedere a tale giusta esigenza intesa a disci-

plinare tutte le eventuali richieste o iniziative, che possono sorgere in questo campo, secondo una visione organica delle necessità nazionali ed internazionali.

Sono state anche ultimate, in questo esercizio, tra le più importanti ferrovie: la Fossano-Ceva-Mondovì, che è poi la direttissima Torino-Savona; la Piacenza-Cremona, e la ferrovia di Agrigento. È stato provveduto alla regolazione del lago d'Iseo, opera superba per le finalità che realizza e per l'imponenza stessa della sua esecuzione tecnica.

Opere grandiose sono state anche ultimate nei porti di Genova e Napoli.

Infine, da parte dell'Azienda della strada, tra le moltissime opere compiute, meritano particolare risalto: la sistemazione del tronco stradale da Trieste a Fiume, che è stato quasi interamente ricostruito; la sistemazione della Napoli-Foggia, che assicura rapide e moderne comunicazioni tra la Puglia, Napoli e la Capitale; la sistemazione dell'Appia Nuova fra Roma e Napoli ed il completamento della sistemazione dell'Aurelia da Roma a Ventimiglia.

ANCONA, *relatore*. L'Azienda della Strada lavora benissimo.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ma oltre queste opere di notevole entità, che sono state ultimate, è bene tenere presente anche la mole dei lavori ancora in corso, fra cui meritano di essere ricordati: la direttissima Bologna-Firenze, che sarà inaugurata il 21 aprile dal Capo del Governo; la camionale Genova-Serravalle, per la quale si è assicurato un impiego medio di circa 8 mila operai e che sarà ultimata per il 21 aprile del 1935; le litoranee Jonica ed Adriatica, i lavori dell'alveo di magra del Po; i lavori del Tevere a Fiumicino; la difesa idraulica di Palermo; l'acquedotto del Ruzzo in provincia di Teramo; l'acquedotto del Cilento; l'acquedotto pugliese; gli acquedotti di uso promiscuo ai Comuni ed alle ferrovie in Sicilia, quelli della Sardegna e della Basilicata; i lavori delle Università di Pisa, Padova, Firenze, Perugia e Pavia; il Policlinico di Bari; le opere marittime di Genova, Livorno, Marghera, Napoli, Bari, Ancona, Civitavecchia, Palermo, Catania, Cagliari e Trapani.

Posso anche annunziare che è imminente l'inizio della costruzione del primo lotto di

una nuova ferrovia. Non meravigli, dopo le dichiarazioni fatte nella discussione del passato bilancio, che cioè tutti gli sforzi finanziari dello Stato in materia di costruzioni ferroviarie fossero da concentrarsi nelle opere in corso, che si inizi la costruzione di una nuova ferrovia. Essendo per ultimarsi la Bologna-Firenze, è parso necessario, per ragioni di grande interesse nazionale, assicurare l'inizio della costruzione della ferrovia Portogruaro-Sasseno, destinata a potenziare le comunicazioni con le Nazioni dell'Oriente europeo.

Devo anche ricordare che, in questi ultimi mesi, mentre stavamo per chiudere le gestioni dell'opera di ricostruzione nelle zone del Vulture e nelle Marche, un nuovo terremoto si è verificato nella regione della Majella, in Abruzzo, portando distruzioni e danni notevoli in alcuni comuni. Il Governo è intervenuto prontamente, ed ammaestrato dall'esperienza fatta nelle ultime calamità, con un provvedimento di legge, autorizzante la spesa di 35 milioni, ha assicurato la rapida ricostruzione di quei centri abitati.

Nell'autunno scorso, inoltre, le condizioni particolarmente eccezionali atmosferiche hanno portato alluvioni, mareggiate, nubifragi in parecchie regioni d'Italia, dalla Liguria alla Sicilia, dal litorale della Venezia Giulia alla Sardegna.

Ancora una volta il Governo è intervenuto con un provvedimento di legge autorizzante la spesa di 50 milioni che, se non sono completamente sufficienti a fronteggiare tutte le esigenze, valgono, però, ad assicurare, per un certo periodo di tempo, i mezzi per le più urgenti riparazioni alle opere pubbliche distrutte o danneggiate.

Infine, per quanto riguarda l'Azienda della strada, dopo aver ricordato che le entrate per il prossimo esercizio sono di 452 milioni, con due milioni di aumento soltanto in confronto di quelle dell'esercizio precedente (altrettanto dicasi delle spese), devo far presente che, avendo essa sistemato quasi il 50 per cento delle strade nazionali, con i risultati che il Senato ha avuto più volte agio di lodare, avendo cioè superato di molto, nel campo delle sistemazioni, le previsioni originarie, ha dovuto, per necessità di cose, segnare il passo in tale attività e concentrare, invece, i suoi sforzi e le sue possibilità finanziarie sulle manutenzioni ordinarie.

Il senatore Ancona ha chiesto che l'Azienda non si fermi, e che appena possibile riprenda, a passo celere, l'ulteriore attività in materia di sistemazioni, tenuto conto che tali spese sono fra le più produttive perchè assicurano automaticamente nuove entrate allo Stato. Posso assicurare il senatore Ancona ed il Senato tutto che il Governo, per quanto le condizioni del bilancio siano alquanto difficili, pure si sta preoccupando di dar modo all'Azienda di finanziare un nuovo programma straordinario che le consenta di non fermare quella che è una delle sue più brillanti forme di attività. (*Vive approvazioni*). Mi auguro di poter dare fra non molto notizie più esaurienti in proposito.

Onorevoli senatori, da tutto ciò che ho detto appare chiaro che, dopo il periodo di attività, veramente intensa, che ha caratterizzato i primi undici anni di Regime, e che ha trasformato il volto della Patria, se non si può parlare di un arresto di tale attività, bisogna logicamente prevederle, nelle contingenze attuali, un rallentamento che, in gergo militare, suol chiamarsi: segnare il passo. Onorevoli senatori, alle volte è anche necessario segnare il passo. Dopo un periodo d'intenso lavoro sono inevitabili ed utili periodi, possibilmente non lunghi, di sosta. Io sono sicuro però che se dovremo segnare il passo, il giorno in cui riprenderemo la marcia, il giorno in cui l'esercito dei costruttori, al comando del Duce « *che trasforma gli istituti, che redime la terra, che fonda le città* » riprenderà la sua marcia, quel giorno noi assicureremo certamente un nuovo periodo di attività, non meno intenso e febbrile di quello che l'ha preceduto e tale da schiudere alla Patria nostra, per il secondo Decennale, una nuova era, che la faccia apparire, nel mondo, sempre più grande, sempre più bella, sempre più prospera; così come è nella volontà del nostro grande Capo, così come è nell'ansia di potenza di tutti gli Italiani. (*Applausi vivissimi e generali, molte congratulazioni*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Sono autorizzate le spese di lire 76.705.000 per provvedere agli oneri generali di carattere straordinario, di lire 50.000.000 per gli oneri relativi alla manutenzione straordinaria ed alle opere edilizie e igieniche di cui ai Regi decreti 18 maggio 1931, n. 544 e 16 giugno 1932, n. 681, nonchè di lire 5.000.000 per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità.

(Approvato).

Art. 3.

È autorizzata la spesa di lire 50.000.000 per provvedere a lavori di completamento delle opere a pagamento non differito.

(Approvato).

Art. 4.

È stabilito nella somma di lire 10.000.000 per l'esercizio 1934-35 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, e all'articolo 1 della legge 24 giugno 1929, n. 1137, per le annualità relative ad opere pubbliche straordinarie da eseguire in concessione, per sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali, nonchè per le opere pubbliche straordinarie a pagamento differito.

(Approvato).

Art. 5.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935, allegato allo stato di previsione suddetto.

Gli eventuali prelevamenti dal fondo di ri-

serva per le spese impreviste e per le maggiori spese di personale e di carattere generale, i prelevamenti dal fondo di riserva per opere straordinarie, nonchè la iscrizione delle somme prelevate ai capitoli del bilancio della Azienda predetta, 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 al consuntivo dell'Azienda stessa.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione dei disegni di legge testè rinviati allo scrutinio segreto.

Dichiaro aperta la votazione.

Chiusura di votazione.

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

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Acton, Ago, Albricci, Amantea, Ancona, Anselmi, Antona Traversi, Appiani, Asinari di Bernezzo,

Bacelli, Barcellona, Bastianelli, Bazan, Berenini, Bergamini, Berio, Beverini, Bocciardo, Bollati, Bonzani, Broccardi, Broglia, Brusati Ugo, Burzagli.

Calisse, Camerini, Campili, Campolongo, Canevari, Carletti, Casanuova, Casertano, Castelli, Cattaneo, Cattaneo della Volta, Caviglia, Celesia, Cian, Cicconetti, Cimati, Cippico, Cirraolo, Cirmeni, Cogliolo, Colonna, Colosimo, Concini, Conti, Conz, Corbino, Cornaggia, Credaro, Crispo Moncada.

Da Como, Dallolio Alberto, D'Ancora, De Marinis, De Martino, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Di Frassineto, Di Frasso, Di Terranova, Ducci, Durini di Monza.

Etna.

Facchinetti, Fantoli, Fara, Ferrari, Foschini, Gallenga, Garofalo, Gazzera, Gherzi Giovanni, Giampietro, Giordano, Gonzaga, Grazioli, Graziosi, Guglielmi, Guidi Fabio.

Imperiali.

Joele.

Krekich.

Lagasi, Lanza di Scalea, Levi, Libertini, Longhi, Loria, Lucioli.

Majoni, Mambretti, Manfroni, Maragliano, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Martin Franklin, Mayer, Mazzucco, Menozzi, Mesedaglia, Millosevich, Montresor, Moresco, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cosilla, Novelli, Nuvoloni.

Pais, Passerini Angelo, Perla, Petrone, Piccio, Pironti, Pitacco, Poggi Cesare, Poggi Tito, Porro Carlo, Pujia, Puricelli.

Raimondi, Raineri, Rava, Reggio, Renda, Ricci Corrado, Ricci Federico, Romei Longhena, Romeo, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Rubino, Russo.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandicchi, Sandrini, Sani Navarra, Sanjust, Santoro, Scavonetti, Schanzer, Scipioni, Sechi, Silj, Simonetta, Sirianni, Sitta, Solari, Supino.

Tacconi, Tassoni, Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo; Thaon di Revel dottor Paolo, Tofani, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torre, Tosti di Valminuta.

Vaccari, Vicini Antonio, Vigliani, Visconti di Modrone, Visocchi.

Zoppi Gaetano, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 luglio 1933, n. 1059, concernente la

concentrazione e la liquidazione delle imprese di assicurazione (1783-A):

Senatori votanti	175
Favorevoli	167
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1542, che approva il piano regolatore particolareggiato edilizio e di risanamento del quartiere del Sass in Trento (1806):

Senatori votanti	175
Favorevoli	168
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1573, che modifica i rimandi del repertorio doganale per alcuni semi oleosi (1830):

Senatori votanti	175
Favorevoli	166
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1933, n. 991, che modifica il Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, concernente l'ordinamento dell'« Unione Cooperativa Milanese dei Consumi » (1836):

Senatori votanti	175
Favorevoli	166
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, recante provvedimenti a favore di marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile (1838):

Senatori votanti	175
Favorevoli	167
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, che reca norme per il trattamento di riposo al personale delle Aziende esercenti servizi marittimi sovvenzionati (1839):

Senatori votanti	175
Favorevoli	168
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 giugno 1933, n. 917, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma necessaria per la costruzione di alcuni depositi occorrenti per i servizi della Regia aeronautica (1840):

Senatori votanti	175
Favorevoli	167
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1580, concernente la soppressione dell'Istituto Autonomo degli Stabilimenti balneari di Grado e l'attribuzione dei relativi servizi, attività e passività alla locale Azienda autonoma della stazione di cura (1841):

Senatori votanti	175
Favorevoli	167
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1566, che proroga fino al 31 dicembre 1934 il trattamento doganale stabilito col Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1190, sul carbone di legna (1849):

Senatori votanti	175
Favorevoli	169
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1608, che modifica il regime doganale dello jodio e dei prodotti derivati (1850):

Senatori votanti	175
Favorevoli	170
Contrari	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1428, recante delega al Governo del Re di particolari poteri in materia doganale nei confronti di paesi a valuta deprezzata (1860):

Senatori votanti	175
Favorevoli	170
Contrari	5

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1934 al 30 giugno 1935 (1871):

Senatori votanti	175
Favorevoli	162
Contrari	13

Il Senato approva.

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. A nome di S. E. il Capo del Governo Ministro delle corporazioni, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Disciplina dei titoli dei metalli preziosi (1894).

Disciplina del commercio ambulante (1893)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge che seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore Berio a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 luglio 1933, n. 992, recante provvidenze di credito agrario per le provincie di Vercelli e di Treviso (1873).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 novembre 1933-XII, n. 1639, riguardante la esenzione dalla imposta e dalle sovrimeposte sui fabbricati dei distributori automatici di benzina (1864).

PRESIDENTE. Do atto al senatore Berio della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Annuncio di presentazione di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Marcello di dare lettura dell'interrogazione presentata dall'onorevole senatore Ciccotti.

MARCELLO, segretario:

Ai ministri dell'educazione nazionale e dei lavori pubblici. — Per sapere se e come intendano adoperarsi a che si traduca in atto la costruzione — già invano progettata e deliberata dall'Amministrazione provinciale di Potenza — di un economico indispensabile edificio per quella biblioteca provinciale: unica biblioteca pubblica in tutta la provincia, ove vi sono parecchi Istituti di istruzione media e importanti collegi giudiziari, e che, per la estrema angustia del poverissimo locale, è ridotta a non potere investire utilmente neppure la sua assai modesta dotazione annua. Si chiede risposta scritta.

CICCOTTI.

PRESIDENTE. Questa interrogazione seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Comunico al Senato che domani mercoledì 10 alle ore 15 avrà luogo la riunione degli Uffici, alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina di tre Commissari alla Cassa Depositi e Prestiti.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1571, che stabilisce un contingente di guano di uccelli, da ammettere in franchigia dal dazio sul valore fino al 31 dicembre 1933 (1817);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1572, che reca modificazioni al regime doganale dei semi oleosi (1821);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 ottobre 1933, n. 1314, riguardante il regime fiscale degli oli di semi (1825);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1575, concernente l'abolizione della temporanea importazione dei semi oleosi per l'estrazione dell'olio (1832);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 settembre 1933, n. 1211, relativo alla fusione dell'Istituto romano cooperativo impiegati dello Stato nell'Istituto nazionale delle case per gli impiegati dello Stato (1851);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1606, concernente la facoltà al ministro delle finanze di esentare dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi dei mutui contratti per determinati scopi dal Partito Nazionale Fascista o dai suoi organi periferici e dalla Fondazione Nazionale Figli del Littorio (1854);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 novembre 1933, n. 1554, contenente norme sulle assunzioni delle donne nelle Amministrazioni dello Stato (1855);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 luglio 1933, n. 989, riguardante l'approvazione degli organici del personale militare della Regia aeronautica per l'esercizio finanziario 1933-34 (1856);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1413, recante norme per la riscossione dei contributi a favore dell'Ente nazionale per le industrie turistiche (1858);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1603, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Amministrazioni autonome

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE 1929-34 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GENNAIO 1934

per l'esercizio finanziario 1933-34, nonchè altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del decreto Reale 27 novembre 1933, n. 1596, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1862);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 dicembre 1933, n. 1671, che ha dato approvazione al Protocollo complementare alla

Convenzione del 1° marzo 1924 addizionale al Trattato di commercio italo-cescoslovacco del 23 marzo 1921; Protocollo firmato a Praga il 27 novembre 1933 (1877).

La seduta è tolta (ore 18,45).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti