

XXXVª SEDUTA**LUNEDÌ 27 MAGGIO 1935 - Anno XIII****Presidenza del Presidente FEDERZONI****INDICE**

Commemorazioni (dei senatori Garroni Carbonara e Venzi)	Pag. 1251		
Congedi	1250		
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 295, relativo alla definizione, in via transattiva, della vertenza concernente la pretesa demanialità universale del Monte Pellegrino e delle sue falde » (541)	1261		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927 » (547)	1261		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti » (548)	1262		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo » (549)	1262		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione » (553)	1262		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti » (555)	1263		
		« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma » (560)	1263
		« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla " Società subalpina di imprese ferroviarie " un sussidio straordinario di lire 700.000 » (561)	1263
		« Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio esercito con trattamento economico di primo capitano » (562)	1264
		« Modificazione all'articolo 177 del Testo Unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332 » (563)	1264
		« Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale » (564)	1265
		« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923 » (566)	1268
		« Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935 » (567)	1268
		« Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta " il Castellaccio " in Firenze » (574)	1273
		« Norme per il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle provincie di confine terrestre » (575)	1273

« Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia » (576).	1274
« Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità » (577).	1275
« Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona » (578).	1275
« Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dell'imposta » (579).	1276
« Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali » (580).	1276
« Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 » (581).	1277
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede alla direzione delle Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri che rimanessero prive dei Capi Missione chiamati a funzioni di Governo e alla situazione di ruolo di questi ultimi » (591).	1279
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato » (595).	1280
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla " Società Lariana ", concessionaria ed esercente il pubblico servizio di navigazione sul Lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000 » (596).	1280
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 289, concernente la esclusione dal beneficio della franchigia doganale delle pneumatiche e camere d'aria per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro » (612).	1280
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo » (613).	1281
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 495, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni » (614).	1281
(Discussione):	
« Provvidenze per la Fabbrica del Duomo di Milano » (565).	1265
VISCONTI DI MODRONE.	1265
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, nu-	

mero 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito » (568).	1268
MONTEFINALE, <i>relatore</i>	1269
BAISTROCCHI, <i>sottosegretario di Stato per la guerra</i>	1270
« Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in " Monti di Pegni " » (582).	1278
GIANNINI	1278
SOLMI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>	1279
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (620).	1281
GALLENZA	1281
POZZO	1291
(Presentazione)	1251

Interrogazioni:

(Annuncio) 1302

(Svolgimento):

« Sull'opportunità di favorire il consolidamento e lo sviluppo di medie e di piccole aziende nella eventualità di cessioni di attività da parte dell'Istituto per la ricostruzione industriale » 1258

THAON DI REVEL, *ministro delle finanze*. 1258

BELLUZZO 1259

Relazioni:

(Presentazione) 1254, 1302

Ringraziamenti 1251

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato) 1271, 1300

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Antona Traversi per giorni 1; Bacci per giorni 7; Bennicelli per giorni 10; Broglia per giorni 1; Cian per giorni 5; Credaro per giorni 3; De Capitani per giorni 8; De Cillis per giorni 6; De Marinis per giorni 2; De Micheli per giorni 30; Durini di Monza per giorni 21; Fantoli per giorni 6; Gualtieri per giorni 2;

Larussa per giorni 6; Lustig per giorni 8; Manfroni per giorni 10; Mantovani per giorni 5; Maury per giorni 2; Messedaglia per giorni 6; Micheli per giorni 2; Montresor per giorni 2; Montuori per giorni 3; Occhini per giorni 8; Odero per giorni 8; Peglion per giorni 2; Poggi Cesare per giorni 2; Rava per giorni 1; Romano Michele per giorni 8; Ronco per giorni 10; Santoro per giorni 5; Strampelli per giorni 10; Tosti di Valminuta per giorni 8; Vassallo per giorni 8; Venturi per giorni 8.

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

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del senatore Guidi ho ricevuto la seguente lettera di ringraziamento per le onoranze rese all'illustre estinto:

Roma, 18 maggio 1935-XIII.

« Eccellenza,

« Le porgo a nome di tutta la famiglia il più vivo ringraziamento per la cortese premura con la quale l'E. V. ha voluto trasmetterci il resoconto della seduta del Senato del Regno, nella quale è stato da Lei commemorato Ignazio Guidi.

« Le parole che l'E. V. ha scelto per la rievocazione della carissima memoria di Lui, ci hanno, con la loro efficacia, con gli accenni così felici alle qualità più degne di lui, vivamente commosso.

« Con profondo ossequio,

« Michelangelo Guidi ».

Commemorazione

dei senatori Garroni Carbonara e Venzi.

PRESIDENTE. Due eminenti colleghi sono venuti a mancare: il marchese Camillo Garroni Carbonara e il dottor Giulio Venzi.

Nato il primo in Genova ottantatre anni or sono, seguì la carriera amministrativa dell'Interno, che percorse rapidamente e brillantemente fino al grado di Prefetto, raggiunto il

quale seppe tenere per oltre tre lustri con singolare avvedutezza e molta autorità personale la direzione politica della provincia natia. Nominato ambasciatore a Istanbul, vi restò durante due lunghi e importanti periodi, prima e dopo la grande guerra. Fu anche capo della Delegazione Italiana alla Conferenza di Losanna nel 1922. Apparteneva dal 1905 al Senato, nel quale svolse in altri tempi un'attività considerevole, partecipando fervidamente ai lavori delle Commissioni e alle discussioni dell'Aula. Aveva aderito da parecchi anni al Regime. In riconoscimento dei cospicui servizi resi alla cosa pubblica, il marchese Garroni era stato nominato Ministro di Stato.

Giulio Venzi, di Cave, presso Roma, era venuto in questa Assemblea nel 1920 per il titolo della sua passata appartenenza alla Camera dei Deputati, ove aveva rappresentato il collegio elettorale di Subiaco. Ma in realtà egli rimase sempre fuori della politica militante, esplicando qui, come già nell'altro ramo del Parlamento, un'attività molto ristretta. La sua chiara e nobile personalità fu soltanto di giurista e di magistrato. Nella carriera giudiziaria aveva salito tutti i gradi fino a raggiungere, nel 1924, la carica di presidente della sezione civile della Corte di Cassazione. Vero maestro del diritto, lascia numerose e pregevoli pubblicazioni, fra le quali è particolarmente degno di ricordo il *Manuale di diritto civile*.

Inchiniamoci reverenti alla memoria dei due egregi Colleghi scomparsi.

DE VECCHI DI VAL CISMON, *ministro dell'educazione nazionale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VECCHI DI VAL CISMON, *ministro dell'educazione nazionale*. Il Governo si associa alle nobili parole di rimpianto espresse dal Presidente di questa Alta Assemblea.

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di dare lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicate alla Presidenza.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1935-XIII, n. 432, riflettente la concessione di un contributo annuo a favore dell'Ente per la colonizzazione della Tripolitania e della Cirenaica (611).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 289, concernente la esclusione dal beneficio della franchigia doganale delle pneumatiche e camere d'aria per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro (612).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo (613).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 495, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni (614).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 423, che autorizza i comuni ad emettere disposizioni regolamentari intese a vietare l'uso di segnalazioni acustiche degli autoveicoli anche nelle ore del giorno in determinate zone e vie cittadine (615).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 264, concernente la rettifica e la delimitazione delle circoscrizioni del Governatorato di Roma e dei comuni finitimi (616).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 504, per la concessione d'un sussidio straordinario di esercizio alla Società esercente la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico (617).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935-XIII, n. 560, contenente disposizioni per la devoluzione di parte del fondo di garanzia delle Associazioni sindacali a scopi di assistenza di interesse nazionale (623).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 590, che ha dato approvazione agli Accordi di carattere commerciale fra l'Italia e la Gran Bretagna stipulati in Roma, mediante scambio di Note, il 18 marzo 1935 e il 27 aprile dello stesso anno (624).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 608, che ha dato approvazione all'Accordo (scambio di Note) italo-svizzero dell'8 aprile 1935 concernente la circolazione dei veicoli automobili fra i due Paesi (625).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 609, che ha dato approvazione al Protocollo fra l'Italia e l'Ungheria stipulato in Roma il 20 aprile 1935 per la istituzione e il funzionamento di un ufficio doganale ungherese nel porto di Fiume (626).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935-XIII, n. 565, relativo ai limiti di età pel collocamento a riposo del personale direttivo ed insegnante degli Istituti d'istruzione (627).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 1, recante norme per la disciplina delle dichiarazioni alla Banca d'Italia sulle variazioni delle posizioni di credito verso l'estero e della proprietà di titoli esteri o italiani emessi all'estero (628).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 327, concernente la istituzione di un Ispettorato del Teatro alla dipendenza del Sottosegretariato di Stato per la Stampa e la Propaganda (629).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1935-XIII, n. 545, riguardante la costruzione della strada litoranea libica tra il confine tunisino e quello egiziano (630).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 571, che estende al personale delle nuove costruzioni ferroviarie presso il Ministero dei lavori pubblici le disposizioni contenute nella legge 11 gennaio 1934, n. 112, che stabilisce il compenso da corrispondere agli agenti esonerati in applicazione del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596, posteriormente al 30 aprile 1933 (631).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 579, concernente l'approvazione di una Convenzione fra lo Stato ed il Comune di Torino per la costruzione di un palazzo per gli alti Comandi militari (632).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 607, che ha dato approvazione, con effetto dal 1° maggio 1935, all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera

stipulato in Roma il 9 aprile 1935 e riguardante la ferrovia del Gottardo (633).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 636, concernente il riconoscimento delle caratteristiche di stazione di turismo al comune di Campione d'Italia (634).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1935-XIII, n. 586, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa dei vari Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonché altri indifferibili provvedimenti (635).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1935-XIII, n. 606, concernente agevolazioni tributarie in materia di tasse di registro (636).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 619, riguardante l'autorizzazione della spesa di lire 33.000.000 per l'esecuzione di Opere pubbliche straordinarie urgenti di carattere militare (669).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1935-XIII, n. 637, riguardante la proroga delle provvidenze contenute nel Regio decreto-legge 8 marzo 1934-XII, n. 337, relativo al premio per la seta tratta (670).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 marzo 1935-XIII, n. 618, riguardante aggiunte e modificazioni alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare nel Regno alle merci di origine e provenienza dalle Colonie italiane (671).

Dal Ministro dell'interno:

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del Testo Unico delle leggi sull'assistenza e beneficenza pubblica (639).

Costituzione del comune di Pontinia in provincia di Littoria (640).

Costituzione dell'Ente autonomo del Monte di Portofino, avente sede in Genova (641).

Costituzione del comune di Colleferro in provincia di Roma (655).

Riordinamento della « Casa di Lavoro e Patronato per i ciechi di guerra della Lombardia » con sede in Milano (656).

Dal Ministro di grazia e giustizia:

Disposizioni per il personale giudiziario e per le circoscrizioni giudiziarie del Regno (618).

Proroga delle norme sulle fusioni delle Società commerciali e sulla emissione di azioni privilegiate (642).

Dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste:

Istituzione degli Ispettorati provinciali dell'agricoltura (621).

Dal Ministro dell'educazione nazionale:

Istituzione di una cattedra di « Onde elettromagnetiche » presso la Facoltà di scienze nella Regia Università di Roma (619).

Disposizioni per un organico concentrazione delle istituzioni destinate ai fini della istruzione superiore (622).

Dal Ministro delle finanze:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione della entrata per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 (620).

Provvedimenti concernenti la riduzione della tassa di concessione governativa per porto di fucile a favore degli iscritti alle Sezioni delle Associazioni provinciali dei cacciatori e degli appartenenti a tutte le organizzazioni giovanili del Regime (645).

Fissazione del nuovo termine entro il quale il comune di Genova dovrà compiere la costruzione del nuovo palazzo per gli Uffici finanziari (646).

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1931-1932 (649).

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1932-1933 (650).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 (664).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 (672).

Dal Ministro delle corporazioni:

Costituzione dell'Ente Nazionale per la cellulosa e per la carta e determinazione dei

suoi compiti e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento (638).

Disciplina della produzione e del commercio degli estratti alimentari di origine animale e vegetale e dei prodotti affini (661).

Modificazione del secondo comma dell'articolo 70 del Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, nel testo risultante dall'articolo unico della legge 6 gennaio 1931, n. 68, sul diritto di autore (662).

Dal Ministro dei lavori pubblici:

Completamento dell'acquedotto e della fognatura nella città di Enna ed opere idrauliche riflettenti il bacino del Pergusa (648).

Autorizzazione di spesa di lire 5 milioni per opere di riparazione di danni dipendenti da alluvioni, piene, frane e da altre pubbliche calamità (654).

Dal Capo del Governo, Primo Ministro:

Provvidenze per l'incremento della produzione cinematografica nazionale (657).

Concessione di anticipazioni a favore della produzione cinematografica nazionale (658).

Scioglimento e liquidazione della Cassa di previdenza dell'Istituto nazionale L. U. C. E. (659).

Dal Ministro della marina:

Modificazione agli articoli 4 e 8 della legge 18 dicembre 1930-IX, n. 1684, circa il trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal S. P. E. (660).

Dal Ministro degli affari esteri:

Approvazione della Convenzione stipulata in Roma fra l'Italia ed i Paesi Bassi il 7 marzo 1935 per il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie in materia civile e commerciale (663).

Approvazione dell'accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia ed il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934, con effetto dallo stesso giorno (665).

Approvazione del Trattato fra l'Italia e la Francia relativo al regolamento dei loro

interessi in Africa, firmato in Roma il 7 gennaio 1935 (666).

Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia italiana ed il Kenya, firmato a Firenze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo stipulato in Londra il 22 novembre 1933 mediante scambio di Note (667).

Dal Ministro delle colonie:

Istituzione di un gruppo di legioni di Milizia volontaria per la Sicurezza Nazionale della Libia (653).

Dal Ministro della guerra:

Stato degli ufficiali del Regio esercito (637).

Trasformazione in ente perpetuo della « Fondazione tenente pilota aviatore Gustavo Enrico Hermann » (643).

Estensione ai militari e graduati di truppa delle disposizioni sull'annullamento dei provvedimenti di stato relativi agli ufficiali ed ai sottufficiali (644).

Sanzioni a carico degli ufficiali in congedo per lo smarrimento del documento relativo al centro di mobilitazione (652).

Aggiunte e varianti alla legge 27 marzo 1930, n. 460, sulle chiamate di controllo e dichiarazioni di residenza dei militari in congedo delle forze armate dello Stato (668).

Dal Ministro delle comunicazioni:

Nuovo ordinamento dei componenti il Consiglio d'Amministrazione del Registro Italiano Navale ed Aeronautico (647).

Disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli (651).

RELAZIONI.

Dalla Commissione di finanza:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 dicembre 1934, n. 1942, recante provvedimenti concernenti la cessione delle divise e la dichiarazione del possesso di titoli emessi all'estero e del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 1, recante norme per la disciplina delle dichiarazioni alla Banca d'Italia sulle variazioni delle posizioni di credito verso

l'estero e delle proprietà di titoli esteri o italiani emessi all'estero (377 e 628). — *Rel.* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 dicembre 1934, n. 1943, recante sanzioni per la irregolare tenuta delle contabilità e della corrispondenza di banche e cambiavalute riferentisi a pagamenti fuori d'Italia ed al commercio dei cambi (378). — *Rel.* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1934—XIII, n. 2173, relativo alla estensione facoltativa alle Colonie italiane delle disposizioni di cui ai Regi decreti-legge nn. 1942 e 1943, in data 8 dicembre 1934—XIII, concernenti la cessione delle divise e la dichiarazione del possesso dei titoli emessi all'estero e relative sanzioni (484). — *Rel.* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935—XIII, n. 233, contenente disposizioni relative ai procedimenti e riscontri per l'esecuzione di spese (538). — *Relatore* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935—XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali (551). — *Rel.* SCIALOJA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935—XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonchè altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del Regio decreto 4 aprile 1935—XIII, n. 406, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (552). — *Rel.* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935—XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali (559). — *Rel.* REGGIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1229, che autorizza l'assunzione di impegni per la complessiva somma di lire 1.200.000.000 lire, negli esercizi 1934-35 e seguenti per il rinnovamento del materiale aeronautico e per la ricostituzione delle scorte (570). — *Rel.* GIURIA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935—XIII, n. 315, concernente una nuova ripartizione del fondo di lire 1 miliardo 200.000.000 per spese straordinarie per l'aeronautica (571). — *Rel.* GIURIA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935—XIII, n. 478, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 5.375.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie e urgenti per il Po e l'Adige (572). — *Rel.* REGGIO.

Aumento di fondi per contributi relativi alla costruzione di sylos da cereali (583). — *Rel.* ARTURO MARESCALCHI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935—XIII, n. 305, recante provvidenze a favore dei produttori di bozzoli per la campagna bacologica 1935 (590). — *Relatore* MAROZZI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1935—XIII, n. 432, riflettente la concessione di un contributo annuo a favore dell'Ente per la colonizzazione della Tripolitania e della Cirenaica (611). — *Rel.* SCHANZER.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 (620). — *Rel.* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1935—XIII, n. 545, riguardante la costruzione della strada litoranea libica tra il confine tunisino e quello egiziano (630). — *Rel.* SCHANZER.

Completamento dell'acquedotto e della fognatura nella città di Enna ed opere idrauliche riflettenti il bacino del Pergusa (648). — *Rel.* REGGIO.

Conto consuntivo del fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1931-32 (649). — *Rel.* CONTI.

Autorizzazione di spesa di lire 5.000.000 per opere di riparazioni di danni dipendenti da alluvioni, piene, frane e da altre pubbliche calamità (654). — *Rel.* REGGIO.

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936 (664). — *Rel.* CALISSE.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1935—XIII, n. 586, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata,

a quelli della spesa dei vari Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonchè altri indifferibili provvedimenti (635). — *Rel.* RAINERI.

Dalla Commissione permanente per la conversione in legge dei decreti-legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 36, recante modificazioni al Testo Unico delle disposizioni sul reclutamento degli ufficiali del Regio esercito, approvato con Regio decreto 21 marzo 1929, n. 629 (502). — *Rel.* MONTEFINALE.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione (553). — *Rel.* MAZZUCCO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in Colonia e dei sudditi coloniali nel Regno (554). — *Rel.* GUADAGNINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti (555). — *Rel.* FALCIONI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica (558). — *Rel.* FOSCHINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma (560). — *Rel.* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700.000 (561). — *Rel.* FALCIONI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935 (567). — *Rel.* DE MARINIS.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XIII,

n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito (568). — *Rel.* MONTEFINALE.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 342, recante provvedimenti per la chiusura delle operazioni di liquidazione della Unione edilizia nazionale (573). — *Rel.* GUADAGNINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede alla direzione delle Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri che rimanessero prive dei capi Missioni chiamati a funzioni di Governo e alla situazione di ruolo di questi ultimi (591). — *Rel.* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 aprile 1935-XIII, n. 441, contenente norme sulle attribuzioni del Comitato corporativo centrale (592). — *Rel.* FELICI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 257, che approva una Convenzione stipulata tra il Ministero dell'aeronautica e la Compagnia nazionale aeronautica per la cessione allo Stato dell'aeroporto del Littorio (593). — *Rel.* FOSCHINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1935-XIII, n. 360, che approva la Convenzione 13 febbraio 1935-XIII, aggiuntiva a quella stipulata il 4 gennaio 1935-XIII, tra lo Stato e la Compagnia nazionale aeronautica, riguardante il trasferimento in proprietà dello Stato dei beni costituenti l'aeroporto del Littorio (594). — *Rel.* FOSCHINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato (595). — *Rel.* CELESIA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 423, che autorizza i comuni ad emettere disposizioni regolamentari intese a vietare l'uso di segnalazioni acustiche degli autoveicoli anche nelle ore del giorno in determinate zone e vie cittadine (615). — *Rel.* FELICI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 264, concernente la rettifica e la delimitazione delle circoscrizioni del Governatorato di Roma e dei comuni finitimi (616). — *Rel.* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 4 aprile 1935—XIII, n. 504, per la concessione d'un sussidio straordinario di esercizio alla Società esercente la ferrovia Siena—Buonconvento—Monteantico (617). — *Rel.* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935 XIII, n. 608, che ha dato approvazione all'Accordo (scambio di Note) italo-svizzero dell'8 aprile 1935 concernente la circolazione dei veicoli automobili fra i due Paesi (625). — *Rel.* FELICI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935—XIII, n. 571, che estende al personale delle nuove costruzioni ferroviarie presso il Ministero dei lavori pubblici le disposizioni contenute nella legge 11 gennaio 1934, n. 112, che stabilisce il compenso da corrispondere agli agenti esonerati in applicazione del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596, posteriormente al 30 aprile 1933 (631). — *Rel.* MONTRESOR.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935—XIII, n. 579, concernente l'approvazione di una Convenzione fra lo Stato ed il comune di Torino per la costruzione di un palazzo per gli alti Comandi militari (632). — *Rel.* MONTEFINALE.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935—XIII, n. 607, che ha dato approvazione, con effetto dal 1° maggio 1935, all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera stipulato in Roma il 9 aprile 1935 riguardante la ferrovia del Gottardo (633). — *Rel.* GUADAGNINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935—XIII, n. 636, concernente il riconoscimento delle caratteristiche di stazione di turismo al comune di Campione d'Italia (634). — *Rel.* FOSCHINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935—XIII, n. 565, relativo ai limiti di età pel collocamento a riposo del personale direttivo ed insegnante degli Istituti di istruzione (627). — *Rel.* FELICI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935—XIII, n. 560, contenente disposizioni per la devoluzione di parte del fondo di garanzia delle Associazioni sindacali a scopi di assistenza di interesse nazionale (623). — *Rel.* FACCHINETTI.

Dagli Uffici centrali:

Istituzione delle cariche di maresciallo

capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale (564). — *Rel.* BAZAN.

Norme per il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle provincie di confine terrestre (575). — *Rel.* MORPURGO.

Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia (576). — *Rel.* D'ANCORA.

Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona (578). — *Rel.* CARLETTI.

Proroga al 31 dicembre 1936—XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta (579). — *Rel.* GIANNINI.

Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali (580). — *Rel.* MARCO ARTURO VICINI.

Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 (581). — *Rel.* GESUALDO LIBERTINI.

Nuove norme per la migliore disciplina dei mercati all'ingrosso del pesce (584). — *Rel.* SALVI.

Dalla Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei Trattati di commercio:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935—XIII, n. 289, concernente la esclusione dal beneficio della franchigia doganale delle pneumatiche e camere d'aria per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro (612). — *Rel.* LUCIOLLI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935—XIII, n. 495, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni (613). — *Rel.* LUCIOLLI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935—XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo (614). — *Relatore* LUCIOLLI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935—XIII, n. 590, che ha dato approvazione agli accordi di carattere commerciale fra l'Italia e la Gran Bretagna stipulati in Roma, mediante scambio di Note, il 18 marzo 1935 e il 27 aprile dello stesso anno (624). — *Rel.* MAJONI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 609, che ha dato approvazione al Protocollo fra l'Italia e l'Ungheria stipulato in Roma il 20 aprile 1935 per la istituzione e il funzionamento di un ufficio doganale ungherese nel porto di Fiume (626). — *Rel.* MANZONI.

PRESIDENTE. Rivolgo viva preghiera agli onorevoli Colleghi, ai quali sono state affidate relazioni sui progetti di legge che erano oggi all'ordine del giorno degli Uffici, perchè vogliano presentare tali relazioni, nell'interesse del regolare procedimento dei nostri lavori, nel più breve tempo possibile.

Svolgimento di un'interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la interrogazione del senatore Belluzzo al Ministro delle finanze: « Per sapere se non creda opportuno, nell'interesse della economia e della finanza italiana, dare disposizioni, affinché nella eventualità di cessioni di attività da parte dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (I.R.I.) siano favoriti il consolidamento e lo sviluppo di medie e piccole Aziende ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze Thaon di Revel per rispondere a questa interrogazione.

THAON DI REVEL dott. PAOLO, *ministro delle finanze*. Onorevoli colleghi, il camerata senatore Belluzzo ha rivolto un'interrogazione al Ministro delle finanze per sapere se non creda opportuno, nell'interesse della economia e della finanza italiana, dare disposizioni affinché, nell'eventualità di cessioni di attività da parte dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I. R. I.), siano favoriti il consolidamento e lo sviluppo di medie e piccole aziende.

Dall'interrogazione traspare una evidente intenzione di critica per l'azione che sarebbe stata svolta finora nell'opera di smobilizzo in corso per parte dell'Istituto Ricostruzione Industriale. Sono ciò non di meno grato all'onorevole Belluzzo per l'occasione ch'egli mi offre in questa sede di illustrare quanto ha fatto e quanto sta facendo l'Istituto Ricostruzione Industriale in conformità alle direttive ricevute dal Duce.

I criteri che l'Istituto Ricostruzione Indu-

striale persegue nello smobilizzo delle sue partecipazioni industriali sono naturalmente connessi al carattere delle aziende che sono entrate nell'orbita di tale Istituto ed agli interessi che in dette aziende sono rappresentati, in collaborazione con quelli che fanno capo all'Istituto Ricostruzione Industriale stesso.

Tenendo presente la circostanza che il patrimonio industriale di cui l'Istituto Ricostruzione Industriale dispone per lo smobilizzo gli è derivato dalle operazioni di trapasso inerenti al risanamento dei tre maggiori Istituti di credito, si rileva subito che l'Istituto Ricostruzione industriale, più che numerose piccole e medie aziende, è venuto ad avere il possesso e il controllo di grossi aggruppamenti industriali.

Le banche di credito ordinario infatti avevano assistito con la potenza dei propri finanziamenti precisamente le grosse formazioni Industriali, anzichè le piccole e le medie, le quali avevano trovato modo di finanziarsi con maggiore autonomia.

Lo sviluppo industriale, specialmente del dopo-guerra, per la vistosa entità dei capitali che aveva richiesto, si era appoggiato in gran parte alle grosse banche: il problema dello smobilizzo dell'Istituto Ricostruzione Industriale non può prescindere da tale circostanza.

Data quindi la ingente mole di ciascuna formazione industriale che è venuta a far capo all'Istituto Ricostruzione Industriale, lo smobilizzo tende spesso ad operare uno sbloccamento delle situazioni più complesse, in modo che laddove esiste un grosso aggruppamento industriale non suscettibile di trovare forze finanziarie in grado di sostenerlo, l'Istituto Ricostruzione Industriale procede a razionali smembramenti, in modo da poter appoggiare lo smobilizzo a gruppi di media potenza, ciascuno capace di sostenere una parte del primitivo aggruppamento.

Così dicasi ad esempio della operazione S. I. P.: lo stacco del complesso telefonico di circa 650 milioni è valso a costituire dell'unico aggruppamento S. I. P., nel quale l'impegno finanziario passato all'Istituto Ricostruzione Industriale superava il miliardo, due aggruppamenti di forza pressochè equivalenti.

Analogamente dovrà, con ogni probabilità, avvenire per altre situazioni e partecipazioni la cui cessione si sta trattando in questi giorni.

Le partecipazioni industriali trapassate all'Istituto Ricostruzione Industriale spesso rivelano la coesistenza nella stessa azienda, specie se di media importanza, di un interesse dell'Istituto Ricostruzione Industriale (che è quello che già faceva capo alle banche) accanto a un interesse di privati, possessori spesso di notevoli porzioni del capitale aziendale. Questa situazione riflette un processo di intervento delle banche, che, iniziatosi come mera assistenza all'azienda in mano a privati industriali, si è poi man mano allargato, o per volontà di dominio delle banche stesse, o per necessità che il capitale privato non aveva potuto soddisfare.

Si sono così costituite delle situazioni nelle quali l'Istituto Ricostruzione Industriale e il capitale privato sono ciascuno al limite del comando aziendale. In questi casi l'Istituto Ricostruzione Industriale ha ritenuto essere suo dovere, prima di negoziare con terzi le situazioni venute in suo possesso, di negoziarle con quegli stessi gruppi che ha già trovato a collaborare nell'azienda, per modo che, per effetto della cessione delle interessenze dell'Istituto Ricostruzione Industriale, i gruppi stessi potessero, da una posizione di minoranza, assumere il completo controllo dell'azienda, o, se già in posizione di maggioranza, assumere la partecipazione dell'Istituto Ricostruzione Industriale senza immettere nell'azienda degli elementi eventualmente ad essa non graditi.

Questa linea di condotta è stata rigorosamente seguita perchè l'Istituto Ricostruzione Industriale è convinto che la miglior forma di ricostruzione di unità industriali autonome è quella di dare tranquillità ai gruppi già partecipanti all'azienda, anzichè quella di mettere accanto a loro elementi non graditi o desiderosi di dare l'assalto a posizioni precostituite.

Altro criterio che l'Istituto Ricostruzione Industriale ha cercato e cerca di seguire nello smobilizzo delle sue partecipazioni riflette l'interessamento che esso cerca di suscitare in gruppi finanziari svolgenti la loro attività nelle città o nelle regioni dove le aziende esercitano l'industria. Si ricostituisce così un legame naturale tra le industrie e i propri esponenti, che rinsalda le aziende e impedisce mutamenti o abbandoni motivati da pure esigenze di carattere finanziario.

Infine, laddove gli interessamenti per il rilievo di partecipazioni in possesso dell'Istituto Ricostruzione Industriale sono dettati esclusivamente da opportunità finanziarie di accaparramento di situazioni totalitarie, l'Istituto Ricostruzione Industriale rinuncia allo smobilizzo pur di non costituire delle situazioni monopolistiche e attende che i risanamenti aziendali siano del tutto compiuti per provocare l'interessamento del privato risparmio attraverso una larga diffusione dei titoli che esso possiede. Così l'Istituto Ricostruzione Industriale si è rifiutato di cedere il gruppo telefonico che esso controlla (le tre aziende che servono tutta l'Italia settentrionale), per evitare che i servizi telefonici fossero gestiti da un solo gruppo, e attende invece di poter negoziare separatamente le sue posizioni, con separati interessi; così in questi giorni l'Istituto Ricostruzione Industriale procede allo smobilizzo del maggior istituto finanziario che gli è pervenuto, e cioè delle Strade Ferrate Meridionali, mediante vendita diretta al pubblico, anzichè collocamento a fermo presso gruppi finanziari.

La Sezione finanziamenti industriali dell'Istituto Ricostruzione Industriale ha inteso non meno della Sezione smobilizzi di favorire per quanto possibile le medie e piccole aziende. Ne fa fede il numero dei finanziamenti concessi che, sopra un totale di 220, furono fatti:

per 109 fino a lire 500.000;

per 84 da 500.000 a 3.000.000;

e soli 17 da 3.000.000 in su.

Confido con ciò di aver dimostrato al Senato come l'indirizzo seguito dall'Istituto Ricostruzione Industriale in conformità alle direttive superiormente avute è inteso anche alla tutela delle medie e piccole aziende e adiretto al loro consolidamento, precisamente secondo il desiderio dell'onorevole interrogante. Fatte sempre salve però le preminenti ragioni di tutela della finanza che si sono cercate di conciliare nel limite del possibile con quanto può ritenersi il presumibile interesse dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Belluzzo per dichiarare se è soddisfatto della risposta dell'onorevole Ministro.

BELLUZZO. Potrei anche dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro se non mi premesse, prima di tutto,

allontanare il dubbio che con la mia interrogazione io voglia favorire le medie e le piccole industrie a danno delle grandi; ed in secondo luogo per giustificare la mia interrogazione.

Non da oggi, io sono un convinto fautore dello sviluppo industriale dell'Italia e della attività delle nostre aziende industriali, grandi, medie e piccole, purchè condotte da uomini di riconosciuta capacità che svolgano la propria attività per l'industria e lascino da parte le speculazioni. Non poche industrie sono state, nel dopo guerra, rovinate dalla speculazione, favorita qualche volta anche dalla banca. Non pochi risparmiatori sono stati inviati nudi alla mèta.

L'I.R.I., il «convalescenziario», come con acuta definizione fu chiamato dal Capo del Governo, è la sintesi dell'azione più volte deplorata di banchieri e di speculatori.

Sono più che mai favorevole alla grande industria, della quale in Italia si hanno simpatici esempi, alla grande industria che è stata un tempo piccola, poi è diventata media, e sempre è rimasta in mano a uomini, a nuclei famigliari che dirigono con grande competenza e amministrano con parsimoniosa saggezza usando sempre la classica lesina, la troppo spesso dimenticata lesina che noi anziani ricordiamo con compiacimento, perchè essa ha fatto la fortuna, la meritata fortuna, di molti uomini nel campo della produzione e del commercio. Sono favorevole alla grande industria che, con le ricerche scientifiche eseguite in laboratori bene attrezzati, concorre al progresso scientifico e che nel progresso scientifico tecnico e nella ottima organizzazione tecnica e amministrativa, più che su esagerati dazi protettivi, trova le fonti degli onesti guadagni. Sono favorevole alla grande industria che non domanda sacrifici nè allo Stato nè al consumatore, che non ha bisogno nè di consorzi, nè di cartelli per guadagnare; sono favorevole alla grande industria che non intende fare da padrona nè nelle Federazioni nè nelle Confederazioni e tanto meno nelle Corporazioni, ma lascia vivere la media e piccola industria, anche se le fa concorrenza.

Qualche riserva dovrei fare invece sull'azione di quei grandi organismi che sono governati con criteri bancari speculativi. Grandi organismi che comprendono le più svariate forme

di attività e sono amministrati da uomini a cui certamente non manca nè l'intelligenza nè l'abilità, ma che però spendono la loro attività in qualche diecina di consigli di amministrazione. Grandi organismi che per non cozzare con la concorrenza straniera sono stati obbligati ad associarsi, qualche volta nolenti, non sempre dolenti, alla corporazione internazionale degli affaristi, che ogni tanto tenta di sconquassare l'economia e la finanza delle Nazioni.

Ora se è vero, come mi ha osservato l'illustre collega Dallolio, che la grande industria è molto utile ai fini della mobilitazione, non credo che altrettanto si possa dire di alcune grandi organizzazioni di produzione a carattere internazionale. E credo che siano ad esse sempre preferibili le grandi industrie non monopolistiche che producono bene e a buon mercato e hanno sempre presente, col proprio, l'interesse generale dello Stato e sono ultra nazionaliste, non solo quando si tratta di vendere i loro prodotti ma anche quando devono comperare la materia prima, i semi-lavorati, le macchine, gli attrezzi, gli utensili per ottenerli. Ora mi consta che specialmente in seno agli esponenti di queste organizzazioni si tengono d'occhio i pacchetti di azioni dell'I. R. I., allo scopo di poterli acquistare alle condizioni richieste dall'I. R. I. e quindi estendere la propria influenza anche in seno ad altre industrie, anche ad industrie medie.

Che cosa fa l'I. R. I. davanti a questi desideri? L'onorevole Ministro delle finanze ci ha già detto quale è il programma dell'I. R. I. e quale è il lavoro da essa svolto. Però sono a mia conoscenza dei casi in cui l'interesse economico della Nazione, che vuole che l'industria italiana diventi indipendente e ritorni, se ed in quanto è possibile, anche per le imprese grandi, al regime famigliare, non è stato tenuto presente.

THAON DI REVEL, *ministro delle finanze*.
Perchè non vi era la convenienza della finanza, onorevole Belluzzo, ed io non potevo prestarmi in quei casi che lei sa.

BELLUZZO. Quando io ero Presidente del Comitato per il Prodotto Italiano, mi era stata autorevolmente raccomandata la sorte di una industria meccanica che aveva avuto un passato glorioso, che era stata dal padre trasmessa

ai figli i quali l'avrebbero trasmessa ai nipoti, se per una di quelle manovre, nelle quali si mette insieme il buono, il mediocre e talvolta anche il cattivo, — parlo si intende di titoli azionari —, e poi si distribuisce il buono ai più furbi ed il resto agli altri, la maggioranza del capitale non fosse passata in mano ad una banca e da questa all'I. R. I.

PRESIDENTE. Onorevole Belluzzo, mi pare che ella interpreti con molta larghezza la disposizione del regolamento che accorda all'interrogante soltanto cinque minuti per dichiarare se è soddisfatto della risposta.

BELLUZZO. Illustre Presidente ho finito: i nipoti hanno tentato di acquistare le azioni ma non hanno potuto realizzare questo loro desiderio ed il pacchetto è passato in mano di una grande industria siderurgica.

E così a mio avviso si sono commessi due errori economici. Primo, quello di impedire la ricostituzione di un'azienda a nucleo familiare; secondo quello di sottoporre l'industria meccanica ad un'industria siderurgica. E purtroppo quest'ultimo è un errore che si è commesso molte volte nel dopo guerra e che è scontato dalle industrie meccaniche, le quali non possono riuscire vincitrici nei concorsi internazionali per la fornitura di macchine, motori, locomotive, concorsi nei quali risulta spesso vincitrice la Svizzera che se ha un'industria meccanica molto sviluppata, non ha nè ferro, nè carbone, nè lignite. Eppure essa prende tutte le commesse anche in Francia ed in America.

Potrei narrare qualche altro episodio, ma data l'osservazione fatta dal Presidente me ne dispenso.

Ho molta fiducia nel buon senso pratico piemontese dell'onorevole Ministro, ed egli terrà certamente conto delle ragioni finanziarie economiche ed anche politiche che consigliano di frenare i voli, talvolta pindarici, delle grandi aziende.

Ad ogni modo prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e mi auguro che il nuovo assetto industriale dell'Italia, che è quello voluto dal Regime, riprenda quella simpatica forma individuale e familiare che si aveva prima del 1900, che è stata mantenuta ancora per qualche lustro, ma che la grande

guerra e il dopoguerra hanno sconvolto e distrutto.

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 295, relativo alla definizione, in via transattiva, della vertenza concernente la pretesa demanialità universale del Monte Pellegrino e delle sue falde » (N. 541).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 295, relativo alla definizione, in via transattiva, della vertenza concernente la pretesa demanialità universale del Monte Pellegrino e delle sue falde ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 295, relativo alla definizione, in via transattiva, della vertenza concernente la pretesa demanialità universale del Monte Pellegrino e delle sue falde.

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 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927 » (N. 547).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione

all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927.

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 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti » (N. 548).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti.

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 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo » (N. 549).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo.

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 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione » (N. 553).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione.

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 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti » (N. 555).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti.

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 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma » (N. 560).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti

per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del palazzo di giustizia di Roma.

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 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla " Società subalpina di imprese ferroviarie " un sussidio straordinario di lire 700.000 » (N. 561).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla " Società subalpina di imprese ferroviarie " un sussidio straordinario di lire 700.000 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società subalpina di imprese ferroviarie », concessionaria del servizio di navigazione sul Lago Maggiore, un sussidio straordinario di esercizio di lire 700.000.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio esercito con trattamento economico di primo capitano » (N. 562).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio esercito con trattamento economico di primo capitano ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*, legge lo Stampato N. 562.

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

Art. 1.

Per ottenere il Regio assentimento a contrarre matrimonio, di cui all'articolo 1 del Testo Unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371, e successive modificazioni, i capitani con trattamento economico di primo capitano, a sensi dell'articolo 182 della legge 7 giugno 1934, n. 899, debbono comprovare di possedere — a prescindere dallo stipendio del proprio grado e delle relative indennità di qualsiasi natura — una rendita lorda annua di lire 1050, assicurata con vincolo ipotecario a favore della futura sposa e della prole nascita sul debito pubblico consolidato o sopra beni immobili ovvero su titoli garantiti dallo Stato.

(Approvato).

Art. 2.

Con declaratoria del Tribunale supremo militare, su richiesta dell'interessato, anche le rendite assicurate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge possono essere ridotte, per gli ufficiali menzionati nell'arti-

colo precedente, alla misura stabilita dal medesimo articolo.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Modificazione all'articolo 177 del Testo Unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332 » (N. 563).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione all'articolo 177 del Testo Unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

L'articolo 177 del Testo Unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932, n. 1332, è sostituito dal seguente:

« I sottufficiali ed i militari di truppa in congedo illimitato possono essere richiamati in servizio in totalità, ovvero in parte, per classi, per considerazioni della categoria originaria o del loro originario obbligo di ferma, per arma di ascrizione o di provenienza, per Corpo, per specialità di servizio, o per distretto militare.

Tali richiami devono aver luogo per decreto Reale, ma i militari, se invitati a presentarsi con precetto personale, hanno obbligo di rispondere nel termine loro assegnato, anche se non sia intervenuta ancora la pubblicazione del decreto Reale di richiamo.

Col consenso degli interessati possono essere richiamati dal congedo anche singoli sottufficiali o militari di truppa.

Questi ultimi richiami possono essere disposti dal Ministro per la guerra, previo assenso della finanza, senza che occorra decreto Reale ».

La presente legge entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale » (N. 564).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario, legge lo Stampato N. 564.*

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

Art. 1.

Sono istituite le cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale.

(Approvato).

Art. 2.

Ai vincitori dei concorsi per la nomina alla carica di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino, vengono, rispettivamente, conferiti i gradi di maresciallo ordinario e di sergente.

L'ulteriore avanzamento dei marescialli capi-banda e dei sergenti tamburini è regolato dalle norme in vigore sull'avanzamento dei sottufficiali del Regio esercito.

(Approvato).

Art. 3.

I marescialli capi-banda ed i sottufficiali tamburini, di cui all'articolo 2, sono compresi nell'organico dei sottufficiali stabilito dall'articolo 14 della legge 21 giugno 1934, numero 1093.

(Approvato).

Art. 4.

Il Ministro per la guerra è autorizzato ad emanare, di concerto col Ministro per le finanze, le disposizioni particolari per l'esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Provvidenze per la fabbrica del Duomo di Milano » (N. 565).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze per la fabbrica del Duomo di Milano ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario, legge lo Stampato N. 565.*

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

VISCONTI DI MODRONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCONTI DI MODRONE. Onorevoli colleghi, vogliate rassicurarvi, io non ho intenzione di farvi un discorso, ma dirò solamente pochissime parole, quasi per soddisfare un intimo bisogno dello spirito più che per illustrare un disegno di legge che del resto si illustra e si raccomanda da sè, e tanto meno per sollecitare a favore di questo disegno di legge il vostro ambito voto. Anche se non aveste sotto gli occhi la dotta, vorrei quasi dire l'appassionata relazione del nostro collega senatore De Capitani d'Arzago, io sono sicuro che nessuno in quest'aula oserebbe rifiutare il proprio consenso ad un disegno di legge come questo.

Il Senato italiano non può non sentire tutta la bellezza, vorrei quasi dire tutta la poesia di questo disegno di legge, saggio e generoso, originale ed audace, ispirato ad un tempo al rispetto dell'arte e delle tradizioni civiche, al culto della Religione e della Patria. Il Duomo di Milano (io spero che nessuno penserà che queste modeste parole possano essere suggerite da un sentimento di gretto campanilismo) il Duomo di Milano, tra i più superbi monumenti nostri, è uno di quelli che maggiormente simboleggia, riassume il patrimonio ideale di una secolare tradizione storica.

Iniziatasi la costruzione del Duomo negli ultimi decenni del XIV secolo, precisamente il 16 ottobre del 1387, quando il ducato di Milano aveva esteso i suoi domini su tanta parte della penisola da far quasi apparire non più utopia il sogno dantesco dell'unità nazionale, la bella chiesa gotica che leva « in roseo fulgor le mille guglie bianche e i santi d'oro osannando irraggiata », è stata per oltre 500 anni considerata come uno dei monumenti più insigni della cristianità, e lo è stato in questa nostra terra millenaria dove la romanità pagana aveva disseminato fori e basiliche, erme e mausolei, questi pure simboli eterni, se non della nostra fede, della nostra grandezza politica.

Ma purtroppo, onorevoli colleghi, l'azione devastatrice del tempo non risparmia, non rispetta ciò che è sacro ai nostri cuori: ed il monumento insigne, non mai giunto a compimento, ma già corroso nella sua integrità e guasto nella sua bellezza, reclamava oggi l'opera urgente e coraggiosa del restauro.

Era necessario, era un sacro dovere assicurarne la vita e lo splendore oltre la vita delle generazioni umane, perchè se il destino dell'uomo è di nascere, vivere e morire, il destino delle grandi opere d'arte è di sopravvivere alle generazioni, salde, immutabili, eterne.

Già nell'altro ramo del Parlamento un nostro collega, lombardo come me, come me milanese di sangue e di spirito, l'onorevole Verga, illustrando questo stesso disegno di legge, al quale noi dobbiamo portare oggi il nostro voto, si è diffuso, con notevole dottrina, a rievocare le alterne vicende della fabbrica del Duomo fin dalle sue origini, a illustrare i moltissimi, complessi problemi di carattere giuridico, fi-

scales e finanziario che si sono agitati attorno a questo monumento da Gian Galeazzo a Napoleone, da Napoleone ai nostri giorni.

Ma Napoleone, che aveva saputo risolvere non pochi problemi, come aveva saputo vincere non poche battaglie, questo problema non seppe risolvere appieno.

Con un decreto del giugno del 1805 il Re del « Bello italo regno », assegnava alla fabbrica del Duomo un capitale di 5 milioni per i lavori di restauro, e questi 5 milioni dovevano essere prelevati dal ricavo della vendita dei beni ecclesiastici incamerati. Ma mentre la Fabbrica adempiva a tutte le sue obbligazioni, alienando i fondi ed iniziando la costruzione di quella facciata, che è ancora oggi oggetto di così vivaci dibattiti fra i cultori dell'arte, l'obbligazione da parte dello Stato non veniva eseguita. Dei 5 milioni, valuta 1805, non venivano versati che 1.700.000 lire. Sul residuo debito si pagavano gli interessi e così veniva assegnata una rendita annua di 122.800 lire, che è precisamente quel contributo che noi vediamo, dopo più di un secolo, ancora oggi iscritto nel bilancio dell'Educazione nazionale, e al quale si accenna nell'articolo 1 di questo disegno di legge. In questo stesso articolo 1 si dice che il contributo di 122.800 lire sarà elevato a 500 mila lire.

Ottimo, lodevolissimo provvedimento. Soltanto questo stanziamento, che può bastare per i lavori di ordinaria amministrazione e manutenzione, non parve sufficiente a chi fu chiamato a dirigere le sorti della memorabile Fabbrica del Duomo, il senatore De Capitani d'Arzago. Egli vide subito come le condizioni statiche del monumento richiedessero nuovi fondi per procedere ai lavori di manutenzione e di restauro. Elaborò pertanto un progetto, ed ebbe la fortuna e l'onore di parlarne col Duce ed il problema fu, non voglio dire rapidamente, dirò meglio, fulmineamente risolto. E risolto in questo senso che, col contributo di 122.800 lire stabilito all'articolo 1 di questo disegno di legge, si provvederà alle opere di manutenzione ordinaria, mentre l'articolo 2 dello stesso disegno di legge dispone che per le spese straordinarie il comune di Milano è autorizzato ad imporre un contributo straordinario per un periodo non inferiore ai dieci anni, contributo che verrà devoluto alla Fabbrica del Duomo.

Io non starò ad illustrare il meccanismo di questa operazione finanziaria, che risulta già chiaramente dalle disposizioni del disegno di legge ed è ampiamente illustrato nella relazione dell'onorevole De Capitani d'Arzago. Io tengo soltanto a dire, e lo dico come cittadino milanese con compiacenza ed orgoglio, che nessun milanese vorrà considerare come un « sacrificio » ciò che il Comune gli richiederà. Troppo ardente è l'amore del popolo ambrosiano per la sua cattedrale, « el nost Domm », che consideriamo tutti come il simbolo della grandezza civica, come la testimonianza granitica ed eterna della nostra storia secolare. Certo un'idea geniale e generosa come quella che noi vediamo tradotta nel disegno di legge in esame (che per il numero degli articoli potremmo chiamare col linguaggio tecnico parlamentare una leggina) è una di quelle idee che non possono nascere che nella mente di chi senta profondamente i valori spirituali della tradizione ed insieme il significato ideale dell'arte, quando l'arte non si accontenta di essere pura espressione di bellezza, ma diventa, come in questo caso, documento di storia, affermazione di fede.

Ma non soltanto il popolo milanese, onorevoli colleghi, ma i popoli di tutto il mondo, (imperocchè una grande opera d'arte, quando tocca i supremi fastigi, cessa di essere proprietà di un popolo per diventare proprietà della umanità intera) applaudiranno a questo provvedimento così opportuno, così tempestivo, che salverà forse dalla rovina uno dei più grandi monumenti della Cristianità.

Io so che parlando come faccio in questo momento, forse male, ma con pieno fervore di convinzione, io interpreto non soltanto il sentimento del popolo milanese, ma interpreto il sentimento di tutti voi, onorevoli colleghi, che rappresentate in questa solenne assemblea l'Italia intera, l'Italia di tutte le Regioni e di tutte le Provincie, in ciò che essa ha di più alto nel campo del pensiero e della operosità civile.

Il Senato non può che dare spontaneo ed entusiastico il suo voto a questo disegno di legge. Sarà questa una nuova, significativa affermazione del consenso alla opera illuminata del Governo nazionale fascista, il quale ha mostrato ancora una volta con questo prov-

vedimento audace, originale e tempestivo come si possa, in tutte le circostanze e nei campi più diversi, servire i veri e supremi interessi della Nazione. (*Applausi e congratulazioni*).

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

Art. 1.

L'assegno annuo di lire 122.800 corrisposto alla Fabbrica del Duomo di Milano sui fondi dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale in relazione alla natura monumentale del Duomo stesso, riconosciuta col Regio decreto 13 dicembre 1878, viene elevato a lire 500.000 a decorrere dall'esercizio finanziario 1935-36.

(Approvato).

Art. 2.

Per provvedere alle spese straordinarie necessarie ai restauri ed alla conservazione del monumentale Duomo il comune di Milano è autorizzato ad imporre un contributo annuo straordinario per un periodo non superiore a dieci anni devolvendo il relativo ricavo alla Fabbrica del Duomo di Milano.

Le misure e le modalità di applicazione e di riscossione di detto contributo verranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze di concerto con quello dell'interno.

(Approvato).

Art. 3.

La Fabbrica del Duomo di Milano ed il comune di Milano sono autorizzati a destinare il provento del suddetto contributo al servizio di operazioni di credito per ottenere le anticipazioni necessarie al finanziamento delle opere.

(Approvato).

Art. 4.

Con quanto è disposto ai precedenti articoli restano definiti tutti i rapporti fra la Fabbrica del Duomo di Milano e lo Stato

derivanti dal decreto 8 giugno 1805, n. 45, di Napoleone I Re d'Italia e dai decreti 20 febbraio 1810 e 13 settembre 1811 di Eugenio Vicerè d'Italia.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923 » (N. 566).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923.

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 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935 » (N. 567).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935.

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: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935 XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito » (N. 568).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modifi-

cazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito.

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

MONTEFINALE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEFINALE, *relatore*. Onorevoli colleghi, ritengo opportuno aggiungere alcuni chiarimenti alla relazione affidatami dalla vostra Commissione permanente, relazione necessariamente breve e concisa, per richiamare la vostra attenzione sui ritocchi alla legge sull'avanzamento degli ufficiali proposti col presente disegno di legge.

Essi mirano sostanzialmente a rendere più umana l'applicazione ed a precisare meglio la portata di talune disposizioni, alle quali necessariamente altre seguiranno per perfezionarle sempre più in base ai risultati dell'esperienza.

Una legge come questa, a completo sviluppo di particolari, ed a carattere, direi quasi, meccanico, a guisa di un congegno automatico, come questo, presenta attriti e richiede successivi adattamenti. Leggi, invece, limitate a concetti generali, sviluppati poi nei regolamenti e da applicare discrezionalmente dal Ministro nell'interesse del servizio e anche dei singoli, richiedono meno sovente modificazioni.

Comunque, i ritocchi proposti col presente disegno di legge costituiscono una vera e propria chiarificazione, per taluni punti molto importante.

Fra questi merita di essere segnalato il provvedimento che modifica l'articolo 29. Questo articolo presenta una incongruenza. Esso dispone che vacanze superiori a quelle delle tabelle siano colmate sotto la data del 1° gennaio dell'anno successivo a quello in cui si sono verificate. D'altra parte le tabelle contemplano successivi aumenti d'organico da effettuarsi entro il 31 dicembre di ogni anno.

Occorre distinguere tra le due necessità, l'una di carriera, l'altra di organico. È ovvio che l'aumento di organico, ritenuto necessario come è dalla legge, non deve essere differito, mentre può essere rimandata la promozione per colmare una vacanza eventuale, e, in ogni modo, non si può ammettere che una ritardata

promozione venga ad annullare l'aumento di organico previsto.

Prendiamo ad esempio la tabella 14 della legge, che riguarda il Servizio tecnico armi e munizioni. Nella prima colonna intestata « situazione da raggiungere al 31 dicembre 1934 » è previsto un tenente generale; al 31 dicembre 1935, due; al 31 dicembre 1936, tre. Ed infatti al 31 dicembre 1934 si fece una promozione. Senonchè essendosi verificata, poco dopo, la vacanza eventuale del direttore superiore, questa, secondo la prescrizione di legge, come è attualmente, non venne coperta e non sarebbe coperta che il 1° gennaio 1935.

Ne risulta frustrato l'aumento di organico voluto, così che in questo momento non esiste il tenente generale che l'organico prescrive.

Il presente disegno di legge viene a sanare questa incongruenza, perchè esclude dal numero delle promozioni, su cui effettuare il computo, l'aumento di organico, che pertanto deve essere raggiunto all'infuori di ogni vacanza prevista o no. Esso quindi dovrà dar luogo ad una promozione a tenente generale (o incarico corrispondente) in sostituzione di quella riassorbita per mancanza di chiarezza della legge. Ma vi ha di più. La tabella indica chiaramente che gli aumenti di organico devono essere raggiunti al 31 dicembre, quindi entro il 31 dicembre corrente anno (o anche prima, se il Ministro lo riterrà opportuno, ma non dopo tale data) dovrà farsi una seconda promozione corrispondente al secondo aumento previsto. La disposizione è esplicita; tuttavia la vostra Commissione ritiene che, in sede di regolamento, sia bene precisare che bisogna distinguere le vacanze eventuali (da coprirsi dopo il primo gennaio dell'anno successivo a quello in cui si sono verificate) dalle promozioni per l'aumento di organico (da coprirsi entro il 31 dicembre dell'anno in cui gli aumenti stessi devono essere raggiunti).

La raccomandazione ha particolare importanza. Se la legge non venisse applicata nella sua esplicita dizione, cioè se anche gli aumenti di organico si coprissero al 1° gennaio dell'anno successivo anzichè al 31 dicembre dell'anno in cui sono stati previsti, non solo la legge sarebbe violata, ma ne verrebbe che non potrebbero più concorrere alla promozione tutti coloro che in quello stesso anno successivo

sarebbero colpiti dai limiti di promovibilità; essi verrebbero cioè colpiti dai limiti stessi prima del tempo previsto dalla legge.

La vostra Commissione pertanto, mentre plaude alla saggia disposizione del presente disegno di legge, raccomanda al Ministro di ben precisare in sede di regolamento la portata dell'articolo 2 che modifica l'articolo 29 della legge in vigore.

Io mi sono dilungato alquanto su questo argomento anche perchè ho avuto io stesso l'onore di proporre al Ministero la tabella n. 14 per gli ufficiali del servizio tecnico armi e munizioni, ottenendo la piena approvazione di essa. Detta tabella mira al duplice scopo: di evitare un rallentamento di carriera per gli ufficiali tecnici in confronto degli ufficiali di comando; ma di non accelerarne troppo la carriera perchè ciò condurrebbe a eliminare generali dal servizio attivo molti anni prima del raggiungimento dei limiti di età, dato il criterio seguito di stabilire per essi un periodo massimo di permanenza nel grado in luogo delle vacanze obbligatorie, criterio imposto dall'esiguità numerica di questo ruolo speciale.

THAON DI REVEL, ministro delle finanze.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

THAON DI REVEL, ministro delle finanze.
Faccio delle riserve circa l'applicazione che l'onorevole relatore vorrebbe dare all'articolo 2 della presente legge.

BAISTROCCHI, sottosegretario di Stato per la guerra. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAISTROCCHI, sottosegretario di Stato per la guerra. All'infuori delle riserve di cui ha fatto cenno il Ministro delle finanze, tengo a richiamare l'attenzione del Senato sopra i chiarimenti forniti in quest'Assemblea dall'onorevole relatore, senatore Montefinale.

Potrebbe apparire che una legge di data recentissima abbia già bisogno di emendamenti.

Posso assiecurarvi, onorevoli senatori, che nell'applicazione ci siamo convinti della bontà della legge. Quindi nulla di mutato in quelli che sono i canoni fondamentali. Trattasi di piccole varianti per renderne le prescrizioni più aderenti alla realtà quale è risultata ap-

plicando una legge totalmente diversa dalla precedente.

E ciò anche per accogliere le raccomandazioni che il Senato rivolse al Ministero per un'interpretazione la più umana possibile della legge stessa.

Benevolenza intesa nel giusto senso: cioè — dato il principio delle vacanze obbligatorie — nessun favore a nessuno, quando ne risultasse il danno di un terzo.

Si tratta invece di dare alla legge un'interpretazione tale che consenta all'ufficiale una posizione di stato che, dal punto di vista economico, sia la più favorevole.

Assicuro il senatore Montefinale — relatore della legge in esame — che nella compilazione del regolamento (anche per l'articolo 2) tutto sarà ispirato ai criteri della massima benevolenza.

Ed è appunto per queste considerazioni che il Ministero, prima di compilare il regolamento, ha voluto, attraverso apposite norme di carattere provvisorio, approfondirne l'applicazione onde addivenire ad un regolamento che ne sia la più perfetta e benevola applicazione.

E su questa traccia noi terremo nel massimo conto tutti i consigli e raccomandazioni che ci vengono dal Senato (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione. Il 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 a scrutinio segreto. Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Acquarone, Albricci, Aldi Mai, Amantea, Ancona, Anselmi, Anselmino, Asinari di San Marzano, Azzariti.

Bacelli, Baldi Papini, Banelli, Barcellona, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Belluzzo, Bergamasco, Berio, Beverini, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bocciardo, Bodrero, Bonardi, Bongiovanni, Borletti, Brezzi, Brusati Ugo.

Caccianiga, Calisse, Campolongo, Canevari, Carletti, Casanuova, Casertano, Casoli, Cassis, Castelli, Cattaneo Giovanni, Cattaneo della Volta, Cavallero, Celesia, Centurione Scotto, Chimienti, Cicconetti, Cini, Concini, Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Crespi Silvio, Crispo Moncada, Curatulo.

D'Achiardi, Dallolio, D'Ancora, De Marchi, De Riseis, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Di Frassineto, Di Frasso, Di Mirafiori Guerrieri, Di Terranova, Di Vico, Ducci, Dudan.

Facchinetti, Faina, Falcioni, Falck, Felici, Ferrari, Flora, Forges Davanzati, Foschini, Fracassi, Frascchetti.

Gaio, Gallarati Scotti, Gallenga, Gallina, Gasparini Jacopo, Gasperini Gino, Gatti Girolamo, Gazzera, Ghersi Giovanni, Giannini, Gigante, Giordano Davide, Giuliano, Giuria, Giuriati, Giusti del Giardino, Gonzaga, Grazioli, Graziosi, Guaccero, Guadagnini, Guglielmi, Guidi.

Imberti, Imperiali.

Joele, Josa.

Krekich.

Landucci, Lanza Branciforte, Levi, Libertini Gesualdo, Longhi, Loria, Lucioli.

Majoni, Mambretti, Mango, Manzoni, Maragliano, Marcello, Marescalchi Arturo, Martin-Franklin, Mayer, Mazzoccolo, Mazzoni, Mazzucco, Miliani, Millosevich, Montefinale, Moreasco, Morpurgo, Morrone, Mortara, Mosconi.

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

Orlando, Orsi Pietro, Orsini Baroni, Ovio.

Padiglione, Pais, Pascale, Perla, Perris, Perrone Compagni, Petrone, Pinto, Pironti, Porro Ettore, Pozzo, Pujia.

Raimondi, Raineri, Reggio, Romano Avezzana, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo Ni-

cola, Romeo delle Torrazze, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salucci, Salvi, Sanarelli, Sandicchi, Sani Navarra, San Martino, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scipioni, Scotti, Sechi, Silj, Sinibaldi, Sitta, Soler, Spezzotti, Spiller.

Tallarigo, Tamborino, Taramelli, Tassoni, Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo, Thaon di Revel dott. Paolo, Theodoli di Sambuci, Todaro, Tofani, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torre, Tournon, Treccani.

Vaccari, Versari, Vicini Marco Arturo, Vignassa de Regny, Visconti di Modrone.

Zoppi Gaetano, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 295, relativo alla definizione, in via transattiva, della vertenza concernente la pretesa demanialità universale del Monte Pellegrino e delle sue falde (541):

Senatori votanti	206
Favorevoli	198
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927 (547):

Senatori votanti	206
Favorevoli	200
Contrari	6

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MAGGIO 1935

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti (548):

Senatori votanti 206

Favorevoli 201

Contrari 5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo (549):

Senatori votanti 206

Favorevoli 200

Contrari 6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione (553):

Senatori votanti 206

Favorevoli 201

Contrari 5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti (555):

Senatori votanti 206

Favorevoli 200

Contrari 6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione,

pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma (560):

Senatori votanti 206

Favorevoli 199

Contrari 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700.000 (561):

Senatori votanti 206

Favorevoli 197

Contrari 9

Il Senato approva.

Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio esercito con trattamento economico di primo capitano (562):

Senatori votanti 206

Favorevoli 197

Contrari 9

Il Senato approva.

Modificazione all'articolo 177 del Testo Unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332 (563):

Senatori votanti 206

Favorevoli 198

Contrari 8

Il Senato approva.

Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale (564):

Senatori votanti 206

Favorevoli 198

Contrari 8

Il Senato approva.

Provvidenze per la fabbrica del Duomo di Milano (565):

Senatori votanti	206
Favorevoli	197
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923 (566):

Senatori votanti	206
Favorevoli	197
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935 (567):

Senatori votanti	206
Favorevoli	200
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 839, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito (568):

Senatori votanti	206
Favorevoli	198
Contrari	8

Il Senato approva.

Approvazione del disegno di legge: « Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta "il Castellaccio" in Firenze » (N. 574).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta "il Castellaccio" in Firenze ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*, legge lo Stampato N. 574.

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

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a completare le opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze, fino alla concorrenza di lire 500.000, in base a progetto da sottoporre all'approvazione del Ministero della educazione nazionale agli effetti della tutela monumentale.

(Approvato).

Art. 2.

La spesa di lire 500.000 graverà sulla autorizzazione già consentita con l'articolo 3 della legge di approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1935-36.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Norme per il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle provincie di confine terrestre » (N. 575).

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

il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle provincie di confine terrestre».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario, legge lo Stampato N. 575.*

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

Art. 1.

Alle disposizioni della legge 1^o giugno 1931, n. 886, sono aggiunte le seguenti:

Tutti gli atti di alienazione totale o parziale dei beni immobili siti nelle zone delle provincie di confine terrestre devono essere sottoposti all'approvazione del Prefetto della provincia.

L'approvazione è necessaria anche per la aggiudicazione di tali beni a seguito di vendita in via esecutiva.

In mancanza di tale approvazione, gli atti sopraindicati sono privi di efficacia giuridica.

Il Prefetto, su conforme parere dell'Autorità militare, provvede in materia entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Il rifiuto dell'approvazione richiesta non deve essere motivato. Contro di esso è ammesso soltanto il reclamo al Governo del Re, in via gerarchica.

(Approvato).

Art. 2.

I conservatori delle ipoteche non procederanno alla trascrizione degli atti previsti nel precedente articolo 1^o se non sia esibita la prova dell'intervenuta approvazione prefettizia.

(Approvato).

Art. 3.

Le zone delle provincie di confine terrestre alle quali si applicano le disposizioni della presente legge saranno indicate in apposito elenco, da approvarsi con decreto del Ministro per la guerra, di concerto con gli altri Ministri interessati.

(Approvato).

Art. 4.

Le norme per l'applicazione della presente legge saranno emanate con decreto del Ministro per la guerra, di concerto con gli altri Ministri interessati.

La presente legge entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia » (N. 576).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario, legge lo Stampato N. 576.*

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

Art. 1.

L'un per cento della quota spettante all'Ente italiano audizioni radiofoniche (E. I. A. R.) sul provento dei canoni di abbonamento alle radioaudizioni circolari pagati dai privati utenti, di cui all'articolo 14 del decreto 30 dicembre 1934-XIII, del Ministro delle finanze e del Ministro delle comunicazioni, emesso in base all'articolo 2 del Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1203, e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 gennaio 1935, n. 26, sarà devoluto alla Reale Accademia di Santa Cecilia, quale contributo per l'orchestra stabile.

La quota peraltro devoluta alla Reale Accademia di Santa Cecilia non dovrà, in ogni caso, superare la somma di lire 500.000 per ogni esercizio finanziario; la eventuale

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MAGGIO 1935

differenza in più resterà di spettanza dell'E. I. A. R.

L'Amministrazione delle finanze corrisponderà le somme spettanti alla Reale Accademia di Santa Cecilia mediante acconti trimestrali posticipati in base alle risultanze provvisorie delle riscossioni, salvo conguaglio alla fine di ciascun esercizio finanziario.

(Approvato).

Art. 2.

La Reale Accademia di Santa Cecilia dovrà, a richiesta e a giudizio insindacabile dello E. I. A. R., concedere gratuitamente la radio-trasmissione dei concerti eseguiti dalla orchestra stabile.

(Approvato).

Art. 3.

Con decreto del Ministro delle finanze sarà stabilita l'entrata in vigore della presente legge e saranno dettate le norme per la sua attuazione.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità » (N. 577).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

Gli atti di donazione con i quali il Governatorato di Roma, i comuni e gli Istituti autonomi per le Case popolari cedono in proprietà, anche condizionatamente, case o quar-

tieri di abitazione in premio di natalità, a famiglie numerose, sono esenti da tassa di bollo e soggetti alle tasse fisse di registro ed ipotecaria di lire 10.

La presente legge ha effetto dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona » (N. 578).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*, legge lo Stampato N. 578.

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

Art. 1.

Tutte le costruzioni e ricostruzioni eseguite sia da privati che dal comune o suoi concessionari per l'attuazione del piano regolatore edilizio della città di Cremona, approvato con legge 1° maggio 1930, n. 612, concernente la prima zona di cui all'articolo 12 della legge stessa, compiute entro l'anno 1945, godranno dell'esenzione venticinquennale dalla imposta e dalle sovrimposte comunale e provinciale sui fabbricati.

(Approvato).

Art. 2.

Gli atti di esproprio ed i contratti di acquisto di immobili fatti dal comune di Cremona per l'attuazione del piano regolatore edilizio approvato con legge 1° maggio 1930,

n. 612, limitatamente alla prima zona di cui all'articolo 12 della legge stessa, saranno soggetti alla tassa di registro e di trascrizione nella misura fissa di lire dieci per ogni trapasso e per ogni trascrizione.

La stessa disposizione si applica, sempre limitatamente alla detta zona, anche agli atti di trasferimento di immobili a favore di enti o privati che provvedono alle ricostruzioni in luogo e vece del comune in relazione ad apposite convenzioni aventi data certa, stipulate per la esecuzione del piano regolatore medesimo.

(Approvato).

Art. 3.

Le norme di cui all'articolo 2 entrano in vigore alla data di pubblicazione della presente legge, ma non si estendono alle tasse già pagate e nemmeno a quelle già accertate anche se non ancora pagate.

I diritti di terzi per eventuali valutazioni o giudizi di stima in corso faranno carico al contribuente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta »
(N. 579).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È prorogato al 31 dicembre 1936-XV il termine di cui all'articolo 1 della legge 7 giugno 1928-VI, n. 1780, concernente provvedimenti per lo sviluppo edilizio e per le nuove

costruzioni, ed all'articolo unico della legge 23 giugno 1930-VIII, n. 899, riguardante esenzione dall'imposta sui fabbricati delle autorimesse.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali » (N. 580).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario, legge lo Stampato N. 580.

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

Art. 1.

L'articolo 3 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, è sostituito dal seguente:

« L'Istituto ha per fine di provvedere:

1° Al conferimento di assegni vitalizi agli iscritti dispensati dal servizio per età avanzata o per infermità, che importi assoluta inabilità a proficuo lavoro, o per cause indipendenti dalla loro volontà, prima di avere maturato il diritto a pensione, ed ai superstiti degli iscritti privi di pensione.

Non si fa luogo alla concessione di tali assegni, in caso di provvedimenti di dispensa dovuti a colpa dell'interessato;

2° Al ricovero ed all'assistenza scolastica degli orfani degli iscritti all'Istituto ».

(Approvato).

Art. 2.

L'articolo 8 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, è sostituito dal seguente:

« Hanno titolo per concorrere al beneficio dell'assistenza scolastica tutti gli orfani degli iscritti all'Istituto, purchè nati da matrimonio contratto prima della cessazione dal servizio ».

(Approvato).

Art. 3.

L'articolo 13 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, è sostituito dal seguente:

« Sono esonerati dall'obbligo della iscrizione all'Istituto i dipendenti dalle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza le quali non raggiungono un'entrata effettiva ordinaria di lire 50.000 annue ».

(Approvato).

Art. 4.

All'articolo 31 del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 2418, è aggiunto il comma seguente:

« L'Istituto è autorizzato altresì a destinare i fondi disponibili, entro i limiti di cui al primo comma del presente articolo, ad eseguire finanziamenti a favore degli enti locali, nelle forme e con le garanzie stabilite per i prestiti concessi dalla Cassa depositi e prestiti ».

(Approvato).

Art. 5.

È abrogata la lettera *c*) dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 2418.

(Approvato).

Art. 6.

Il secondo comma dell'articolo 21 del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 2418, è così modificato:

« Non sono cedibili, sequestrabili o pignorabili, nei limiti fissati dalla legislazione vigente per i dipendenti dello Stato, gli stipendi e gli assegni che l'Istituto corrisponde al proprio personale, salvo per esso la facoltà di avvalersi delle disposizioni concernenti la cedibilità degli stipendi con le modalità e nelle forme consentite per gli impiegati degli Enti locali ».

(Approvato).

Art. 7.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere al coordinamento delle presenti disposizioni con quelle del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, della legge 2 giugno 1930, n. 733, e del Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 2418, ad inserire le norme così coordinate con le integrazioni che si rendessero eventualmente necessarie, in un Testo Unico.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 » (N. 581).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

Per i restauri dell'episcopio e del seminario di Patti, danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, il Governo del Re è autorizzato a concedere alla Mensa vescovile sussidi sino all'ammontare di otto noni della spesa, compresa quella per la redazione dei progetti, direzione e sorveglianza, con esclusione delle opere di decorazione e di abbellimento e detratte le somme già concesse dal Ministero delle finanze a titolo di contributo diretto dello Stato.

I progetti saranno approvati dal Ministro per i lavori pubblici, previ i pareri prescritti dalle vigenti norme per l'esecuzione delle opere pubbliche dello Stato.

Le somme occorrenti per i sussidi saranno assegnate sul fondo consolidato dell'addizionale, inserito nello stato di previsione del

Ministero dell'interno, e le somministrazioni saranno fatte direttamente agli assuntori delle opere in base ai certificati di avanzamento dei lavori rilasciati dall'ufficio del Genio civile e sino all'importo degli otto noni dell'ammontare dei certificati stessi.

I sussidi integrativi, da concedere a carico del fondo dell'addizionale, sono sostitutivi di ogni altro sussidio o contributo che possa spettare per l'episcopio ed il seminario di Patti a' termini del Testo Unico 19 agosto 1917, n. 1399, e successive modificazioni ed aggiunte.

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: « Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in "Monti di Pegni" » (N. 582).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in "Monti di Pegni" ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

I Monti di Pietà, disciplinati dalla legge 4 maggio 1898, n. 169 e dal relativo Regolamento approvato con Regio decreto 14 maggio 1899, n. 185 e da successive disposizioni, assumono la denominazione di « Monti di Pegni ».

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

GIANNINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNINI. Onorevoli colleghi, il disegno di legge col quale si intende mutare il nome dei Monti di Pietà in « Monti di Pegni » e che è stato già approvato dalla Camera dei deputati viene considerato, mi duole dirlo, anche nella relazione del Senato, come di evidente neces-

sità; a me sembra non solo di non evidente necessità, ma di evidente inutilità.

I Monti di Pietà, secondo la legislazione attuale, sono divisi in due categorie. Sono di prima categoria quei Monti di Pietà che esercitano funzioni di banca, come qualsiasi altra banca, e non sono nemmeno soggetti alla vigilanza che è stabilita per gli istituti di assistenza e di beneficenza. Vi è poi la seconda categoria, esigua, dei Monti di Pietà. Si tratta di piccoli Monti, piccoli come patrimonio e che, con provvedimenti emanati in applicazione della legge sulla beneficenza pubblica, si vanno, si può dire, di mese in mese riducendo, perchè il patrimonio è ridotto in tali proporzioni che, non potendosi sostenere le spese generali, si trova opportuno — e l'opportunità qualche volta è discutibile — che siano trasformati i fini dei patrimoni in favore di altre iniziative o istituzioni.

Col disegno di legge in esame, rimanendo immutati gli ordinamenti dei Monti di Pietà, se ne trasforma il nome in « Monte di Pegni ».

Ora è evidente che per i Monti di Pietà di prima categoria questo nome non risponde alla natura dell'istituto date le complesse funzioni che essi adempiono. Riguarda allora quelli di seconda categoria. Ma per questa seconda categoria il nome di Monte di Pietà risponde alla natura dell'istituto perchè non è da identificare, come vien detto, la pietà con la carità. Credo che basti aprire un qualsiasi vocabolario per constatare che *pietà* non è *carità*. E in ogni modo non comprendo perchè a carità bisogna dare un significato che non risponde alla etimologia della parola, perchè, se non erro, « *charitas* » è amore.

Il nome di questi istituti deriva da una tradizione puramente italiana: si lega al gran nome di S. Bernardino da Siena; ha avuto uno svolgimento puramente italiano e, se in qualche momento questi Monti ebbero il nomignolo di « Monti di empietà », lo ebbero quando l'usura la praticavano tutte le banche.

Dunque c'è una tradizione italiana, il nome è italiano; non c'è nessuna ragione per la quale si debba appioppare a questo istituto una caratteristica o un significato, direi quasi, dispregiativo o ripugnante per chi se ne serve. D'altra parte bisogna anche tener presente che il nome di « Monti di pegni » non corri-

sponderebbe nemmeno alla funzione di questi istituti: perchè non si tratta di fare dei pegni sul valore effettivo dell'oggetto, ma si tratta di fare dei pegni con criteri di pietà praticamente questi istituti non danno un corrispettivo corrispondente perfettamente alle cose che sono pignorate; chi ha pratica di questi istituti sa benissimo che essi danno quello che il pignorante chiede, e qualche volta esso ha bisogno di poche lire e chiede poche lire perchè più facilmente può riscattare il pegno. Talora invece, per criteri di benevolenza, si valutano con larghezza gli oggetti pignorati.

Considerando tutto questo complesso di situazioni c'è da domandarsi perchè si adotta questo disegno di legge, e duole che questa trasformazione di nome avvenga, perchè non è necessaria, non è rispondente alla natura degli istituti e sopprime una tradizione puramente italiana. Chi conosce un poco la storia di questi istituti sente di fronte all'abbandono del vecchio nome, che ha avuto tradizioni nobilissime e italiane, lo stesso dolore che proveremmo se domani venisse mutato il nome al Monte dei Paschi, il quale anche deriva da ragioni storiche ed oggi non è che un istituto bancario qualsiasi. Quale è la necessità di questa trasformazione di nome? Vi è l'opportunità di farla? Mi pare di no. È quindi da auspicare che malgrado il voto, forse favorevole, del Senato, il disegno di legge, meglio considerato da parte del Governo, non abbia seguito. Mentre si fanno i maggiori sforzi per conservare ciò che è tradizione schiettamente e veramente italiana, non conviene abbandonare il nome di questo istituto che pur conta pagine notevolissime nella storia della vita economica italiana (*Applausi*).

SOLMI, *ministro di grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOLMI, *ministro di grazia e giustizia*. Il senatore Giannini ha parlato eloquentemente sulle funzioni dei Monti di Pietà e sulle tradizioni di questi Istituti, ma in realtà il disegno di legge ora presentato tratta solamente di una trasformazione di denominazione, di un mutamento di nome. Questo mutamento di nome garantisce però la conservazione di tutte le funzioni fondamentali dell'Istituto, ciò che assicura la regolare vita di questa provvida istituzione.

D'altra parte, di fronte al progresso dell'economia e del diritto, che ha portato a qualche diverso orientamento, per cui l'operazione sui pegni è diventata prevalente e l'elemento pietoso è passato in seconda linea, si giustifica anche il mutamento dell'antica denominazione storica, per dare a questo Istituto una denominazione che meglio si armonizzi con i tempi.

Io prego perciò il senatore Giannini di voler votare con piena fiducia il presente disegno di legge, che non apporta alcuna sostanziale modificazione all'istituzione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione. 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 1° aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede alla direzione delle Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri che rimanesse prive dei Capi Missione chiamati a funzioni di Governo e alla situazione di ruolo di questi ultimi » (N. 591).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede alla direzione delle Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri che rimanesse prive dei Capi Missione chiamati a funzioni di Governo e alla situazione di ruolo di questi ultimi ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede per il caso di vacanza in Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri in seguito all'assunzione dei rispettivi Capi Missione a funzioni di Governo, ed alla situazione di ruolo degli Ambasciatori e degli Inviati straordinari e Ministri plenipotenziari chiamati a tali funzioni.

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 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato » (N. 595).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga al 1º gennaio 1937 della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

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 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla " Società Lariana ", concessionaria ed esercente il pubblico servizio di navigazione sul Lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000 » (N. 596).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla " Società Lariana ", concessionaria ed eser-

cente il pubblico servizio di navigazione sul Lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla « Società Lariana », concessionaria ed esercente il pubblico servizio di navigazione sul lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000.

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 17 gennaio 1935-XIII, n. 289, concernente la esclusione dal beneficio della franchigia doganale delle pneumatiche e camere d'aria per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro » (N. 612).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 289, concernente la esclusione dal beneficio della franchigia doganale delle pneumatiche e camere d'aria per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 289, col quale sono escluse dal beneficio della franchigia doganale le pneumatiche e le camere d'aria per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro.

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 4 aprile 1935-XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo » (N. 613).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo.

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 4 aprile 1935-XIII, n. 495, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni » (N. 614).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 495, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 495, concernente nuove

concessioni in materia di temporanee importazioni.

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

Votazione a scrutinio segreto.

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

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (N. 620).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 ».

Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di darne lettura.

BISCARETTI GUIDO, segretario, legge lo Stampato N. 620.

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

GALLENZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLENZA. Onorevoli colleghi, dovendomi occupare di alcune questioni che hanno tratto con il Sottosegretariato della Propaganda e Stampa, recentemente istituito, debbo prendere la parola in questa sede, perchè, come sapete, il bilancio del Sottosegretariato di cui mi occupo è compreso nel bilancio delle finanze.

Mi studierò in ogni modo di attenermi quanto più possibile a tutto ciò che ha rapporto con la vita economica del Paese, quindi coi problemi di indole finanziaria, rilevando peraltro, molto di sfuggita, che va data sincera lode al Governo il quale, mostrando ancora

una volta di preoccuparsi profondamente di questo problema, ha creduto opportuno creare un Sottosegretariato vero e proprio, destinato a raccogliere e a risolvere tutti i problemi che riguardano un aspetto così notevole dell'economia del Paese. Problemi vari e, come dicevo, di natura economico-finanziaria, ma anche problemi ideali e culturali; problemi squisitamente politici, i quali molto opportunamente sono raggruppati sotto un'unica direzione, posta (ed è quello che più conta) alle dirette dipendenze del Capo del Governo. È quindi opportunissimo il raggruppamento nel nuovo Sottosegretariato, oltre che di tutti i servizi da cui esso prende nome, intendo la propaganda e la stampa, è ottimo il concentramento delle varie attività turistiche che erano nel passato alquanto sparse, utile il riassorbimento della cinematografia, considerata attraverso i suoi aspetti, e promettente la recente istituzione dell'Ispettorato del Teatro.

Noi, dunque, possiamo con sicura certezza salutare in questo recente Sottosegretariato un organo di Stato, i cui frutti benefici non tarderanno a farsi sentire, anzi già si fanno sentire. Io in questa sede, onorevoli colleghi, anche per non abusare eccessivamente della vostra pazienza, non seguirò l'attività del nuovo Sottosegretariato nelle varie sue manifestazioni, ma mi soffermerò a considerare vari problemi di carattere pratico e contingente che hanno rapporto con lo sviluppo del turismo.

Il turismo, considerato come fenomeno economico per i vari Stati, è superfluo ricordarlo, è un fenomeno assolutamente moderno. Forse per il passato, come è accaduto per tanti altri rami dell'attività umana, si è intuito molto praticamente che il movimento turistico rappresentava una fonte di benessere per i diversi paesi. È tipico il ricordo del vecchio locandiere italiano il quale, anche in periodi storici in cui la vita del nostro Paese era politicamente ed economicamente disorganizzata, vedeva nel viaggiatore provvisto di danaro il tradizionale *milord* inglese e si affannava, come nel racconto di Washington Irving, nella osteria di Terracina, ad assicurarlo che il miglior modo per non essere depredato dai malandrini durante il cammino era lasciare il maggior numero di marengi possibile in mano all'oste che l'accoglieva.

Così era quasi istintivo per tutti gli amatori del bello e per tutti i cercatori di quello che parla più idealmente allo spirito, il peregrinare nel nostro Paese, anche in tempi in cui un viaggio attraverso l'Italia rappresentava una faticosa e non di rado pericolosa avventura.

Ecco tutti gli spiriti maggiori del secolo scorso tendere verso le bellezze del nostro Paese; ecco sul cammino percorso nei secoli precedenti dai pellegrini, che con la conchiglia nel cappello e il bordone tendevano a Roma, e sul cammino dei Crociati che si affollavano a Venezia per imbarcarsi verso l'Oriente, ecco con gli spiriti romantici che danno maggior risalto alle tradizionali bellezze d'Italia, affluire, dicevo, gli ingegni i più eletti: Shelley che cerca in Italia sollievo alla sua intima tristezza; Byron, che attraversa come un nababbo le strade d'Italia, circondato dalla sua scorta meravigliosa.

Tutto questo, dicevo, ha carattere di spontaneo richiamo verso il nostro Paese; dunque, nessuna meraviglia se oggi, trattando di questa materia che forma oggetto di così viva concorrenza tra i diversi Stati, si accenna in Italia, forse più che altrove, all'assoluto bisogno di valorizzare quanto più possibile questa che diventa, guardata molto cinicamente, una vera e propria voce che ha tratto alla bilancia commerciale.

Il turismo, dicevo, è dunque diventato oggi una industria, una industria di carattere nazionale, segnatamente per alcuni paesi. Dirò meglio che è diventato anche una questione economica, positiva, di carattere internazionale. Ne dà conferma la preoccupazione che ha mostrato, e seguita a mostrare di avere per la risoluzione dei principali problemi turistici, la Società delle Nazioni, la quale, come è noto, fin dallo scorso agosto investì di questa materia il proprio Comitato economico. Esso per circa un anno ha studiato i vari problemi che si riferiscono al turismo internazionale e proprio in questi giorni ha raccolto alcune notevolissime conclusioni. La Società delle Nazioni è preoccupata, non meno dei singoli Stati, delle difficoltà che anche questo aspetto della vita moderna incontra in tempi sotto ogni punto di vista difficili per i vari popoli; si preoccupa della possibilità di arrivare ad accordi internazionali che, ahimè, sembrano ancora alquanto lontani; si preoccupa per lo

meno di attenuare le difficoltà e gli inconvenienti che attualmente si verificano, raccomandando ai singoli Stati alcune semplificazioni ed unificazioni notevoli nei servizi di frontiera. Ma quando, per queste raccomandazioni così autorevoli, si debbano fare i conti con difficoltà di carattere generale e superiore per tutti i paesi, è facile capire che tali raccomandazioni rischiano di rimanere almeno per parecchio tempo allo stato di buone intenzioni. Quando si rileva, ad esempio, che una delle maggiori difficoltà opposte al movimento dei turisti, uno dei maggiori impedimenti che contrastano l'andare e venire dei turisti italiani all'estero e dei turisti stranieri in Italia, deriva dalla limitazione della moneta di cui si consente l'esportazione, o dallo squilibrio tra le varie monete, è evidente che ogni Governo, preoccupandosi seriamente della risoluzione di problemi così gravi, debba posporre le considerazioni relative al movimento turistico a considerazioni ben altrimenti importanti, ed a queste ultime debba dare la precedenza.

In ogni modo è doveroso per parte nostra mettere in evidenza che, quanto alla semplificazione e alle agevolazioni da consentirsi anche in un regime finanziario internazionale complicato quale è quello che abbiamo attualmente, l'Italia tiene il posto d'onore. Io mi appello a tutti gli onorevoli colleghi i quali abbiano occasione di passare la frontiera italiana per viaggiare in altri Stati, perchè essi attestino come, sia per la rapidità con cui gli uffici della polizia italiana sbrigano le pratiche relative ai passaporti, sia per la celerità e la cortesia con cui si effettuano le visite doganali, i nostri funzionari adempiano a questi doverosi compiti in modo veramente ammirevole. Io vorrei fare il paragone a nostro favore tra quello che accade, per esempio, alla frontiera italiana, e quello che avviene ancora, tanti anni dopo la guerra, per gli imbarchi per l'Inghilterra; ne risulterebbe che la nostra speditezza e gentilezza, rispetto ai viaggiatori, sono molto maggiori di quelle degli altri paesi.

Con tutto questo, il fatto a cui accennava l'altro giorno il sottosegretario Lantini nel suo discorso, cioè la contrazione del turismo avvenuta in questo ultimo periodo, è innegabile. Si è pubblicata di recente una statistica

di carattere, dirò così, ufficiale la quale dovrebbe mettere in evidenza una ripresa confortante nell'ultimo anno, ma temo che si tratti di una statistica illusoria.

Senza tornare alle cifre veramente astronomiche dei tempi fortunati, in cui l'attività turistica italiana era arrivata a tale segno, come tutti sanno, che nel 1925 la bilancia turistica si chiuse con un saldo a favore dell'Italia di circa tre miliardi, è innegabile che il fenomeno dello scorso anno deve considerarsi come accidentale, cioè provocato da cause del tutto straordinarie, dall'Anno Santo, il quale con i suoi pellegrinaggi richiamò una larga corrente di viaggiatori in Italia. L'Anno Santo è finito e noi dobbiamo oggi esaminare quali siano i mezzi migliori per cercare, nei limiti del possibile, di ravvivare questa sorgente di benessere e di ricchezza per il nostro Paese senza aspettare aiuti di carattere eccezionale.

Ora, non è male che in questa discussione si richiami l'attenzione di tutti sui passi rapidissimi che l'Italia ha fatto per la migliore risoluzione dei suoi problemi turistici, da quando il Regime ha assunto il potere.

Le nostre ferrovie sono esemplari, anzi, mi affretto a dirlo, sono le migliori ferrovie di Europa sotto ogni punto di vista. La rete di strade e di autostrade, voluta personalmente dal Capo del Governo, è oggi ormai compiuta nei suoi tratti essenziali, ed è già largamente attrezzata per il turismo automobilistico internazionale.

Che dire poi di tutte le varie manifestazioni che si succedono in ogni parte d'Italia e che vanno dal Maggio musicale fiorentino alle celebrazioni artistiche autunnali di Venezia, ed a tutte le altre Mostre regionali di arte, di grande importanza, che si svolgono di provincia in provincia?

Tutto questo sarebbe già molto, ma ritengo che un altro grande elemento di richiamo sia dato, per volere del Regime, dal larghissimo sviluppo delle grandi prove sportive, che se servono utilmente per l'educazione della gioventù italiana, servono anche di richiamo per gli stranieri.

Vi chiedo venia se mi soffermo un momento ad accennare un altro aspetto della nostra attività che indubbiamente ha avuto, e maggiormente potrà avere in seguito, notevole

importanza per la risoluzione dei problemi di cui mi occupo. Intendo alludere ai corsi di cultura superiore per gli stranieri che si tengono nelle principali università del Regno.

Su questo sarà bene parlare con molta franchezza. Io non vorrei essere sospettato di fare in questo momento il difensore di una istituzione che è fiorita e si è sviluppata nella mia città, a Perugia. Ma, se ricordo che quella Università degli stranieri è sorta poco tempo addietro, dieci anni fa, ed ha già potuto ottenere dei risultati che hanno superato le più liete previsioni, se ricordo a me stesso ed a voi che il battesimo solenne di questo ente si deve a quel felice intuitor di certi problemi che è il Capo del Governo, che volle personalmente tenervi la sua celebre prolusione su « Roma antica sul mare », io credo che si possa sinceramente dire che, degli istituti del genere, quello di Perugia è il più completo e perfetto a tutt'oggi. In dieci anni di vita esso è arrivato, nell'ultimo anno scolastico, a contare una scolaresca di 590 studenti, rappresentanti 60 diverse nazionalità.

È tutto questo grazie a forze locali intraprendenti e coraggiose e grazie a qualche spirito generoso e molto felicemente illuminato, il quale ha soccorso l'istituzione con vero mecenatismo: primo fra questi un nostro carissimo camerata, il senatore Guido Visconti di Modrone, il quale, con grande generosità e sapienza, ha creato presso l'Università degli stranieri di Perugia un centro di cultura musicale che costituisce già un'affermazione, ed è una sicura promessa per il domani (*Applausi*).

Manca però qualche cosa. Ed io vorrei pregare l'onorevole Ministro delle finanze, che è persona molto fine e di cultura, di patrocinare questa nostra causa presso il suo collega dell'educazione nazionale, al quale siamo tutti legati, specie in quest'Aula, da tanto affetto ed ammirazione, affinché egli venga meglio incontro ai bisogni di questo ente; soprattutto col comandare all'Università alcuni insegnanti per il completamento dei corsi. E anche con una piccola soddisfazione di carattere prettamente morale, che non implicherebbe il minimo aggravio per il bilancio del Ministero dell'educazione nazionale o per altri bilanci dello Stato: si tratterebbe cioè dell'inclusione di questa Università nel Testo Unico delle leggi sull'istruzione superiore, per

essere precisi: tabella G, articolo 139, in cui le direzioni amministrative di tutte le Regie università sono state comprese, non solo, ma anche quelle di tutti gli istituti affini, commerciali, agrari, ecc. È questa una preghiera vivissima il cui esaudimento sarebbe accolto da chi si occupa di questa istituzione con un senso di profonda gratitudine.

A parte queste varie iniziative di carattere generale, è innegabile che il movimento turistico italiano si è in questi ultimi anni avvantaggiato per altre manifestazioni, per le quali una lode sincera va rivolta al Governo e ad altre istituzioni di carattere privato. Senza dubbio le crociere della Lega Navale (mi rincresce di non vedere presente il collega Tosti di Valminuta a cui è doveroso che io rivolga una parola di vivo plauso per questa iniziativa), organizzate d'accordo con la Società « Turisanda », hanno largamente concorso a dare agli Italiani il senso dei viaggi e della osservazione diretta di quanto si fa anche fuori del nostro Paese. È stato veramente eccellente il programma di agevolazioni turistiche per tutte le classi meno abbienti italiane, grazie al moltiplicarsi di quei treni popolari che, a parte l'interesse che possono avere per le ferrovie dello Stato, hanno corrisposto e corrispondono ad un bisogno molto sentito, quello cioè di far conoscere alle classi lavoratrici, nelle varie parti d'Italia, i più belli aspetti del nostro Paese. Ai fini di cui mi occupo, mi auguro che non sia lontano il giorno in cui, ai treni popolari italiani, possano seguire treni popolari internazionali; anche questo, se non espresso in forma così concreta, è un desiderio che può inquadarsi nei voti adottati, come dicevo or ora, dalla Società delle Nazioni. Io penso che tutti gli altri Stati dovrebbero essere lieti di accordarsi col nostro Paese perchè anche i loro cittadini, appartenenti alle classi del popolo, potessero venire in Italia a completarvi la loro istruzione.

Tutto ciò è quello che si è fatto, per opera del Regime, nel giro assai breve di questi ultimi anni. Ma il Sottosegretariato, sebbene istituito da poco tempo, ha mostrato di voler fare anche molto di più, ed io sono persuaso che esso corrisponderà egregiamente agli scopi ad esso affidati. Me ne danno piena fiducia gli uomini a cui spetta tale compito, il Sottosegre-

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MAGGIO 1935

tario Ciano il quale, ancor giovane, ha però viaggiato largamente ed ha quindi una personale esperienza della maggior parte dei problemi che il Sottosegretariato deve risolvere. Consentitemi anche di ricordare il direttore generale del Turismo, onorevole Bonomi, il quale si è accinto a questa aspra fatica con uno spirito di intenso fervore.

Ma l'opera del Sottosegretariato non potrebbe facilmente svolgersi senza una corrispondente riforma degli organi periferici.

Io sorvolo quanto più possibile su questo punto anche perchè, onorevoli colleghi, mi permisi di farne cenno non molto tempo addietro in questa stessa Aula, allorchè si trattò di convertire in legge i decreti che istituivano il Sottosegretariato della stampa e propaganda.

Ma in ogni modo io debbo ancora spezzare una lancia affinchè questi organi periferici siano messi una buona volta in condizioni realmente di operare. Essi furono, come tutti sanno, istituiti il 7 luglio 1932 con un decreto che stabiliva presso tutti i Consigli provinciali dell'economia i Comitati del Turismo. Essi sono nati morti. Sono nati morti perchè il decreto è stato mal congegnato e perchè, per motivi che si possono indovinare facilmente, i Consigli provinciali dell'economia, sorti evidentemente per tutt'altro fine, hanno accolto questi Comitati come cani in chiesa; hanno avuto tutta l'aria di dire: « Che cosa si vuole? Noi non ci siamo mai occupati di tutto questo ».

Ma v'è di peggio. Tutto quello che si attiene al Turismo e alla sua propaganda, dovrebbe esser fatto di agilità, di prontezza, di rapidità; essere, come si dice comunemente, profondamente tempista; viceversa ci troviamo di fronte a una macchina farraginosa, troppo farraginosa specie in vista della snellezza che il Regime pretende dai vari organi che lo compongono. I Comitati rimangono impacciati attraverso una serie di limitazioni locali e ministeriali, per cui anche se emettono un provvedimento utile, questo arriva troppo tardi. Soggiungo che nel decreto si è creduto bene di affidare le Segreterie dei Comitati ai funzionari dei Consigli provinciali della economia, cioè a degnissime e bravissime persone le quali, però, quando hanno vinto il concorso per entrare nei Consigli provinciali, a tutto pensavano

meno che a doversi occupare di turismo. Per esempio, ignorano non di rado le lingue straniere. Impossibilità assoluta quindi che organismi di questo genere possan rendere degnamente quello che il Sottosegretariato giustamente desidera. Di ciò feci un cenno fugace già una volta, onde non v'insisterò più a lungo in questo momento; ma ritengo indispensabile che una raccomandazione di questo genere arrivi al Sottosegretariato, affinchè l'auspicata riforma, per gli uffici periferici del turismo, non debba tardare più a lungo.

Poichè siamo in materia di organi periferici, non so tacere un altro accenno, sia pure molto fuggevole data l'ora tarda, relativo ai problemi turistici di Roma, della Capitale, in quanto è ovvio che, se questi problemi hanno grande importanza per le varie regioni d'Italia, per Roma, sia perchè essa è Roma, sia perchè è la Capitale, essi dovrebbero ottenere un impulso molto maggiore di quello che fino ad oggi non abbiano avuto. Tale impulso starebbe in relazione con ciò che merita di essere considerato, ai fini del turismo, il capolavoro del Governo Fascista. Tutto quello che si è fatto a Roma in questi ultimi anni rappresenta infatti la più meravigliosa propaganda per richiamare gli stranieri, dall'opera mirabile di restauro dei Fori, al Teatro dell'Opera, alla congiunzione di Roma col mare, alla redenzione delle Paludi Pontine, alla creazione di Littoria e Sabaudia, ecc.; richiami per i quali gli stranieri che vengono spontaneamente a Roma sentono ancora una volta, e più vivo, il desiderio di riconoscere di persona tutto quello che si è compiuto di meraviglioso in questi ultimi tempi. Soprattutto il congiungimento di Roma col mare a me sembra per questi fini abbia una grande importanza. Onorevoli colleghi, se guardiamo un momento la carta di Europa ci dovremo accordare in questa ovvia constatazione: che l'unica capitale di un grande Stato europeo, che sia posta sul mare, è Roma. Ora, a parte i vantaggi economici che può rappresentare la vicinanza del mare (e di essi adesso non mi occupo), chi pensi ai fini del diletto e dello svago dei cittadini e di coloro che vengono da fuori, vedrà facilmente quale sia la portata dell'iniziativa, che ha congiunto Roma col suo mare. Anche questo si deve alla volontà personale del Capo.

Ma resta ancora molto da fare: il Lido di Roma, per essere proprio quello che noi vagheggiamo, dovrà diventare qualcosa di molto più completo. Dovrà, per esempio, avere una serie di richiami di ogni genere che oggi mancano; e dovrà soprattutto estendersi lungo una linea ideale che mi pare non sia esagerato immaginare da Anzio a Fregene. Con particolare interesse per quest'ultimo luogo così bello e così disgraziato! Così bello per doni di natura, così disgraziato per malefatte di uomini; sulle quali però, è sperabile che, una volta tanto, la parola della giustizia abbia messo una pietra definitiva, oltre la quale da altri si possa riprendere questo meraviglioso cammino. Perchè a me, come certo a voi, onorevoli Colleghi, è sembrato singolare che per tanti anni, ormai si tratta di vari anni, non si potesse esaminare da parte di nessuno, il problema della utilizzazione turistica di Fregene perchè c'era un processo in corso contro gli amministratori di quella Società.

Sorvolando su tale fatto curioso, che non ho mai capito, il processo è ora finito e speriamo che questo, veramente uno dei luoghi più meravigliosi d'Italia e di Europa, trovi il suo redentore e diventi il corollario ammirevole del Lido di Roma.

Ci sarebbero altri problemi, di cui vorrei dirvi, ma mi limiterò ad elencarli perchè, ripeto, l'ora è tarda e parecchi altri Colleghi debbono prendere la parola.

Il problema alberghiero. Basta enunciarlo: il problema alberghiero in Italia ha avuto indubbiamente grandi meriti ed oggi ha anche il pregio di adeguarsi quasi sempre alle necessità dei viaggiatori, ma ha avuto nel passato gravi torti. Nel periodo della follia inflazionistica i nostri albergatori non ponevano limiti alle loro pretese. A me capitò una volta, mi guarderò però bene dal dire in quale luogo, di arrivare in un albergo durante una grande manifestazione sportiva e non avevo prenotato la camera. L'albergatore mi disse: «Lei è proprio fortunato perchè c'è una camera libera, quella che avevo riservato per il senatore Silvio Crespi». Entrai nella camera, mi sembrò molto bella, molto lussuosa, degna del collega Crespi, non di me; ma in un certo punto vi trovai con raccapriccio un cartellino su cui era scritto che il prezzo della stanza era di

lire mille! (*Si ride*). La camera era molto bella, aveva una vista meravigliosa sul mare, ma in quel momento mi sembrò molto poco accessibile; quindi mi recai dal direttore dell'albergo il quale mi rassicurò dicendo che quello era il prezzo per i viaggiatori americani: «per il senatori Crespi o per lei, soggiunse, il prezzo è ben altro».

Questo aneddoto, onorevoli Colleghi, non è poi un aneddoto isolato, perchè i dirigenti dei grandi alberghi persero la testa nel periodo inflazionistico.

Valga ciò a spiegare i motivi che hanno in gran parte concorso ad allontanare la buona clientela dal nostro Paese. Adesso si corre ai ripari, anche perchè ci sono certe leggi dell'economia che mettono giudizio a tutti, specie in momenti come questi. Molto opportunamente il Governo viene incontro ai migliori albergatori col credito alberghiero, che consente agli industriali seri e sani, che non si sono mai abbandonati alle follie di cui parlavo, di condurre felicemente i loro esercizi. Ma c'è ancora molto da fare, se si pensa che, per esempio, in altri paesi stranieri (non ho bisogno di fare la pubblicità nè ad alberghi, nè a città non nostre) si può avere una stanza ottima, con bagno e acqua corrente ed un pasto al giorno per 25 o 30 lire italiane al giorno. Si capisce come questa concorrenza dell'attrezzatura alberghiera moderna di altri paesi diventi un pericolo gravissimo per noi.

Il turismo si fa sempre più popolare. Questo è il carattere del turismo, su cui tutti gli organi governativi e non governativi è necessario tengano gli occhi molto fissi. Il tempo in cui i viaggiatori venivano in Italia o si recavano negli altri paesi non preoccupandosi affatto del costo del viaggio e della permanenza, il tempo, come lo chiamavano gli albergatori, dei Granduchi russi, è finito. Il movimento turistico in tutti i paesi si fa ogni giorno di carattere più economico. Chi viaggia, viaggia col danaro contato, cerca di abbreviare il soggiorno più che può, perchè non ha mezzi per prolungarlo. È quindi assolutamente necessario che tutta l'attrezzatura alberghiera sia pronta a ricevere il turismo su queste basi. Oltre che a riceverlo con un'attrezzatura alberghiera capace di corrispondere a questa non lieta ma reale situazione che è comune ai viaggiatori di tutto

il mondo, è opportuno che ci si disponga ad accogliere il viaggiatore che viene in Italia anche con una serie d'iniziativa e di provvidenze che a tutt'oggi mancano e che pure sono indispensabili, per vincere la concorrenza di altri paesi, che vi hanno provveduto prima di noi. Diciamolo sottovoce perchè gli altri non ci sentano, ma diciamolo francamente: in Italia, quando il turista si è estasiato davanti alle bellezze della natura ed ha ammirato le glorie dell'arte nostra, non ha molti svaghi che lo attirino e lo inducano a prolungare maggiormente il suo soggiorno. A questo riguardo vi sono delle questioni che si potrebbero risolvere con grande speditezza ed è da augurarsi che il nuovo Sottosegretario di Stato se ne preoccupi. Ad esempio, ne cito una: il costo delle pubblicazioni straniere in Italia è assolutamente proibitivo, è completamente sproporzionato a ciò che si riferisce a differenza di cambi, di valute, a spese postali, ecc. Ora, una delle più dilettevoli ricreazioni consiste nella lettura dei giornali e delle riviste. Bisognerà dunque che anche in Roma, Napoli, nelle maggiori città insomma d'Italia, vi si provveda controllando intanto i prezzi di vendita degli stampati e organizzando dei circoli di lettura nei quali lo straniero, quando non visiti le gallerie ed i musei, possa trovare le pubblicazioni più recenti nella propria lingua.

Poi c'è anche la questione del cinema. È da un anno che a Roma è stato posto allo studio il problema della cinematografia per gli stranieri. Se un inglese, un francese vuole andare in un cinematografo in Italia, ora che la cinematografia non è muta ma parlata, non capisce nulla della pellicola proiettata. A Parigi, mi pare ci siano una dozzina di cinematografi in cui si rappresentano le pellicole per gli stranieri nel testo originale. Quindi occorrerebbe adottare lo stesso sistema almeno nelle città più importanti come Roma, Milano, Venezia, e ciò intanto basterebbe.

Un'altra raccomandazione vivissima mi permetto di fare e spero che da questo banco essa arrivi al Governo. Una parola va detta anche per le stazioni termali. Questa è proprio la sua materia, onorevole Ministro delle finanze, perchè le maggiori stazioni termali italiane, come tutti sanno, sono controllate dal suo Dicastero. Quello che io dico a questo propo-

sito è del tutto ovvio, onorevoli Colleghi, ma non è male che certe verità, anche semplici, siano chiarite.

La ricchezza termale del nostro Paese dovrebbe servire mirabilmente a richiamare tra noi una quantità di stranieri, soprattutto nei mesi estivi, che invece di andarsi a curare in Germania, in Francia, potrebbero venire in Italia. Che cosa ci dicono le statistiche al riguardo? La statistica che ho sott'occhio mi dice che nel 1934, nel periodo aprile-settembre, vi furono, quanto a stranieri che frequentarono i luoghi di cura in Germania, un milione 527.650 persone. In Italia invece le presenze furono 12.765; notando che mentre il movimento degli stranieri in Germania fu soltanto di 975.000 persone, in Italia fu quasi il doppio; quindi la sproporzione si fa più grave a nostro danno.

Posso accennare, con un calcolo molto grossolano, che il costo della cura, soprattutto nelle stazioni termali più importanti in cui il Ministero delle finanze dovrebbe intervenire, è troppo alto per una borsa media. Il costo della cura rappresenta un terzo della spesa di albergo e vitto, o forse anche la metà, come mi suggeriscono alcuni colleghi. Anzi credo che il loro calcolo sia più vicino alla realtà del mio.

Si dirà che in alcuni luoghi si è già provveduto dando ai poveri la possibilità di curarsi gratuitamente, come si è fatto, per esempio, a Montecatini. Colà il malato veramente povero può curarsi senza pagare nulla. Ma il problema sta nel mezzo, perchè tra i pochi viaggiatori a cui il prezzo della cura non dà nessuna preoccupazione e coloro che per essere poveri profittano della cura gratuita, c'è il grosso della popolazione media che avrebbe bisogno di recarsi a questi luoghi di cura e che si preoccupa dell'elevatezza della spesa sproporzionata alle possibilità delle piccole e medie fortune.

Credo che se lo Stato vorrà dare l'esempio che io invoco come cosa provvida, se vorrà ridurre ancora il costo delle cure negli stabilimenti che esso controlla, tale suo esempio non tarderà ad essere seguito dagli altri, con grandissimo vantaggio altresì di questo movimento economico.

A proposito di luoghi di cura, non possiamo

prescindere dallo sforzo che quanto a turismo l'Italia in questi ultimi anni ha fatto per valorizzare la Riviera. Tema scottante: San Remo, gioco. Io non mi pronuncio nè a favore nè contro il gioco, perchè non sono chiamato a giudicare. Se il Governo ha concesso il gioco a San Remo, evidentemente, nella sua saggezza, ha pensato che era utile, per molte finalità importanti, di concederlo.

In ogni modo se a San Remo è stato istituito, evidentemente ciò è avvenuto in concorrenza ad altro luogo della Riviera prossimo, nella cui attrezzatura si comprende anche il gioco come richiamo degli stranieri.

Ho potuto anche fare uno scandaglio di quello che si sarebbe dovuto spendere in questo periodo per abbellire la Riviera; francamente rimango meravigliato che, ad opera degli enti locali favoriti, cifre così notevoli abbiano dato risultati tanto modesti. Certo, si sono favorite iniziative culturali importantissime; San Remo è diventato centro di manifestazioni varie di cultura e d'arte, e la vicina Francia se ne è preoccupata seriamente. Ho sotto gli occhi il discorso (riprodotto in un giornale di Nizza) del sindaco di quella città, del febbraio 1933, nel quale discorso si parla dei *Lunedì Letterari* di San Remo, traendone lo spunto per promuovere a Nizza la creazione di una Università mediterranea. In tale discorso si diceva testualmente: « È necessario che questa Università sia creata a Nizza prima che le Nazioni vicine ne possano far loro il progetto. Genova e Barcellona non sono lontane dal pensarvi; nessuno ignora che da varii anni la vicina città di San Remo è dotata dal Governo Reale di una serie di conferenze magistrali, di cui si cercherebbe invano l'equivalente, e per numero e per qualità, nelle città della Francia, compresa Parigi ».

L'attività culturale a San Remo dunque c'è e c'è stata, ma è mancato tutto il resto. Pensate: c'è un luogo che lo Stato desidera saggiamente di valorizzare ai fini del richiamo dei turisti stranieri, a cui concede dei mezzi straordinari (quelli del gioco), e si lascia, proprio su questo ammirevole tratto della Riviera italiana, che un dolce paese si chiami Ospedaletti!

Tutti coloro che leggono una guida o un orario vedono che c'è un paese di tale nome e forse pensano che la Riviera italiana sia un

ricovero di tisici, il che assolutamente non è vero. È questo uno dei tanti piccoli episodi che rivelano una grave incuria. Intanto, mentre a Nizza si è fatto in un batter d'occhio il raddoppio della « Promenade des anglais », uno dei più ammirevoli centri pittoreschi d'Europa, a San Remo non si è ancora provveduto a togliere il binario ferroviario dalla sponda del mare per portarlo dietro gli alberghi. A questo aggiungasi che San Remo va avanti come nel buon tempo antico profittando di una sola stagione invernale, mentre a Juan Les Pins e a Cannes è molto sviluppato anche il turismo estivo. Invece a San Remo (il collega Nuvoioni può testimoniare) nell'estate gli alberghi si chiudono e di stagione estiva non si parla quasi affatto.

Che cosa è stato dato al Municipio di San Remo per valorizzare la città? Secondo i miei calcoli sarebbero stati spesi circa 80 milioni di lire. Tale somma sarà stata indubbiamente spesa per alcune finalità che dovrebbero riuscire utili per la città; ma ai fini turistici, che sono quelli di cui ci preoccupiamo, mi pare che non corrispondano, o quasi. Quindi se si deve continuare a tenere tutta questa attrezzatura della Riviera italiana, bisognerà che anche per San Remo si affrontino certi problemi con una visione coraggiosa e chiara, dando istruzioni assolute, immediate, precise, alle Amministrazioni locali, affinché venga senz'altro indugio eseguito il programma a cui mi riferisco.

Dacchè è stato istituito il Sottosegretariato, il Governo ha provveduto ad una serie di agevolazioni per i turisti che non tarderanno a fare sentire i loro benefici effetti. Come il Senato sa, è, si può dire, di ieri la eccellente istituzione dei biglietti ferroviari a tariffa ridotta per gli stranieri. Provvidenza coraggiosa, felicemente ideata, che dovrebbe nei mesi prossimi, che sono i più adatti, agevolare l'entrata nel nostro Paese di molti viaggiatori stranieri. Oggi un viaggiatore straniero che voglia percorrere tutta l'Italia col biglietto turistico a circolazione libera, può viaggiare per 15 giorni, andando dove vuole, in prima classe, per la somma relativamente modesta di 750 lire, e può girare l'Italia dalle Alpi alla Sicilia in seconda con una spesa di 600 lire. Mi pare che un provvedimento di questo

genere debba, se sapientemente fatto conoscere all'estero, richiamare molti viaggiatori.

Si è pensato — l'Italia è un paese cavalleresco — si è pensato alle agevolazioni per gli sposi novelli. Gli sposi novelli stranieri che vengono in Italia godono del 70 per cento di riduzione per il viaggio che li conduce fino a Roma, e molto opportunamente — sempre per quella fioritura poetica che è nell'anima dei nostri connazionali — si è estesa la possibilità dell'itinerario degli sposi fino a Venezia. Però si è deciso, che oltre 30 giorni il viaggio non possa durare. Forse per mettere una limitazione alla felicità dei due colombi, riconoscendo che oltre i trenta giorni la felicità non dura!

Un altro provvedimento che merita un breve commento è anch'esso di ieri ed è egualmente dovuto al Sottosegretariato che ne ha preso l'iniziativa. Intendo dire la riduzione notevolissima del prezzo della benzina pel turismo straniero automobilistico. Questa è stata veramente una provvidenza che si aspettava da tempo e che sarà accolta dal turismo europeo in genere con grande favore. Perchè uno degli argomenti con cui i nostri concorrenti cercavano di tener lontani dall'Italia i viaggiatori stranieri, era proprio quello dell'alto costo del carburante liquido del nostro Paese.

È un salto coraggioso verso la riduzione del prezzo: si tratta di una diminuzione che va dal 40 all'80 % della tassa di vendita, ma, onorevole Ministro delle finanze, io credo che voi abbiate fatto un ottimo affare con queste riduzioni. Ho sempre pensato, senza invadere un campo che sfugge a questa discussione, che la riduzione del costo della benzina finirebbe in breve col dare un largo gettito di guadagno al bilancio delle finanze. In ogni modo questo è stato un eccellente passo, da cui il movimento turistico avrà indubbiamente un vantaggio molto sensibile, tanto più che in questi ultimi periodi, col moltiplicarsi delle automobili utilitarie, si diffonde sempre più il desiderio dei viaggiatori di poter girare il Paese in ogni sua parte in automobile, anzichè in ferrovia, e quindi il provvedimento, ripeto, porterà seco grandi vantaggi. Sarà bene che in questa materia intervenga anche il Reale Automobile Club d'Italia. Questo Istituto è stato fondato dal collega Crespi e rischia un poco (anche questo è bene che lo senta il Ministro delle

finanze) di confondere i mezzi col fine. Quando si trattò di creare un grande organismo di questo genere, di raccogliere cioè tutte le forze sparse dell'automobilismo italiano, il collega Crespi ideò il programma di quella istituzione, che poi diventò il Reale Automobile Club d'Italia e la sua proposta ebbe l'onore di essere tradotta in atto dal Capo del Governo. Si trattava di raccogliere larghi mezzi ed i mezzi vennero dall'Amministrazione delle finanze, che, come tutti sanno, affidò l'esazione delle tasse automobilistiche al Reale Automobile Club d'Italia, e con l'aggio di queste esazioni l'Automobile Club doveva fare e ha fatto molte cose importanti. Ora però deve curarne anche altre; deve soprattutto preoccuparsi, esso pure, di tutto quello che interessa il turismo automobilistico. Nel momento in cui parlo il Reale Automobile Club ha avuto per volontà del Governo l'alto onore di essere presieduto da un Principe di Casa Savoia, esso ha quindi tutto a sua disposizione; cioè i mezzi e l'autorità per prendere le migliori iniziative. Mi auguro che si preoccupi delle grandi carovane automobilistiche e turistiche, condotte da altri paesi attraverso l'Italia. Lo che porta anche ad invocare che si esamini rapidamente un problema nuovo, che sorge adesso all'orizzonte. In un certo senso, in alcuni paesi, il turismo automobilistico è già cosa superata: non si pensa solamente, ma si dà largo sviluppo al turismo aereo, turismo che va dalle mirabili trasvolate attraverso i mari e attraverso i continenti, a quell'uso quotidiano a cui, in molti paesi vicini al nostro, si è già arrivati, quasi sostituendo il trasporto aereo a quello automobilistico. Se c'è un paese destinato a profittare, ai fini turistici, dell'aeroplano, mi pare che sia l'Italia, perchè la sua conformazione allungata consiglia il raggiungimento a mezzo d'aeroplani dei vari centri importanti che si trovano nei suoi limiti estremi. In fondo l'Italia, a chi guardi la carta geografica, appare come un grande molo proteso verso l'Africa e l'Oriente; perciò il turismo aereo, soprattutto inglese, verso l'Africa e l'Oriente, dovrebbe far base in Italia.

In questo campo il cammino da percorrere è lungo e non mi permetto nemmeno di soffermarmi adesso. Fino a poco tempo fa eravamo rimasti così indietro rispetto agli altri riguardo a turismo aereo che per i privati

valersi di questo mezzo di trasporto rappresentava una grave difficoltà. Soprattutto l'Italia difetta ancora di campi di fortuna, e se il turismo aereo deve eseguirsi con piccoli velivoli che possono essere condotti facilmente anche dai dilettanti di questo nuovo sport, bisognerà che l'Italia si affretti a moltiplicare i luoghi in cui si possa prendere terra senza difficoltà e senza rischi.

Mi scuso con voi, onorevoli Colleghi, di aver fatto questa scorribanda alquanto disordinata, attraverso i vari problemi che hanno carattere improrogabile se non vogliamo vederci, quanto a turismo, rapidamente superati dalla concorrenza di altri paesi.

Si sono adottate provvidenze, come dicevo, le quali possono molto giovare in questa materia. Io ho assoluta fiducia che il Sottosegretariato saprà tempestivamente far conoscere a tutti gli stranieri quali e quanti siano i vantaggi che ad essi si offrono quando vengono nel nostro Paese.

Risultati esageratamente lieti, finchè dura la crisi, con le limitazioni che ogni Stato deve porre ai propri viaggiatori, non credo che ne vedremo, ma anche la crisi ha servito, in un certo senso, al turismo. In questo curioso meccanismo economico che ci sta dinanzi, si è ritornati allo scambio dell'uomo contro la merce.

È noto infatti che l'anno passato la Germania, per vendere carbone alle ferrovie italiane, consentì l'assegnazione della valuta ad un certo numero di turisti che venivano in Italia. Li chiamarono *turisti carbonizzati*, ma ciò non toglie che il movimento turistico in Italia da questo provvedimento poté avvantaggiarsi. Probabilmente in avvenire simili fatti potranno ancora verificarsi. Ad ogni modo se dovessimo aspettare giorni migliori, è opportuno che la nostra attrezzatura si faccia più robusta, più razionale e più pratica, perchè in questo noi dobbiamo prevenire, non seguire il ritmo e l'esempio degli altri paesi.

È di ieri la dichiarazione del Primo Ministro francese Flandin, il quale si preoccupava della riduzione del turismo in Francia, additando alcuni provvedimenti che dovrebbero concorrere a diminuire il danno che ne deriva. È di ieri la serie di provvidenze adottate dal Governo tedesco per dare incremento al movi-

mento turistico. Orbene noi possiamo avere l'intima soddisfazione, come Italiani, di dire che le provvidenze adottate dalla Germania e quelle invocate dalla Francia, non sono che la ripetizione di una serie di misure già attuate in Italia.

Noi avremo la possibilità di vedere, appena vi sarà una ripresa, questo movimento rivolgersi ancora una volta con entusiasmo e in larga misura verso il nostro Paese e questo costituirà indubbiamente un grande vantaggio di carattere economico. Ma il vantaggio di carattere economico, se me lo consentite, passa in seconda linea rispetto a tutti i vantaggi di carattere ideale, dei quali ci dobbiamo preoccupare.

Noi siamo fieri dell'Italia di oggi e siamo profondamente grati al Governo Fascista che ci ha dato la possibilità di questa fierezza. Orbene, noi abbiamo il desiderio che quello che si è fatto in questo breve volgere di anni nell'Italia nuova sia constatato *de visu*, quanto più largamente è possibile, da uomini di tutte le parti del mondo. Essi venivano in Italia, quando ciò era davvero pericoloso e rischioso, quando arrivando a Chiasso o a Modane non sapevano se i viaggiatori dovevano sostare per più giorni nelle stazioni di frontiera o se lo sciopero ferroviario sarebbe cessato consentendo d'arrivare a Firenze o a Roma. Allora, giungendo nelle nostre città, ignoravano se per lo sciopero degli addetti ai pubblici servizi o dei camerieri degli alberghi, si trovassero in un paese civile o in mezzo ad una assoluta anarchia. Tutto questo è finito da tempo senza che da principio gli stranieri se ne volessero persuadere. Voi ricordate indubbiamente come nei primi tempi dopo la Marcia su Roma, andando all'estero, si trovava gente che domandava: ma è possibile venire in Italia senza rischiare la pelle? A questo proposito io ricordo di essermi trovato alla stazione di Domodossola nell'*Orient Express* proveniente da Parigi. Alla stazione i ferrovieri compivano la solita banalissima opera del cambio e della verifica degli accumulatori, sotto la sorveglianza dei Militi ferroviari. Nel mio scompartimento due pacifici viaggiatori stranieri si confidavano le loro impressioni dicendo: Vedete, quei Militi verificano se sotto il treno siano state poste delle bombe! Tale la mentalità di quei primi

anni. Tutto ciò è completamente finito. Furono leggende create in gran parte ad arte, ma ora completamente tramontate. Ciò non toglie però che, a parte la bellezza del nostro cielo, a parte l'interesse che possano suscitare i nostri monumenti, si debba desiderare sempre di più che ciascuno riconosca con i propri occhi il moltissimo che, di bello e di buono, nell'Italia d'oggi ha saputo fare il Fascismo sotto la guida del Duce. (*Applausi*).

POZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO. Onorevoli colleghi, il collega Gallenga ha parlato sul turismo ed io parlerò sull'automobilismo, ma solamente in tema fiscale.

Non è certo necessario spendere molte parole per ribadire l'importanza assunta dall'automobilismo, uno degli aspetti più caratteristici della civiltà contemporanea, indice significativo del progresso e della economia di un paese, importantissimo fulcro di nuove attività produttive e commerciali e fattore essenziale della valorizzazione delle risorse turistiche, come ha accennato il collega Gallenga.

È logico, dunque, che le statistiche automobilistiche meritino di essere accuratamente seguite e ampiamente studiate.

Il nostro Paese in queste statistiche, purtroppo, non occupa quel posto che gli competerebbe per la sua rinnovata potenza politica e per il suo livello economico e civile.

Lasciamo da parte i 24-25.000.000 tra autovetture e autocarri degli Stati Uniti e guardiamo a quello che avviene nelle altre Nazioni.

In Francia si contano 2.036.000 autoveicoli, esclusi i motocicli ed i rimorchi; in Inghilterra 1.881.000; in Germania 812.000; mentre in Italia, secondo i dati ufficiali dell'Istituto centrale di statistica, al 31 dicembre del 1934 erano in circolazione 322.707 autoveicoli, e precisamente 236.008 autovetture, 9282 autobus e 77.417 autocarri. In Italia circolano poi 135.000 motocicli, in Francia 500.000, in Germania 933.000.

Se questi dati assoluti sono messi in relazione alla popolazione, la inferiorità del nostro Paese appare ancor più evidente, perchè, mentre in Italia circola un autoveicolo (esclusi i motocicli) per ogni 132 abitanti, in Francia ne circola uno per ogni 20 abitanti, in Inghilterra uno per ogni 24, in Danimarca uno per ogni

29. Tralascio di precisare le cifre per molti altri paesi, come il Belgio, l'Olanda, il Lussemburgo, l'Irlanda e perfino l'Islanda, che vantano tutti un numero di autoveicoli, in rapporto alla popolazione, superiore a quello del nostro Paese.

Passando dai confronti internazionali all'esame dell'incremento annuale delle autovetture italiane si nota che la curva di tale incremento è ascesa dal 1924 al 1929, nel quale ultimo anno si segnò, in confronto dell'anno precedente, un aumento di 25.537 unità. Si discese però subito nel 1930 a 13.581, precipitando nel 1931 e nel 1932 rispettivamente a 2839 e 2183 unità, e soltanto nel 1933 si ebbe una ripresa con 30.496 unità, che però si ridussero ancora nel 1934 a 17.198. Per fare un confronto con gli altri paesi dirò che in Germania nel 1934 le automobili nuove immatricolate furono 130.938, in Francia 188.947, contro, come dicevo, le 17.198 dell'Italia. Le diminuzioni negli anni 1931 e 1932 vanno attribuite a varie cause, ma principalmente agli aggravii fiscali. L'aumento degli ultimi due anni è dovuto unicamente alle cosiddette vetture utilitarie, che hanno aggravato quel fenomeno che, con uno dei tanti neologismi, si è convenuto chiamare « declassamento delle autovetture ». Le cifre statistiche anche a questo riguardo hanno la loro importanza. Infatti, mentre nel 1931 furono tassate 1159 autovetture nuove di potenza inferiore ai 16 cavalli, nel 1934 queste furono 25.752; al contrario le nuove autovetture di potenza media, di potenza cioè dai 16 ai 30 cavalli, scesero nei due anni indicati da 12.747 a 4.002; e quelle di potenza superiore, cioè con una forza superiore ai 30 cavalli, sono discese da 755 a 538.

Il Presidente della Federazione nazionale fascista dei commercianti di auto-moto-cicli, nella sua relazione annuale, che dà conto della attività dell'Ente, ha richiamato l'attenzione su questo fenomeno, notando che, mentre, nel 1929 le autovetture nuove, di potenza superiore ai 16 cavalli, rappresentavano meno del 40 per cento di quelle complessivamente vendute, nel 1932 tali piccole vetture rappresentavano il 67 per cento, nel 1933 l'83 per cento e nel 1934 l'84 per cento. Non ho per il momento elementi precisi per eseguire confronti con quelle di altri paesi, ma varcata la frontiera tutti vedono che la percentuale delle macchine utilitarie è

limitata, mentre le poche vetture di grossa cilindrata, che circolano in Italia, hanno in grande prevalenza la targa straniera.

Così la nostra industria di costruzioni automobilistiche si è quasi totalmente dovuta orientare verso la costruzione di autovetture di piccola potenza, di piccolo peso e di minimo consumo, pur conservando ad esse una velocità relativamente alta. È evidente, però, che non è facile accoppiare queste eccellenti doti ai pregi di robustezza e durata del materiale delle macchine di classe superiore.

Con maggior competenza i tecnici potrebbero confermare quanto essi deplorino queste conseguenze per gli ostacoli che ne derivano ai perfezionamenti tecnici della nostra produzione, a differenza di quanto avviene in altri Paesi. Non è fuor di luogo ricordare che la qualità delle macchine, non meno del numero, ha anche grande rilievo per la loro possibile utilizzazione ai fini della difesa nazionale.

Vi è una possibilità di rimedio a questa inferiorità numerica e qualitativa dell'automobilismo italiano?

Alla domanda non si può rispondere che facendo l'esame delle cause che hanno condotto a questa situazione. Il Regime Fascista, che tanta importanza annette al problema dell'automobilismo, ha cercato di favorirne lo sviluppo apprestando prima di tutto una mirabile rete di strade ed autostrade, di cui è superfluo tessere in questa sede ancora una volta l'elogio, essendo nota la generale ammirazione che ha suscitato non solo nel Paese, ma anche fra tutti gli automobilisti stranieri che visitano l'Italia. La nostra è, senza dubbio, una delle più belle reti stradali del mondo; ma, purtroppo, salvo in vicinanza delle grandi città e salvo nei giorni festivi, molte strade sono quasi deserte. Il Governo ha dato all'automobilismo (e qui forse ripeto quanto ha detto il mio predecessore) altre tangibili prove del suo interessamento; fra l'altro, inquadrando nell'organizzazione del Regime e rafforzando con mezzi idonei gli organi destinati allo sviluppo dell'automobilismo, anche nei suoi rapporti internazionali, principalmente il Reale Automobile Club d'Italia.

Anche lo spirito sportivo, potenziato e sviluppato dal clima fascista, ha avvicinato molti al volante.

In breve, il Regime ha preparato le condizioni di ambiente e di spirito più favorevoli per il rapido sviluppo dell'automobilismo. Perchè, malgrado tutto ciò, l'automobilismo italiano non si adegua ai progressi raggiunti dal Paese in tanti altri campi? La ragione evidente è data dal fatto che l'automobile costa ancora molto e non tanto costa l'acquisto quanto l'uso. Il prezzo di acquisto dell'automobile si è avvicinato alla portata delle borse anche modeste, sia per la diffusione della macchina utilitaria (e il nuovo tipo biposto annunciato recentemente, anche più economico, farà ancora aumentare tale diffusione), sia anche per la possibilità che offre il mercato di acquistare macchine usate. In questo secondo campo, si nota l'incongruenza di trovare macchine di classe ad un prezzo talvolta inferiore alla tassa di circolazione, che dovrebbero pagare, e sempre inferiore al prezzo della macchina di piccola cilindrata usata.

Ciò non ostante, molti che ne hanno o ne avrebbero la possibilità, rimandano l'acquisto o vi rinunziano o, tutt'al più, si decidono all'acquisto di una vettura di piccola cilindrata, in luogo delle macchine di maggior classe, tanta è la preoccupazione che desta la gravosità della spesa per l'uso dell'automobile. Anche in questo campo, una conferma si ha dalle statistiche. Se confrontiamo il numero delle autovetture iscritte al Pubblico Registro automobilistico con quelle in circolazione, si osserva nel 1934 una differenza in meno di 30.729 tra quelle iscritte e quelle effettivamente circolanti.

Sono quindi oltre 30.000 macchine tenute inoperose, per il peso insopportabile delle spese di esercizio. Di tali spese le più gravi sono quelle relative alla tassa di circolazione e al prezzo del carburante, del lubrificante e dei pneumatici. Infatti per tali voci la spesa annua, supposto un percorso medio di 15.000 chilometri annui, ascende a lire 4.500, 8.500, 11.600 rispettivamente per vetture di 12, 25, 35 cavalli di potenza fiscale. La quota di queste spese, che va in favore del fisco, tra tasse di circolazione, dogane e tasse di vendita sulla benzina, lubrificanti e pneumatici ammonta rispettivamente a lire 2.640 annue, 5.400 e 7.100, corrispondenti al 59 per cento, al 63, 5 per cento e al 61 per cento della spesa totale

per i consumi e per la tassa di circolazione. L'autovettura di 35 cavalli, per esempio, sopporta così un onere fiscale di 20 lire al giorno. Oltre poi a questi gravami diretti il possesso dell'automobile è preso anche particolarmente di mira dal fisco agli effetti della imposta complementare, continuando a considerarsi l'automobile oggetto di lusso e manifestazione di ricchezza e quindi elemento induttivo per accertamenti di maggiore tassazione.

Spero vivamente che l'accenno che l'illustre relatore fa nella relazione della nostra Commissione di finanza sul bilancio di previsione, della possibilità di ottenere un maggior gettito della imposta complementare con l'applicazione dell'accertamento induttivo, non si riferisca anche al possesso della macchina, giacchè indubbiamente questa tendenza viene a costituire anche un grave ostacolo alla diffusione dell'automobile.

In altri Paesi invece si è seguito un criterio opposto, disponendo perfino — dirò dove: in Germania — che la spesa per gli autoveicoli possa essere detratta dal contribuente nelle denunce dei redditi tassabili. Mi auguro — ma non lo spero — che l'esempio sia coraggiosamente seguito.

Ho così toccato la questione più scottante dell'automobilismo nazionale cioè la elevatissima degli oneri fiscali. Fra quelli diretti indubbiamente i più gravosi sono la tassa di circolazione e le tasse sulla benzina.

La tassa di circolazione sugli autoveicoli ha avuto nella nostra legislazione origini ben modeste. È sorta quasi come filiazione della imposta sulle vetture a cavalli e venne infatti introdotta con la legge del 22 giugno 1897 nella misura molto modesta di lire 20 per ogni automobile. In seguito però subì numerose modifiche ed ogni variazione fu un inasprimento fino a raggiungere nel 1921, col decreto-legge 22 novembre 1921, n. 1673, una tale gravosità che il Governo ritenne poi necessario mitigare, anche col decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3283, che è tuttora la legge fondamentale del tributo.

Successivamente è stata emanata una lunga serie di decreti-legge e di decreti ministeriali, modificativi di quella legge. Ancora oggi ne sono in vigore ben 28, di cui vi risparmio l'elencazione. La legge del 1923 con i successivi decreti

è un vero caso di inflazione legislativa, che rende complicatissimo il congegno di accertamento, di liquidazione e di riscossione del tributo. Questo è applicato secondo la specialità dell'autoveicolo, il suo uso, il numero dei cilindri, la copertura delle ruote, l'anno di fabbricazione, ed altri vari elementi, perfino secondo la popolazione della città. La sola raccolta delle tariffe, che sono ben 33, ha dato luogo alla pubblicazione di un ponderoso volume da parte del Reale Automobile Club d'Italia. In sostanza due gravi inconvenienti presenta ora la tassa di circolazione, così come è congegnata e applicata: la sua gravosità, particolarmente sentita dal contribuente per le macchine di media e di grande potenza, ed il complicato meccanismo di riscossione, il cui costo per l'erario non ho potuto rilevare esattamente dallo stato di previsione, ma mi consta, a termini della convenzione esistente col Reale Automobile Club, cui è stato affidato il servizio di riscossione, che si aggiri per questo esercizio su circa 8.000.000. Gli inconvenienti denunciati non potevano sfuggire alla attenzione del Governo, il quale con molti dei provvedimenti emessi al riguardo ha cercato di attenuare l'elevatissima della tassa e ha concesso numerose esenzioni, riduzioni di varia misura e altri temperamenti; ma purtroppo, non sempre, anzi direi quasi mai, si è raggiunto lo scopo. L'ultimo provvedimento, il Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1984, che veramente è il più coraggioso degli altri, ha concesso il pagamento di una sola tassa per l'uso alternativo di due autovetture e ha fissato la potenza massima tassabile delle autovetture in trenta cavalli. Il pagamento di una sola tassa per due vetture, pur avendo avuto per la sua novità ogni possibile applicazione, non è riuscito di reale efficacia, essendo ben pochi coloro che possedendo più di una macchina intendono usarne sempre e solamente una per volta. Basti dire che nei primi quattro mesi dell'anno, nel periodo cioè in cui la legge ha avuto la maggiore applicazione, ne hanno usufruito solo 1980 macchine. La seconda agevolazione, costituita dalla limitazione della potenza tassabile, ha in sé una portata molto più efficace. Infatti la tassa prima dovuta per una macchina di 60 cavalli era poco più di 6.000 lire (6.341) e per una di 35 cavalli

era 2.317 lire. Ora per tutte le macchine di potenza superiore a 30 cavalli la tassa è discesa a 1.767, purchè il motore abbia più di quattro cilindri. Ma in realtà il beneficio non poteva essere sentito che da un numero ristretto di macchine, perchè, come risulta dalle statistiche delle tasse, le vetture di potenza superiore a 30 cavalli sono soltanto 6.822 sul totale di 236.008. Pertanto questa seconda agevolazione non ha avuto, praticamente, i risultati sperati, nonostante i sacrifici sopportati dall'Erario.

È di evidenza palmare che il più coraggioso e il più efficace provvedimento sarebbe l'abolizione della tassa di circolazione. È una vecchia proposta; esaminiamola.

Vari Paesi in questi ultimi anni hanno proceduto a questa radicale operazione: la Francia, la Germania, il Belgio, l'Austria, la Cecoslovacchia, l'Inghilterra (che l'ha ridotta del 25 %) e ultimamente la Jugoslavia, hanno abolito la tassa, ottenendo benefici risultati non solo per lo sviluppo automobilistico, ma anche per la indiretta ripercussione che tale sviluppo ha avuto nelle entrate fiscali.

Nel momento attuale non si può forse pensare ad un colpo di spugna su un'entrata di 181 milioni, chè tale è il gettito previsto per la tassa di circolazione in Italia. Non è però da escludere che a questa auspicata abolizione si possa giungere gradualmente, esonerando definitivamente da tale tassa le automobili nuove e non per un periodo di tempo limitato, come oggi avviene, di sei mesi o di nove mesi (e si dice prossimamente di un anno).

Poichè il gettito della tassa di circolazione, insieme a quello delle pene pecuniarie delle contravvenzioni stradali, per il cui provento è previsto un aumento da due a sei milioni, è attribuito alla Azienda Autonoma Statale della Strada, si dovrebbe elevare il contributo di legge a favore di questa tanto benemerita Azienda. Il provvedimento della esenzione delle macchine nuove è già stato adottato in Germania col risultato che con otto mesi di applicazione il numero delle vetture nuove si è elevato del 50 %, mentre si è raddoppiato quello degli autocarri. Aggiungerò che il consumo del carburante in questo periodo di tempo da 1.400.000 tonnellate è salito a

1.650.000 tonnellate; ha avuto cioè un aumento di 250.000 tonnellate. In tal modo in un periodo di pochi anni, gradualmente e senza scosse, si verrebbe a raggiungere l'auspicata abolizione totale della tassa, insieme al più rapido rinnovamento del patrimonio automobilistico della Nazione. La perdita che risentirebbe lo Stato sarebbe compensata gradualmente dal numero delle automobili e dal maggior gettito che darebbero la tassa sulla benzina e gli altri tributi diretti e indiretti per la più intensa circolazione di automezzi, dovuta alla minore spesa di esercizio.

In pari tempo si potrebbe, senza apprezzabile sacrificio per il bilancio, sgravare l'onere delle tasse di circolazione sulle macchine ora esistenti, semplificando il relativo congegno fiscale. Come ho detto, per questa tassa la previsione in bilancio è di 181 milioni; di questi, 168 si riferiscono alle autovetture, autobus e autocarri, che, secondo i dati del P. R. A., ai primi di gennaio del 1935 ammontavano a 376.910 iscritti (ma non effettivamente circolanti).

Pertanto la tassa media che incide su questi veicoli è di circa 450 lire per ciascuno. Ora, facendo pagare come tassa unica a tutti i veicoli iscritti, circolanti o no, la somma di lire 450, l'Erario subirebbe forse una lieve perdita, ma i contribuenti ne avrebbero un grande vantaggio, consistente nel pagamento di una tassa inferiore a quella minima oggi dovuta per le vetturette utilitarie. Questa proposta può sembrare semplicista e si potrebbe anche dire che pecchi di ingiustizia tributaria, specialmente verso coloro che oggi godono di qualche agevolazione od esenzione, o verso coloro che possiedono una vettura di limitate possibilità in confronto di quelli che hanno macchine di maggiore potenza. Alcuni di questi inconvenienti sono comuni a tutte le tassazioni con aliquota fissa, che pure sono molto diffuse in tutti i sistemi tributari e che non suscitano col passare del tempo alcuna osservazione, soprattutto quando la misura della tassa sia contenuta in limiti modesti, come quella proposta, e rappresenti un alleggerimento per tutti i contribuenti. Del resto, la sperequazione è soltanto apparente, perchè le macchine di maggiore potenza continuerebbero ad essere colpite in misura maggiore attraverso gli oneri

fiscali che gravano sul carburante e sui lubrificanti.

Le attuali esenzioni e agevolazioni poi, particolarmente quelle a favore delle vetture adibite a servizio pubblico, non solo dovrebbero essere conservate, ma anche possibilmente estese, non influenzando esse grandemente sul gettito totale del tributo.

Va da sè che analoghi provvedimenti, in misura proporzionalmente ridotta, si dovrebbero prendere per i motocicli.

Un'altra obiezione, che si potrebbe fare alla mia proposta, sarebbe quella che la tassa unica avvantaggerebbe anche gli autotrasporti di merci, contro i quali invece si chiede da taluno un inasprimento fiscale, per la difesa del traffico ferroviario, che si dice da essi minacciato. Il senatore Ricci, mio illustre concittadino, nel suo profondo discorso su questo argomento, pur mostrandosi contrario a tale inasprimento (se ho ben capito il suo pensiero), espresse l'opinione che il trasporto automobilistico gode un favore in confronto di quello ferroviario, perchè, mentre questo nelle tariffe deve comprendere anche le spese di manutenzione e di ammortamento della strada ferrata, il costo del trasporto automobilistico non comprende quelle della strada ordinaria, ciò che apparirebbe ingiusto; egli ha quindi proposto (ripeto, se ho ben compreso) che si imponga sul trasporto automobilistico una tassa di circolazione a base chilometrica, anzichè delle tasse fisse. A parte la difficoltà di attuazione di una simile proposta, osservo che il dire che la imposizione attuale degli autoveicoli non comprenda anche la manutenzione della strada, non è perfettamente esatto. La storia del trattamento fiscale degli autotrasporti è un po' pietosa.

Essi furono favoriti da principio; anzi le iniziative private furono spinte con la cessione del materiale residuo di guerra e successivamente con vari provvedimenti diretti all'incremento dell'automobilismo pesante ai fini militari (decreto-legge del 9 novembre 1925 e legge 30 maggio 1932). Sono stati messi, poi, dal timore della concorrenza alla ferrovia, nelle attuali condizioni preagoniche. L'autotrasporto oggi è soggetto a diversi tributi: 1°) alla tassa di circolazione, che raggiunge per quelli di sessanta cavalli, cioè per quegli

autocarri che sono suscettibili di fare concorrenza alle Ferrovie, la cifra non indifferente di 1393 lire per tassa e di lire 558 per contributo di miglioramento stradale, che formano la cifra di 1951 lire annue; 2°) alla soprattassa erariale sui rimorchi, regolata sulla portata e istituita col decreto-legge 28 novembre 1933, n. 1549, che, in nove mesi di applicazione, ha dato complessivamente 25.444.486 lire, in aggiunta della tassa fissa, che ha prodotto lire 1.982.000; sicchè i 13.794 rimorchi tassati nello scorso anno hanno pagato in media per nove mesi 1.988 lire, corrispondenti ad una media annua di oltre 2.650 lire, per ciascuno; 3°) al contributo integrativo di utenza stradale, che da un minimo di lire 100 può ascendere ad un massimo di 30.000 lire annue, e che è applicato sulla base di vari elementi e principalmente delle tonnellate-chilometro; 4°) alla tassa sul carburante e sui lubrificanti.

Il Duce, che ha ideato e voluto la camionale Genova-Valle del Po, una delle opere più grandiose del Regime, che si esprime eloquentemente nella spesa di 250.000.000 di lire e che nel prossimo ottobre sarà inaugurata personalmente da Lui, con grande onore e gioia della mia Genova, ha dimostrato tutta l'importanza che si deve annettere ai trasporti automobilistici, perchè evidentemente la camionale non è destinata ad essere percorsa da morituri ma da organismi vivi e vitali.

Se anche gli autotrasporti potranno avere un ben limitato vantaggio con la tassa fissa, considerata la loro disperata situazione attuale, non si commetterà una ingiustizia, nè il vantaggio sarà tale da costituire una minaccia al traffico ferroviario. A compenso del maggior consumo della strada che gli autocarri determinano, rispetto alle altre vetture, rimarranno sempre le tasse sui rimorchi e il contributo integrativo di utenza stradale, che sono già tanto gravosi e che vivamente mi auguro possano presto essere mitigati o almeno più equamente distribuiti.

La tassa unica, congegnata come ho dinanzi proposto, più che tassa di circolazione dovrebbe assumere il carattere di tassa di concessione governativa, perchè essa verrebbe a colpire non l'uso o la circolazione dell'autoveicolo ma il suo possesso, o meglio la concessione dell'autorizzazione a circolare. L'attuazione di

questa riforma contribuirebbe efficacemente al diboscamento delle macchine di maggiore potenza, ora tenute inoperose, ed escluderebbe ogni possibilità di evasione, perchè la tassa dovrebbe essere riscossa con un ruolo compilato sulla base delle iscrizioni al P. R. A. Queste iscrizioni darebbero allora una idea esatta dell'esistenza degli autoveicoli, a differenza delle statistiche attuali, le quali, mentre prendono nota di tutte le immatricolazioni e dei trapassi, trascurano le unità distrutte, demolite ed esportate, che non sono specificamente denunziate, come espressamente si avverte nel « Bollettino Mensile dell'Istituto Centrale di Statistica ». Ed a proposito del Pubblico Registro Automobilistico debbo altresì raccomandare che questo istituto, felice ed originale creazione del Regime, venga opportunamente sfronato di tutte le formalità superflue, coordinandole con la immatricolazione ora affidata alle Prefetture, con conseguente inutile duplicazione, che può ingenerare facilmente errori anche nella attribuzione della proprietà.

La tassa unica potrebbe essere riscossa mediante i conti correnti postali a rate bimestrali o trimestrali, che ammonterebbero ciascuna ad una cifra tale da non impressionare neanche il possessore della più modesta autovettura. Gli automobilisti risparmierebbero il viaggio ed i viaggi che ogni anno debbono compiere per recarsi all'Ufficio esattoriale del capoluogo.

Il R. A. C. I., che ora è incaricato della riscossione della tassa, continuerebbe a svolgere il servizio attraverso il P. R. A., la cui gestione, come è noto, gli è affidata per disposizione di legge.

Da questo nuovo sistema deriverebbe anche una sensibile economia delle spese di riscossione, data la semplicità del tributo.

Un'aliquota dei proventi della tassa dovrebbe essere riservata a favore del R. A. C. I., per il quale l'aggio per la riscossione costituisce oggi la maggiore entrata. In caso di abolizione graduale o totale della tassa si dovrebbe provvedere ad assicurare la sussistenza dell'Ente in modo che esso non abbia più necessità di ricorrere ad attività poco consentanee alle sue finalità di istituto, che, come è detto nel suo Statuto approvato con Regio decreto 24 novembre 1934, n. 2323, devono essere dirette « allo scopo di promuovere, favorire e

tutelare gli interessi generali dell'automobilismo italiano ». In tal modo, anche se esso dovesse conservare una limitata forma associativa per il controllo e lo sviluppo delle attività sportive e di alcune attività turistiche, si eviterebbe l'accaparramento dei soci, che appare fatto necessariamente a scopo lucreativo. Sarebbero così estese alcune sue forme di assistenza, ora riservate ai soci, a tutti gli automobilisti indistintamente ed anche ai turisti stranieri. Questi ultimi, il cui afflusso in Italia tanto interessa ai fini della bilancia commerciale, sono ora costretti ad affiliarsi al R. A. C. I., anche per un breve soggiorno in Italia, onde usufruire di alcuni vantaggi, tra i quali l'esenzione dal pagamento, talora ripetuto varie volte in una stessa giornata, dei diritti di posteggio nelle città, diritti che in qualche caso giungono così a superare la tassa di circolazione, dalla quale il Governo li esenta, e la tassa di soggiorno.

Nel parlare delle riforme da apportarsi alla tassa di circolazione, deliberatamente non ho accennato alla proposta che si fa da taluni di sostituirla con un corrispondente aumento della tassa di vendita sulla benzina, seguendo l'esempio di quanto è stato fatto in Francia.

Il problema della benzina è di per sè uno degli argomenti più scottanti. La mia posizione personale di esponente di un gruppo petrolifero, per quanto ora limitata solo ad una funzione rappresentativa, potrebbe pormi in un particolare imbarazzo, ma poichè non è possibile trattare dell'automobilismo senza occuparsi dell'argomento « benzina », io intendo affrontarlo con la maggior obbiettività e con la più vasta larghezza di vedute, avendo di mira esclusivamente l'interesse dell'economia nazionale.

L'esempio della Francia è da escludersi nei nostri riguardi e basteranno due cifre per dimostrarlo. L'aumento della tassa sul carburante in Francia, in sostituzione della tassa di circolazione, corrisponde nella nostra valuta a circa 55 lire il quintale e ha portato la tassazione del carburante a circa 164 lire al quintale; in Italia, questa tassazione, che nel 1914 era di lire 18 al quintale, oggi corrisponde a quasi il decuplo, e precisamente a 173 lire (12 lire di dogana e 161 lire di tassa di vendita), ossia a lire 1,26 al litro; questa tassazione

rappresenta la massima fra quelle vigenti in quasi tutti i Paesi d'Europa. Eravamo salvati dalla Turchia e dalla Jugoslavia, ma oggi la Jugoslavia ha abbandonato la tassa di circolazione ed ha ridotto la tassa sulla benzina da un dinaro a 20 centesimi di dinaro al litro; quindi non rimane altro che la Turchia ad avere una tassazione più elevata della nostra.

Un ulteriore aumento renderebbe addirittura proibitivo il consumo. Bisogna pensare che l'onere fiscale rappresenta attualmente il 600 per cento del costo del prodotto estero nei porti italiani e il 66 per cento del prezzo pagato dal consumatore (anzi in alcune zone, dove c'è lotta di prezzi, arriva al 70 per cento). Il consumatore, a causa del forte aumento degli oneri fiscali, non solo non ha potuto beneficiare delle considerevoli diminuzioni di prezzo del carburante dall'anteguerra ad ora, ma al contrario lo paga di più, anche se si tien conto del diverso valore della lira.

A proposito dell'esperimento francese, desidero chiarire che, dopo l'abolizione della tassa di circolazione e l'aumento del prezzo della benzina, in Francia si è avuto un incremento del 13,5 per cento di macchine nuove; mentre il consumo della benzina, anzichè aumentare, è leggermente diminuito da 2.480.000 tonnellate a 2.460.000 tonnellate; il che dimostra che, nonostante l'aumento delle macchine, ne è stato limitato l'uso, perchè il carburante è troppo caro. Ciò dimostra ancora che un provvedimento senza essere accoppiato ad un altro provvedimento manca perfettamente al suo scopo, come lo provano queste cifre.

Ho detto che il carburante non ha goduto dei vantaggi della diminuzione di prezzo dall'anteguerra ad oggi: infatti il prezzo di allora, di circa 60 lire al quintale, comprensive di lire 18 di diritti fiscali, oggi è di circa lire 260, di cui lire 173 rappresentano la dogana e la tassa di vendita. Ossia il prezzo da allora è cresciuto da 1 a 4,3 mentre gli oneri fiscali in esso compresi sono cresciuti da 1 a 10. Considerando i prezzi della benzina al netto degli oneri si trova che sono circa nel rapporto da 1 a 2, mentre il rapporto delle valute è da 1 a 3,67. Queste cifre e la notevole diminuzione del consumo della benzina in Italia, verificatosi dopo l'anno 1931 quando fu appli-

cato l'aumento degli oneri fiscali di lire 55 per quintale (50 lire in più di tassa di vendita e lire 5 per sopradazio *ad valorem*), il tutto pari a circa 40 centesimi al litro, portano a concludere che non solo è impossibile un ulteriore aumento, se si vuole lo sviluppo e non il regresso dell'automobilismo, ma che è tempo di decidersi ad uno sgravio di questo prodotto, che non è più di uso-voluttuario, ma è prevalentemente un genere di prima necessità.

L'Erario per dazio e tassa di vendita sulla benzina (parlo solo della benzina) introita annualmente circa 850 milioni.

Non è concepibile che lo Stato possa rinunciare a tale entrata, ma sono certo, anzi certissimo che, se si assoggettasse per qualche anno ad un sacrificio parziale, questo sarebbe largamente compensato dall'aumento rapido della circolazione automobilistica e conseguentemente dai maggiori gettiti fiscali sia sulla benzina che sulle altre attività connesse all'automobilismo.

Già nel 1925 il Governo mostrò di rendersi conto di tali necessità, deliberando, con decorrenza dal 1° agosto di detto anno, una riduzione della tassa di vendita della benzina da lire 60 a lire 30 il quintale. Purtroppo, a distanza di pochi anni, e cioè a partire dal 25 settembre 1931, venne — per ragioni di bilancio — applicato un aggravio assai maggiore della detta riduzione e precisamente di 55 lire per quintale complessivamente, come già ho detto.

Le conseguenze dannose per l'automobilismo non tardarono a farsi sentire e sono quelle che ho esposte. Bisognerebbe che questo aggravio di lire 55 al quintale, onorevole Ministro, fosse tolto. Questa è la minima riduzione indispensabile, perchè l'automobilismo possa risentirne vantaggio. Occorre un provvedimento radicale; piuttosto che una mezza misura è preferibile lasciare le cose come sono. Una riduzione lieve non farebbe che danneggiare l'Erario senza efficacia pratica, perchè il consumatore non l'apprezzerrebbe. Dato che l'Italia è ben lontana dalla saturazione automobilistica, come dimostrano i confronti già fatti con altri Paesi, è lecito presumere che, una volta alleggerito in congrua misura l'automobilismo dai gravami che troppo l'opprimono, in un tempo relativamente breve il numero delle automobili sarebbe grandemente aumen-

tato. E ne abbiamo ben bisogno, perchè, se anche il numero delle macchine in Italia si raddoppiasse, rimarrebbe sempre, in rapporto alla popolazione, a grande distanza da quello di altri Paesi. Orbene basterebbe un aumento del consumo attuale di benzina del 50 per cento per fare recuperare all'Erario l'intera perdita dovuta alla riduzione proposta di lire 55, anche a prescindere dal maggior gettito di altri tributi diretti ed indiretti.

In questo ordine di idee è già entrato recentemente il nostro Governo, come ha già detto il collega Gallenga, con la riduzione della tassa di vendita sulla benzina a favore degli stranieri nella misura di circa 45 centesimi al litro per un soggiorno di 15 giorni e di circa 90 centesimi per soggiorni più prolungati. Questo provvedimento (al quale si può solo osservare che il consumo massimo di 20 litri al giorno di benzina è piuttosto limitato) e che è integrato dalla opportunissima creazione dei « buoni alberghieri », studiata dal Sottosegretario per la stampa e la propaganda, avrà certamente una benefica ripercussione sull'incremento del turismo automobilistico estero verso il nostro Paese e varrà anche a togliere una arma dalle mani dei concorrenti stranieri che, a scopo di propaganda turistica, specialmente in Svizzera, vantano il basso prezzo della benzina nel loro Paese. A tale proposito sono ben lieto di associarmi a quanto ha egregiamente detto il collega Gallenga.

Del resto il nostro Governo ha sempre considerato in primo piano il problema del turismo e con precedenti disposizioni ha esentato dalla tassa di circolazione per 90 giorni le autovetture straniere. Purtroppo questa agevolazione, per una restrittiva interpretazione della legge, non è applicata alle autovetture di noleggio e ai torpedoni che entrano temporaneamente in Italia e che sono considerati in servizio pubblico.

La eliminazione di questa restrizione sarebbe molto utile ed io non dubito che il Governo vorrà tenere conto della mia modesta raccomandazione per una questione di lieve importanza finanziaria, ma che suscita vive lagnanze negli ambienti interessati. Un provvedimento di favore trasformerebbe i noleggiatori e le agenzie di viaggio di oltre frontiera in ottimi propagandisti a favore del turismo in Italia e giove-

rebbe all'incremento del movimento turistico straniero, specialmente nelle zone di frontiera.

Poichè ho accennato alle misure atte a favorire la circolazione automobilistica straniera nel nostro territorio, desidero far risaltare la opportunità della adozione di un provvedimento che va sempre più generalizzandosi negli Stati, che mirano ad avere un maggior numero di automobilisti stranieri, cioè la maggiore possibile semplificazione delle formalità cui sono sottoposti gli automobilisti e particolarmente la esenzione dall'obbligo della presentazione dei documenti internazionali di circolazione (certificato internazionale per autoveicoli e permesso internazionale di guida), previsti dalla Convenzione internazionale di Parigi del 24 aprile 1926, ritenendosi invece sufficienti i corrispondenti documenti nazionali rilasciati ad ogni automobilista di ogni Paese.

L'Accordo italo-svizzero del 19 dicembre 1930, la cui portata è stata estesa con un successivo accordo dell'8 aprile 1935, ha adottato misure a favore degli automobilisti svizzeri che si recano in Italia e reciprocamente agli automobilisti italiani che si recano nella Confederazione Elvetica. Si tratterebbe di rendere generale una simile disposizione con vantaggio del traffico automobilistico estero verso l'Italia.

Contro i provvedimenti da me invocati si potrebbe obiettare che l'aumento del consumo della benzina porterebbe ad una maggiore esportazione di valuta italiana all'estero. Ma l'obiezione non ha una importanza pratica di molto rilievo, perchè anche qui si crede a cifre immaginarie. In base al presunto consumo di 500 mila tonnellate annue, dato che il costo della benzina nei porti italiani è di circa 27-28 centesimi al chilogrammo, pari a centesimi 20 al litro, la somma totale dei pagamenti all'estero risulterebbe non superiore ai 140 milioni all'anno, ed anzi la cifra reale è minore a causa della produzione nazionale che attualmente, in parte sia pur piccola, è ottenuta da greggio nazionale ed in gran parte da materie prime estere di costo inferiore a quello del prodotto finito.

L'aumento del consumo di qualche centinaia di migliaia di tonnellate non potrebbe quindi arrecare un grave pregiudizio.

Comunque, finchè l'auspicato problema del

carburante nazionale non abbia la sua adeguata soluzione, ritengo che non si debba in alcun modo pregiudicare l'incremento automobilistico del Paese, anche se costi un modesto sacrificio per l'esportazione della valuta: sacrificio che con ogni probabilità sarebbe compensato dalle maggiori possibilità di esportazione della nostra industria automobilistica.

Riassumo e concludo.

Ho sottoposto all'attenzione dell'onorevole Ministro e vostra due provvedimenti:

a) Avviamento all'abolizione della tassa di circolazione (dico avviamento!).

b) Riduzione dell'onere fiscale sulla benzina.

Entrambi questi provvedimenti sono diretti allo scopo di alleggerire l'automobilismo dai pesi troppo gravi, che ora l'opprimono e ne impediscono lo sviluppo.

In sostanza il sistema fiscale dell'automobilismo verrebbe ad essere riportato al sano concetto tributario di ridurre al minimo possibile il sacrificio del singolo e ad estendere la massa dei contribuenti, incrementando così la materia tassabile. I provvedimenti proposti importano sacrifici siano pure temporanei per il bilancio dello Stato, ma dobbiamo tener presenti i vantaggi che compensano questi sacrifici:

a) In primo luogo ne deriverebbe il miglioramento e l'aumento numerico dell'automobilismo nazionale, aumento e miglioramento che, non è superfluo rilevarlo, interessano grandemente anche ai fini della difesa nazionale.

b) In secondo luogo verrebbero automaticamente ad aumentarsi le scorte dei carburanti in Paese, esigenza questa anche più importante della prima ai fini della difesa e della quale giustamente il Governo si è preoccupato nel redigere la nuova legge sul petrolio.

c) Si avrebbe poi un risveglio di attività delle fabbriche automobilistiche, delle industrie e delle attività commerciali che vi sono connesse, aumentando così la possibilità di perfezionamenti tecnici nella produzione automobilistica. Da un aumento della produzione si avrebbe la possibilità di ulteriori riduzioni di costo e quindi una maggiore spinta alla diffusione dell'automobilismo. Sia per questo, sia per i perfezionamenti nella produzione, aumenterebbero le possibilità di esportazione.

d) Verrebbe inoltre dato grande impulso a tutte le industrie turistiche, con desiderabile maggiore afflusso di valuta estera.

e) Al risveglio di tutte queste attività produttive e commerciali, corrisponderebbe necessariamente un aumento delle entrate di bilancio ed una diminuzione della disoccupazione.

Già attualmente si calcola che oltre 200.000 persone sono occupate nelle industrie, nei commerci e nei servizi creati dall'automobilismo. Sono quindi almeno 600.000 persone che ne traggono i mezzi di sussistenza.

f) Inoltre, allo stato attuale del mercato, solo un incremento del consumo della benzina potrebbe portare ad ulteriori riduzioni del suo prezzo di vendita, in conseguenza della ripartizione su un maggior quantitativo delle spese di distribuzione, le quali, ora, per le società aventi organizzazioni in tutta Italia, anche nelle zone più eccentriche e di minimo consumo, superano una volta e mezzo il costo del prodotto nei porti, al netto di oneri fiscali, e questo sarebbe un ulteriore possibile beneficio per consumatore con un nuovo impulso al consumo.

Onorevole Ministro, onorevoli Colleghi. Per quella modesta competenza, che posso avere acquistata in materia, mi sono deciso a trattare questo argomento, nella lusinga di poter fare cosa utile al Paese.

Non mi nascondo che le soluzioni proposte non sono di facile attuazione; ma in Regime Fascista anche i problemi più ponderosi, anzi appunto questi, sono affrontati con coraggio e radicalmente risolti. Sono certo quindi che così avverrà anche del problema dell'automobilismo e che anche per quello della benzina potrà trovarsi una soluzione efficace.

Vi domando scusa della lungaggine, ed ho finito. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto ed invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Acquarone, Albricci, Aldi Mai, Amantea, Ancona, Anselmi, Anselmino, Ap-
piani, Azzariti.

Bacelli, Baldi Papini, Banelli, Barcellona,
Barzilai, Bazan, Belluzzo, Bergamasco, Berio,
Beverini, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto,
Bocciardo, Bonardi, Bongiovanni, Borletti,
Brezzi, Brusati Ugo.

Caccianiga, Calisse, Campolongo, Canevari,
Carletti, Casanuova, Casertano, Casoli, Ca-
stelli, Cattaneo Giovanni, Cattaneo della Volta,
Caviglia, Celesia, Centurione Scotto, Chimienti,
Cicconetti, Ciccotti, Cini, Concini, Contarini,
Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Crespi Silvio,
Crispo Moncada, Curatulo.

D'Achiardi, D'Ancora, De Marchi, De Vito,
Devoto, Di Benedetto, Di Donato, Di Frassi-
neto, Di Frasso, Di Mirafiori Guerrieri, Di
Terranova, Di Vito, Ducci, Dudan.

Facchinetti, Faina, Falck, Fara, Felici, Fer-
rari, Flora, Forges Davanzati, Foschini, Fra-
cassi, Frascchetti.

Gaio, Gallarati Scotti, Gallenga, Gasparini
Jacopo, Gatti Girolamo, Gazzera, Gherzi Gio-
vanni, Giannini, Gigante, Giordano Davide,
Giuliano, Giuria, Giuriati, Giusti del Giar-
dino, Gonzaga, Graziosi, Guaccero, Guadagnini,
Guidi.

Imberti, Imperiali.

Joele, Josa.

Krekich.

Landucci, Lanza Branciforte, Levi, Libertini
Gesualdo, Lissia, Longhi, Loria, Luciolli.

Majoni, Mango, Manzoni, Marcello, Mare-
scalchi Arturo, Martin-Franklin, Mayer, Maz-
zoccolo, Mazzoni, Mazzucco, Miliani, Millose-
vich, Montefinale, Moresco, Morrone, Mortara,
Mosconi.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cos-
silla, Nuvoloni.

Orlando, Orsi Pietro, Orsini Baroni, Ovio.

Pascale, Perla, Perris, Perrone Compagni,
Petroni, Pinto, Pironti, Porro Ettore, Pozzo,
Pujia.

Raimondi, Raineri, Reggio, Ricci, Romano
Avezzana, Romei Longhena, Romeo delle Tor-
razze, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salvi, Sanarelli, Sandicchi, Sandrini,
Sani Navarra, San Martino, Scaduto, Scalori,
Scavonetti, Schanzer, Scialoja, Scipioni, Scotti,
Sechi, Silj, Sitta, Spezzotti, Spiller, Suardo.

Tallarigo, Tamborino, Taramelli, Tassoni,
Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo,
Theodoli di Sambuci, Todaro, Tofani, Tomasi
della Torretta, Torre, Tournon, Treccani.

Vaccari, Versari, Vicini Marco Arturo, Vi-
nassa de Regny, Visconti di Modrone.

Zoppi Gaetano.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della
votazione a scrutinio segreto sui seguenti dise-
gni di legge:

Completamento a cura ed a carico dello
Stato delle opere di sistemazione dell'ex Con-
vento degli Angioli e della Rotonda del Bru-
nellesco detta « il Castellaccio » in Firenze
(574):

Senatori votanti	190
Favorevoli	180
Contrari	10

Il Senato approva.

Norme per il trapasso di proprietà dei
beni immobili siti nelle provincie di confine
terrestre (575):

Senatori votanti	190
Favorevoli	181
Contrari	9

Il Senato approva.

Provvedimenti a favore della Reale Acca-
demia di Santa Cecilia (576):

Senatori votanti	190
Favorevoli	179
Contrari	11

Il Senato approva.

Agevolazioni tributarie per assegnazioni
gratuite di case o quartieri di abitazione a fa-

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MAGGIO 1935

miglie numerose a titolo di premio di natalità (577):

Senatori votanti	190
Favorevoli	180
Contrari	10

Il Senato approva.

Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona (578):

Senatori votanti.	190
Favorevoli	183
Contrari	7

Il Senato approva.

Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti dalla esenzione venticinquennale dall'imposta (579):

Senatori votanti	190
Favorevoli	182
Contrari	8

Il Senato approva.

Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali (580):

Senatori votanti	190
Favorevoli	182
Contrari	8

Il Senato approva.

Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 (581):

Senatori votanti	190
Favorevoli.	182
Contrari.	8

Il Senato approva.

Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in « Monti di Pegni » (582):

Senatori votanti	190
Favorevoli	174
Contrari.	16

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede alla direzione delle Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri che rimanessero prive dei Capi Missioni chiamati a funzioni di Governo e alla situazione di ruolo di questi ultimi (591):

Senatori votanti	190
Favorevoli	184
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato (595):

Senatori votanti	190
Favorevoli	181
Contrari.	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla « Società Lariana », concessionaria ed esercente il pubblico servizio di navigazione sul Lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000 (596):

Senatori votanti	190
Favorevoli	181
Contrari	9

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 289, concernente la esclusione dal beneficio della franchigia doganale delle pneumatiche e camere d'aria

per ruote da veicoli introdotte nella zona franca del Carnaro (612):

Senatori votanti.	190
Favorevoli	182
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 494, che modifica il regime doganale del fosforo bianco, giallo e rosso e dei solfuri di fosforo (613):

Senatori votanti	190
Favorevoli	178
Contrari	12

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 495, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni (614):

Senatori votanti.	190
Favorevoli	181
Contrari	9

Il Senato approva.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore Grazioli a presentare una relazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 619, riguardante l'autorizzazione della spesa di lire 33 milioni per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti di carattere militare (669).

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

Presentazione di una interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Biscaretti Guido di dar lettura dell'interrogazione presentata dal senatore Pujia.

BISCARETTI GUIDO, *segretario*:

Al ministro di grazia e giustizia per sapere se intende nominare i pretori in circa 150 preture rurali, che sono prive del titolare da più tempo, e se intende smentire la voce corrente, certamente infondata, di possibile soppressione di talune di esse.

Si chiede la risposta scritta.

PUJIA.

PRESIDENTE. Domani alle ore 15,30 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 dicembre 1934, n. 1942, recante provvedimenti concernenti la cessione delle divise e la dichiarazione del possesso di titoli emessi all'estero e del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 1, recante norme per la disciplina delle dichiarazioni alla Banca d'Italia sulle variazioni delle posizioni di credito verso l'estero e della proprietà di titoli esteri o italiani emessi all'estero (377-A - 628-A);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 dicembre 1934, n. 1943, recante sanzioni per la irregolare tenuta delle contabilità e della corrispondenza di banche e cambiavolute riferentisi a pagamenti fuori d'Italia ed al commercio dei cambi (378);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 dicembre 1934-XIII, n. 2173, relativo alla estensione facoltativa alle Colonie Italiane delle disposizioni di cui ai Regi decreti-legge nn. 1942 e 1943, in data 8 dicembre 1934-XIII, concernenti la cessione delle divise e la dichiarazione del possesso dei titoli emessi all'estero e relative sanzioni (484);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 36, recante modificazioni al Testo Unico delle disposizioni sul reclutamento degli ufficiali del Regio Esercito, approvato con Regio decreto 21 marzo 1929, n. 629 (502);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 233, contenente disposizioni relative ai procedimenti e riscontri per l'esecuzione di spese (538);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali (551);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonchè altri indifferibili provvedimenti, e convalidazione, del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 406, relativo a prelievemento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (552);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in colonia e dei sudditi coloniali nel Regno (554);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica (558);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali (559);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1229, che autorizza l'assunzione di impegni per la complessiva somma di 1.200.000.000 lire, negli esercizi 1934-35 e seguenti per il rinnovamento del materiale aeronautico e per la ricostituzione delle scorte (570);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 315, concernente una nuova ripartizione del fondo di lire 1.200.000.000 per spese straordinarie per l'aeronautica (571);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 478, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 5.375.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie e urgenti per il Po e l'Adige (572);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 342, recante provvedimenti per la chiusura delle operazioni

di liquidazione della Unione edilizia nazionale (573);

Aumento di fondi per contributi relativi alla costruzione di sylos da cereali (583);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 305, recante provvidenze a favore dei produttori di bozzoli per la campagna bacologica 1935 (590);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 aprile 1935-XIII, n. 441, contenente norme sulle attribuzioni del Comitato corporativo centrale (592);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 257, che approva una Convenzione stipulata tra il Ministero dell'Aeronautica e la Compagnia nazionale aeronautica per la cessione allo Stato dell'aeroporto del Littorio (593);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1935-XIII, n. 360, che approva la Convenzione 13 febbraio 1935-XIII, aggiuntiva a quella stipulata il 4 gennaio 1935-XIII, tra lo Stato e la Compagnia nazionale aeronautica, riguardante il trasferimento in proprietà dello Stato dei beni costituenti l'Aeroporto del Littorio (594);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1935-XIII, n. 432, riflettente la concessione di un contributo annuo a favore dell'Ente per la colonizzazione della Tripolitania e della Cirenaica (611);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 423, che autorizza i comuni ad emettere disposizioni regolamentari intese a vietare l'uso di segnalazioni acustiche degli autoveicoli anche nelle ore del giorno in determinate zone e vie cittadine (615);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 264, concernente la rettifica e la delimitazione delle circoscrizioni del Governatorato di Roma e dei comuni finitimi (616);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 504, per la concessione d'un sussidio straordinario di esercizio alla Società esercente la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico (617);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 590, che ha dato

approvazione agli Accordi di carattere commerciale fra l'Italia e la Gran Bretagna stipulati in Roma, mediante scambio di Note, il 18 marzo 1935 e il 27 aprile dello stesso anno (624);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 608, che ha dato approvazione all'Accordo (scambio di Note) italo-svizzero dell'8 aprile 1935 concernente la circolazione dei veicoli automobili fra i due Paesi (625);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1935-XIII, n. 609, che ha dato approvazione al Protocollo fra l'Italia e l'Ungheria stipulato in Roma il 20 aprile 1935 per la istituzione e il funzionamento di un ufficio doganale ungherese nel porto di Fiume (626);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935-XIII, n. 565, relativo ai limiti di età pel collocamento a riposo del personale direttivo ed insegnante degli Istituti d'istruzione (627);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1935-XIII, n. 545, riguardante la costruzione della strada litoranea libica tra il confine tunisino e quello egiziano (630);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 571, che estende

al personale delle nuove costruzioni ferroviarie presso il Ministero dei lavori pubblici le disposizioni contenute nella legge 11 gennaio 1934, n. 112, che stabilisce il compenso da corrispondere agli agenti esonerati in applicazione del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596, posteriormente al 30 aprile 1933 (631).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 579, concernente l'approvazione di una Convenzione fra lo Stato ed il Comune di Torino per la costruzione di un palazzo per gli alti Comandi militari (632).

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 (620).

La seduta è tolta alle ore 20,40.

PROF. GIOACCHINO LAURENTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.