

XXXVIIIª SEDUTA

VENERDÌ 31 MAGGIO 1935 - Anno XIII

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	1414		
Disegni di legge:				
(Approvazione):				
« Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna » (598).	Pag.	1416	« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1935-XIII, n. 606, concernente agevolazioni tributarie in materia di tasse di registro » (636)	1425
« Norme per la riforma degli Istituti per le Case popolari e per la costituzione di un Consorzio nazionale fra gli Istituti predetti » (599).		1416	« Disciplina della produzione e del commercio degli estratti alimentari di origine animale e vegetale e dei prodotti affini » (661).	1438
« Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissariato per la provincia di Napoli » (600).		1419	« 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, n. 337, relativo al premio per la seta tratta » (670).	1439
« Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione » (601).		1419	« 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)	1439
« Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data » (602).		1421	(Discussione):	
« Costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma » (607).		1421	« Disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli » (651).	1426
« Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzioni edilizie in Livorno » (608)		1421	CRESPI SILVIO.	1426
« Tassa sui proventi dei trasporti di persone e bagagli sulle ferrovie dello Stato » (610).		1423	Petizioni (Discussione):	
« Disposizioni per il personale giudiziario e per le circoscrizioni giudiziarie del Regno » (618).		1424	SANDRINI, <i>presidente della Commissione</i>	1415
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º 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).		1425	Registrazioni con riserva (Discussione):	
			CONCINI, <i>presidente della Commissione</i>	1414
			Ringraziamenti	1414
			Votazione a scrutinio segreto:	
			(Risultato)	1440

La seduta è aperta alle ore 11.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Aldi Mai per giorni 1; Bergamasco per giorni 1; Broglia per giorni 1; Cogliolo per giorni 1; Conti per giorni 1; Falck per giorni 3; Farina per giorni 1; Giannini per giorni 1; Giardini per giorni 2; Marescalchi Arturo per giorni 1; Miari per giorni 1; Millosevich per giorni 1; Prampolini per giorni 2; Rebaudengo per giorni 2; Sarrocchi per giorni 1; Suardo per giorni 1; Thaon di Revel gr. amm. Paolo per giorni 1; Vicini Marco Arturo per giorni 1; Vinassa de Regny per giorni 1; Viola per giorni 1; Zoppi Ottavio per giorni 1.

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

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del senatore Garroni ho ricevuto la seguente lettera di ringraziamento:

Genova, 30 maggio 1935-XIII.

Ringrazio V. E. per le deferenti parole pronunciate in commemorazione del mio buon Papà, e porgo i sensi della mia gratitudine al Senato per la parte presa al mio dolore. Con profondo e devoto ossequio.

VITTORIO GARRONI.

Discussione sulle registrazioni con riserva eseguite dalla Corte dei conti nell'anno 1934 (Doc. LXXVIII).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sulla relazione della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva. L'onorevole presidente della Commissione, senatore Concini, ha facoltà di parlare.

CONCINI, *presidente della Commissione*. Io

ho presentato, a nome della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva, la relazione riassuntiva nella quale ho spiegato che si tratta semplicemente di decreti riguardanti il collocamento a disposizione dei prefetti in numero superiore a quello prescritto dalla legge sull'ordinamento gerarchico. Il numero stabilito da tale legge è di 15; siccome è stato messo a disposizione un numero di prefetti superiore, si è verificata una violazione di legge. La Corte dei conti ha rifiutato in prima sede la registrazione e, su domanda del Consiglio dei Ministri, ha in seguito proceduto alla registrazione con riserva. La violazione di legge è palese, la Corte dei conti ha operato come la sua legge fondamentale prescrive, e quindi la Commissione referente, poichè i provvedimenti menzionati sono determinati da ragioni di carattere eminentemente politico e di alta amministrazione la cui valutazione spetta al Governo, propone di prendere atto dei provvedimenti medesimi.

PRESIDENTE. Il Senato ha udito. La Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva propone che l'Assemblea prenda atto dei Regi decreti in data 11 gennaio 1934-XII che riguardano il collocamento a disposizione del Ministero dell'interno dei seguenti prefetti: Nicola Mattei, Giovanni Niutta, Sergio Dompieri, Ruggero Palmeri, Gaspare Viola, Luigi Miranda e Giuseppe Caratti.

Pongo ai voti la proposta della Commissione; chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

La Commissione propone altresì che si prenda atto del Regio decreto 12 luglio 1934-anno XII, con il quale il comm. rag. Neos Dinale veniva nominato prefetto di seconda classe e messo a disposizione del Ministero dell'interno.

Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

È approvata.

La Commissione infine propone che si prenda atto dei Reali decreti in data 30 luglio 1934-anno XII, con i quali venivano messi a disposizione i prefetti Michele Chiaromonte, Piero Ducceschi, Luigi Cambiaggio e Giovanni Rizzo.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

È approvata.

Discussione sulle proposte della Commissione per le petizioni (Doc. LXXXI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione su un elenco di petizioni.

Ha facoltà di parlare il senatore Sandrini, presidente della Commissione per le petizioni.

SANDRINI, *presidente della Commissione per le petizioni*. Sono pervenute alla Commissione per le petizioni dodici petizioni che sono state tutte esaminate. In merito a ciascuna di esse è stata fatta una singola proposta che potete leggere nella relazione della Commissione. L'esame di queste petizioni non ha segnalato nessun caso degno di particolare menzione. Per due di esse fu proposto l'ordine del giorno puro e semplice; per le altre fu proposto il rinvio ai competenti Ministeri con o senza una speciale raccomandazione.

La Commissione è a disposizione del Senato per qualunque spiegazione si voglia chiedere in merito.

PRESIDENTE. Il Senato ha udito.

Se nessuno chiede la parola sugli oggetti delle singole petizioni e sulle conclusioni della Commissione così come sono stati riferiti, gli uni e le altre, nello stampato che gli onorevoli Colleghi hanno sott'occhi, porrò singolarmente ai voti le proposte della Commissione stessa.

1. Il dott. Mario Santa Croce, ex impiegato ferroviario, si duole del provvedimento pel quale egli ritiene di essere stato ingiustamente esonerato dal servizio.

La Commissione propone il rinvio al Ministero delle comunicazioni.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

2. Il dott. Giuliano Musotto, medico invalido di guerra, si duole di non aver ottenuto nè una giusta liquidazione di pensione di guerra, nè una stabile sistemazione d'impiego.

La Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

3. L'ex carabiniere Angelo Pettenò chiede di essere sottoposto a nuovi accertamenti

sanitari per le ferite riportate durante il servizio militare.

La Commissione propone il rinvio al Ministero della guerra.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

4. Il sig. Ettore Bosello fa voti perchè sia presa in considerazione una sua proposta di legge diretta a risolvere alcuni casi speciali di tecnici dentisti delle Venezia.

La Commissione propone il rinvio al Ministero dell'interno.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

5. Il sig. Gastone Angeli fa voti perchè sia presa in considerazione una sua proposta per la sistemazione di alcuni casi specialissimi di dentisti pratici delle Venezia.

La Commissione propone il rinvio al Ministero dell'interno.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

6. Il dott. Tommaso Forte, Regio Notaio, fa voti perchè siano prese in considerazione alcune sue proposte di riforma alla legge notarile.

La Commissione propone il rinvio al Ministero di grazia e giustizia.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

7. Il sig. Norberto Grazzina si associa alla petizione del sig. Ettore Bosello per la sistemazione di alcuni casi specialissimi di dentisti pratici delle Venezia.

La Commissione propone il rinvio al Ministero dell'interno.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

8. Il sig. Ferdinando Susmel fa voti per la sistemazione di alcuni casi specialissimi di dentisti pratici delle Venezia.

La Commissione propone il rinvio al Ministero dell'interno.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

9. Il sig. Bruno De Panzera invoca dei provvedimenti a favore dei perseguitati politici per atti del cessato regime austriaco.

La Commissione propone il rinvio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

10. Il sig. Giuseppe Suban invoca provvedimenti per la repressione delle unioni illecite.

La Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

11. Il prof. Saverio Sechini invoca provvedimenti legislativi per la riduzione dei canoni enfiteutici su piccoli lotti di terreno adibiti a costruzione di case di tipo operaio.

La Commissione propone il rinvio al Ministero di grazia e giustizia.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

12. Il sig. Antonio Bilucaglia, invalido di guerra, ex austriaco, chiede un provvedimento che gli accordi un permanente indennizzo.

La Commissione propone il rinvio al Ministero della guerra.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

Approvazione del disegno di legge: « Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna » (N. 598).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, segretario, legge lo Stampato N. 598.

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 completare la sistemazione edilizia della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna sarà stipulata fra lo Stato e gli Enti locali una convenzione suppletiva da approvarsi con decreto del Ministro dell'educazione nazionale di concerto con i Ministri dell'interno, delle finanze e dei lavori pubblici.

L'alta sorveglianza sui lavori è deferita al Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 2.

È autorizzata a tale fine la spesa di lire 10 milioni quale contributo dello Stato, che non potrà essere aumentato per alcun motivo, e che sarà inserita nel bilancio del Ministero dell'educazione nazionale, per lire 3.500.000 in ciascuno degli esercizi 1937-38 e 1938-39 e per lire 3.000.000 nell'esercizio 1939-40.

(Approvato).

Art. 3.

Sono estese a tutti gli atti e contratti relativi alla esecuzione dei lavori affidati al detto Consorzio le disposizioni contenute nella precedente convenzione 19 ottobre 1929-VII e le esenzioni e facilitazioni fiscali concesse per i lavori eseguiti in base alla detta convenzione.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Norme per la riforma degli Istituti per le Case popolari e per la costituzione di un Consorzio nazionale fra gli Istituti predetti » (N. 599).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Norme per la riforma degli Istituti per le case popolari

SLLEGIATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1935

e per la costituzione di un Consorzio nazionale fra gli Istituti predetti ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario, legge lo Stampato N. 599.*

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.

Con decreto Reale potrà essere costituito in ciascun capoluogo di provincia un Istituto autonomo provinciale per le case popolari, che svolgerà la propria attività a beneficio delle classi meno abbienti, in tutti quei comuni della circoscrizione provinciale nei quali se ne manifesti il bisogno.

Gli Istituti autonomi provinciali per le case popolari, con l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, potranno costituire nei comuni della rispettiva circoscrizione, ove sia necessario, apposite sezioni locali.

La gestione ed il bilancio di tali sezioni saranno tenuti distinti.

(Approvato).

Art. 2.

Nei capoluoghi di provincia ove già esistono Enti o Istituti autonomi per le case popolari, questi, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, saranno riconosciuti come Istituti autonomi provinciali.

Del pari il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto, potrà riconoscere come sezioni locali degli Istituti provinciali, gli Enti od Istituti autonomi per case popolari che già esistano in altri comuni della rispettiva circoscrizione, salvo che essi non abbiano sufficienti attività per far fronte ai loro debiti, nel qual caso saranno invece messi in liquidazione coatta ai sensi dell'articolo 10 del Reale decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2655.

Col decreto di riconoscimento degli Istituti provinciali sarà provveduto altresì all'approvazione del nuovo statuto organico, il quale, salvo gli emendamenti o le aggiunte che si

rendessero necessari in rapporto alle particolari esigenze locali e condizioni di ciascun Istituto, dovrà riportare le norme fondamentali di uno statuto-tipo da emanarsi con decreto Reale su proposta del Ministro dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 3.

Qualora nello stesso capoluogo di provincia o nello stesso comune esistano più di un Ente od Istituto per le case popolari, ove se ne ravvisi la opportunità e la convenienza, potrà esserne disposta la fusione.

In caso diverso è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici stabilire quale di tali Enti od Istituti debba assumere la funzione di Istituto provinciale o di sezione di esso, conservando gli altri la propria personalità giuridica.

(Approvato).

Art. 4.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'interno, potranno essere incorporati negli Istituti autonomi provinciali per le case popolari o nelle rispettive sezioni locali anche le gestioni comunali o provinciali per le case popolari, sempre che sia riconosciuto che esse abbiano sufficienti attività per far fronte ai loro debiti e siano in grado di svolgere attività proficua.

Il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto, potrà pure disporre l'incorporazione negli Istituti provinciali per le case popolari delle gestioni speciali attualmente esistenti, di cui all'articolo 7, nn. 4 e 7, del Testo Unico 30 novembre 1919, n. 2318.

Nell'uno e nell'altro caso, per la incorporazione, sarà necessario il preventivo parere del Presidente dell'Istituto provinciale.

(Approvato).

Art. 5.

Nel caso in cui, ai sensi dell'articolo 2, Enti od Istituti già esistenti siano riconosciuti come Istituti autonomi provinciali o come sezioni locali di Enti provinciali, i detti Istituti

tuti provinciali e le dette sezioni si considereranno di diritto cessionari di tutti i diritti, ragioni ed azioni di qualsiasi genere, giudiziarie o non, senza eccezione alcuna, di tutte le proprietà mobiliari od immobiliari, titoli o crediti, e di quanto altro sia di spettanza degli Enti od Istituti preesistenti, e ne assumeranno tutte le obbligazioni passive, con impegno di soddisfarle nel loro importo integrale.

La disposizione di cui al presente articolo vige altresì nei casi di fusione di cui all'articolo 3, e nei casi in cui, ai sensi dell'articolo 4, le gestioni comunali o provinciali o le gestioni speciali per case popolari siano incorporate negli Istituti provinciali o nelle sezioni locali di essi.

Gli atti relativi ai trasferimenti di proprietà e di crediti di cui al presente articolo saranno registrati con tassa fissa, come a tassa fissa saranno altresì soggette le formalità ipotecarie e le volture catastali, salvo gli emolumenti spettanti ai Conservatori.

(Approvato).

Art. 6.

I presidenti degli Istituti autonomi provinciali sono nominati con decreto Reale su proposta del Ministro dei lavori pubblici.

Nei casi nei quali se ne ravvisi la necessità potrà con lo stesso decreto Reale essere nominato un vice presidente il quale sostituirà il presidente nei casi d'impedimento od assenza.

Nello statuto, di cui all'articolo 2, saranno determinati il numero dei componenti il Consiglio di amministrazione, comunque non inferiore a cinque, il numero dei sindaci incaricati della revisione della gestione, il modo della loro elezione ed eventualmente le categorie entro le quali debbano essere scelti.

Il presidente, il vice presidente e i consiglieri durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati o rieletti.

Le attribuzioni del presidente e del Consiglio di amministrazione saranno precisate con le norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 9.

(Approvato).

Art. 7.

Fermo restando che anche gli Istituti autonomi provinciali per le case popolari e le

rispettive sezioni sono sottoposti alla vigilanza del Ministero dei lavori pubblici, ad essi saranno applicabili le norme vigenti in materia di edilizia popolare ed economica in quanto non siano contrarie alle disposizioni della presente legge o con esse incompatibili.

(Approvato).

Art. 8.

Con decreto Reale, da emanarsi su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, sarà costituito un Consorzio nazionale fra gli Istituti autonomi provinciali per le case popolari, con lo scopo di promuovere e coordinare l'azione degli Istituti stessi. Al detto Consorzio parteciperanno inoltre quegli altri Enti od Istituti che abbiano conservato la propria personalità, giusta il disposto del secondo comma dell'articolo 3.

Il predetto Consorzio nazionale avrà personalità giuridica e facoltà di imporre a tutti gli Enti consorziati un contributo annuo nella misura che, su sua proposta, sarà, anno per anno, fissata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze.

Con lo stesso decreto Reale di costituzione del predetto Consorzio sarà provveduto al suo ordinamento ed alla determinazione delle sue funzioni e dei rapporti di esso sia con lo Stato sia con i singoli Enti consorziati.

Dalla data di costituzione del Consorzio medesimo cesserà di esistere la Commissione di cui all'articolo 11 del Regio decreto-legge 10 marzo 1926, n. 386.

(Approvato).

Art. 9.

Il Governo del Re è autorizzato ad emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge le norme occorrenti per l'attuazione di essa.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissariato per la provincia di Napoli » (N. 600).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissariato per la provincia di Napoli ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario, legge lo Stampato N. 600.*

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.

La composizione della Giunta speciale presso la Corte di appello di Napoli, istituita in forza dell'articolo 17 del decreto-legge luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 219 è così modificata:

1° un magistrato della medesima Corte d'appello designato dal presidente di questa - presidente;

2° l'ingegnere capo dell'ufficio tecnico di finanza di Napoli - membro;

3° un rappresentante del Sindacato provinciale della Federazione nazionale fascista dei proprietari di fabbricati nel caso che l'espropriazione riguardi edifici o un rappresentante dell'Unione provinciale fascista degli agricoltori qualora riguardi fondi rustici - membro.

Nel caso di assenza o di impedimento i suddetti saranno sostituiti rispettivamente da un altro magistrato della Corte d'appello di Napoli, da un delegato dell'ingegnere capo dell'Ufficio tecnico di finanza, da un altro dei rappresentanti rispettivamente designati dai suindicati uffici sindacali.

I membri designati da tali uffici dureranno in carica un biennio e possono essere riconfermati. Essi saranno scelti fra gli ingegneri particolarmente esperti in materia, iscritti al Sindacato provinciale fascista ingegneri.

(Approvato)

Art. 2.

Qualora gli espropriati entro il termine all'uopo stabilito non abbiano presentato i contratti di locazione, di cui all'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per determinare l'onere delle spese ai fini dell'articolo 20 del decreto-legge luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 219, si ha riguardo non alla offerta provvisoria della indennità, bensì all'importo di essa che verrà a determinarsi per effetto della presentazione dei contratti dopo il termine anzidetto.

(Approvato).

Art. 3.

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

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione » (N. 601).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario, legge lo Stampato N. 601.*

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

Art. 1.

È approvato il piano regolatore edilizio e di ampliamento di Littoria, il quale, vistato dal Ministro dei lavori pubblici in due planimetrie

in iscala 1 : 2000, sarà depositato all'archivio di Stato.

È approvato il regolamento tecnico, allegato A; il quale, munito del visto del Ministro dei lavori pubblici, sarà depositato all'archivio di Stato.

(Approvato).

Art. 2.

Le aree comprese nel perimetro del piano regolatore di Littoria passano con decorrenza dal 15 aprile 1935 in proprietà al comune stesso, il quale sarà tenuto a corrispondere all'Opera nazionale per i combattenti all'atto della vendita una indennità fissa di lire 10.000 ad ettaro, oltre alla metà della differenza, che venisse eventualmente ottenuta in occasione della vendita delle aree da parte del comune, tra lire 5 al metro quadrato e l'effettivo prezzo di cessione risultante da atto pubblico.

Le aree destinate a giardini pubblici, a vie o a piazze o edifici destinati a pubblici servizi di carattere comunale, passano gratuitamente in proprietà al comune di Littoria. Qualora sulle aree passate in proprietà al comune di Littoria in forza del presente articolo, questo intendesse procedere a costruzioni edilizie con qualsiasi altra destinazione, dovrà preventivamente versare all'Opera nazionale combattenti l'indennità fissa in ragione di lire 1 al metro quadrato sul terreno occupato dalle costruzioni stesse e loro annessi o comunque sottratto alla vendita a terzi.

Nel caso che entro dieci anni dall'inizio delle costruzioni edilizie predette, queste fossero cedute a terzi, sarà determinato il valore dell'area sulla base dei terreni limitrofi e il comune di Littoria dovrà pure corrispondere la differenza di cui al 1° comma del presente articolo.

(Approvato).

Art. 3.

Restano eccettuate dalla cessione al comune le aree riservate all'Opera nazionale per i combattenti per lo svolgimento di proprie attività edilizie; dette aree saranno indicate in apposita planimetria controfirmata dal Ministro dei lavori pubblici e dal Presidente

dell'Opera nazionale per i combattenti e depositate all'archivio di Stato.

(Approvato).

Art. 4.

La tassa di registro e di trascrizione ipotecaria sui trasferimenti di proprietà al comune di Littoria degli immobili occorrenti per l'esecuzione del piano regolatore approvato colla presente legge, è stabilita nella misura fissa di lire 10 per ogni trapasso e per ogni trascrizione.

(Approvato).

Art. 5.

È concessa l'esenzione dalla imposta sui fabbricati e dalle relative sovraimposte, comunale e provinciale, per il periodo di venticinque anni, ai privati e agli Enti di qualsiasi specie, comprese le Società cooperative, che, in conformità al piano regolatore, abbiano, entro cinque anni dalla data della promulgazione della presente legge, compiuto le costruzioni di case per abitazioni civili, uffici o negozi.

(Approvato).

Art. 6.

Per la esecuzione del piano è assegnato il termine di anni dieci dalla promulgazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 7.

Il Governo del Re ha facoltà di approvare con Regio decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, le parziali modificazioni del piano regolatore di cui all'articolo 1, che nel corso della sua attuazione si rendessero necessarie.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data » (N. 602).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario*, legge lo Stampato N. 602.

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.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, fra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta ed il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè al relativo Protocollo di firma di pari data.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore alle condizioni e nei termini previsti dall'articolo III del primo dei Protocolli di cui all'articolo 1°.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma » (N. 607).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario*, legge lo Stampato N. 607.

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

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 12.000.000 per la costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma.

(Approvato).

Art. 2.

Il Ministro delle finanze provvederà con propri decreti alla iscrizione nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici della predetta somma di lire 12 milioni ripartita nei due esercizi 1935-36 e 1936-1937.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzioni edilizie in Livorno » (N. 608).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzioni edilizie in Livorno ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario*, legge lo Stampato N. 608.

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.

Nella spesa occorrente per le opere di risanamento della città di Livorno nelle zone Quattro Mori, San Giovanni, San Francesco e Santa Giulia, lo Stato concorrerà per due terzi della spesa ed in ogni caso per una somma non superiore a lire 15.000.000.

Per il restante della spesa di lire 7.500.000 lo Stato concorrerà nel pagamento del 2 per cento sugli interessi dei mutui che il Comune di Livorno dovesse contrarre per l'esecuzione delle opere stesse.

Il piano generale sarà approvato a termini della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sentito il Consiglio superiore di sanità; i successivi piani particolareggiati di esecuzione, con decreti del Ministro dei lavori pubblici, previa la pubblicazione a termini della citata legge 25 giugno 1865, n. 2359, ed il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'erogazione del contributo avverrà con le norme in vigore giusta il decreto ministeriale 30 giugno 1925.

(Approvato).

Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 5.000.000 per la costruzione del Palazzo del Governo, del Palazzo degli Uffici e di una Caserma di fanteria.

(Approvato).

Art. 3.

Il Ministro delle finanze è autorizzato, a provvedere con propri decreti alla iscrizione della somma per l'esecuzione dei lavori previsti negli articoli precedenti per l'ammontare complessivo di lire 20.000.000 nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, dei quali lire 10.000.000 nell'esercizio finanziario 1935-36 e lire 10.000.000 nell'esercizio 1936-37.

(Approvato).

Art. 4.

Per l'esecuzione del piano di risanamento, per la quale è assegnato il termine di dieci anni dalla pubblicazione della presente legge, si applicheranno le norme seguenti:

Nessuno avrà diritto a indennità per la risoluzione dei contratti di locazione conseguente alle espropriazioni da eseguirsi per il piano di risanamento.

L'indennità dovuta ai proprietari degli immobili espropriati sarà determinata in base alla media tra il valore venale e l'imponibile agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati, capitalizzato a un tasso dal 3,50 per cento al 7 per cento, a seconda delle condizioni della località, delle condizioni igieniche dell'edificio, dello stato di conservazione e di stabilità e delle altre condizioni dell'edificio stesso.

(Approvato).

Art. 5.

Per l'esecuzione degli espropri degli stabili compresi nei progetti del piano di risanamento, il Comune può a suo insindacabile giudizio seguire la procedura normale stabilita dalla legge di espropriazione per causa di pubblica utilità 25 giugno 1865, n. 2359, oppure seguire la procedura speciale abbreviata di cui al successivo articolo.

Qualora il comune scelga di seguire la procedura normale, i termini stabiliti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, possono essere abbreviati con decreto del Prefetto da pubblicarsi nei modi di legge.

(Approvato).

Art. 6.

Per la procedura abbreviata si seguiranno le seguenti norme:

a) Il prefetto della provincia di Livorno, in seguito a richiesta del comune, dispone perchè, in contraddittorio col comune stesso e con i rispettivi espropriandi, venga formato lo stato di consistenza dei beni da espropriarsi e sulle risultanze dello stato di consistenza ed in base ai criteri di valutazione di cui all'articolo 4 della presente legge, sentito

ove occorra un tecnico da lui scelto nell'albo degli ingegneri della provincia di Livorno, determina la somma che dovrà depositarsi alla Cassa depositi e prestiti, quale indennità di espropriazione unica ed inscindibile per ogni proprietà a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa.

Tale provvedimento è notificato agli espropriandi nella forma delle citazioni.

b) Nel decreto di determinazione delle indennità il prefetto deve pure stabilire i termini entro i quali l'espropriante deve eseguire il deposito presso la Cassa depositi e prestiti dell'importo dell'indennità di cui sopra.

c) Effettuato il deposito, l'espropriante dovrà richiedere al prefetto il decreto di trasferimento di proprietà e di immissione in possesso degli stabili contemplati nello stato di consistenza dei beni di cui al comma a) del presente articolo.

d) Tale decreto del prefetto deve essere, a cura dello espropriante, trascritto all'Ufficio delle ipoteche e successivamente notificato agli interessati nella forma delle citazioni. La notificazione del decreto tiene luogo di presa di possesso dei beni espropriati.

e) Nei trenta giorni successivi alla notificazione suddetta gli interessati possono proporre davanti l'autorità giudiziaria competente le loro opposizioni relativamente alla misura delle indennità come sopra determinate.

f) Trascorsi i trenta giorni dalla notificazione di cui al comma d) del presente articolo senza che sia stata prodotta opposizione, l'indennità come sopra determinata e depositata diviene definitiva.

g) Le opposizioni di cui al comma e) del presente articolo sono trattate con la procedura stabilita dall'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359; ma per la eventuale nuova valutazione debbono applicarsi i criterî ed i riferimenti stabiliti dall'articolo 4 della presente legge.

(Approvato).

Art. 7.

Tutte le costruzioni eseguite sia dai privati che dal comune e suoi concessionari entro i termini stabiliti nel decreto di approvazione dei singoli piani particolareggiati di esecuzione

e in ogni caso non oltre il termine stabilito per l'attuazione del piano di risanamento, ai sensi dell'articolo 4 della presente legge, godranno della esenzione venticinquennale dalla imposta e dalle sovraimposte, comunale e provinciale, sui fabbricati.

(Approvato).

Art. 8.

La tassa di registro e di trascrizione ipotecaria sui trasferimenti di proprietà al comune di Livorno, degli immobili occorrenti per la esecuzione del piano di risanamento, è stabilita nella misura fissa di lire 10 per ogni atto e per ogni trascrizione.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: «Tasse sui proventi dei trasporti di persone e bagagli sulle ferrovie dello Stato» (N. 610).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: «Tasse sui proventi dei trasporti di persone e bagagli sulle ferrovie dello Stato».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario, legge lo Stampato N. 610.*

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

Art. 1.

I prezzi indicati nelle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone, approvati col Regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, nonchè quelli per i trasporti a bagaglio, di cui al decreto 8 settembre 1934 dei Ministri segretari di Stato per le comunicazioni e per le finanze, comprendono:

a) le tasse erariali di cui alle leggi 6 aprile 1862, n. 542; 14 giugno 1874, n. 1945 (2ª serie) e 29 marzo 1900, n. 101;

b) la tassa e la sopratassa di bollo di cui alle leggi 14 luglio 1912, n. 835 e 29 dicembre 1912, n. 1365, ed i decreti luogotenenziali 9 dicembre 1915, n. 1806 e 19 ottobre 1916, numero 1365;

c) il contributo a favore dell'Opera di previdenza di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641.

(Approvato).

Art. 2.

Oltre le tasse erariali, la tassa e la sopratassa di bollo ed il contributo a favore dell'Opera di previdenza, di cui al precedente articolo 1, nei prezzi suddetti sono altresì conglobati:

a) gli aumenti per le tariffe relative ai trasporti delle persone, di cui alla legge 23 luglio 1914, n. 742, ai decreti luogotenenziali 20 febbraio 1916, n. 222 e 18 maggio 1916, n. 689, e Regio decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, convertito nella legge 18 maggio 1926, n. 562;

b) gli aumenti per la tariffa dei trasporti a bagaglio, di cui al Regio decreto-legge 29 ottobre 1920, n. 1523, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, ed al Regio decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, convertito nella legge 18 maggio 1926, n. 652, e successive modificazioni.

(Approvato).

Art. 3.

È applicabile alle tariffe di cui alla presente legge il disposto dell'articolo 12 del Regio decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2159, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, restando interamente devoluto alle ferrovie dello Stato l'importo integrale degli aumenti riguardanti i trasporti di persone e cose, anche per quanto concerne le linee di proprietà privata esercitate dallo Stato, comprese le quote riferentisi alle tasse erariali ed alla tassa e sopratassa di bollo.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per il personale giudiziario e per le circoscrizioni giudiziarie del Regno » (N. 618)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Disposizioni per il personale giudiziario e per le circoscrizioni giudiziarie del Regno ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, segretario, legge lo Stampato N. 618.

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

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1935, il numero dei giudici e sostituti procuratori del Re, addetti al Ministero di grazia e giustizia, fissato nella tabella B, annessa al Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1281, è diminuito di tre, ed i relativi posti sono portati in aumento del numero complessivo dei giudici e sostituti procuratori del Re, risultante dalle attuali piante organiche.

(Approvato).

Art. 2.

Ai concorsi per l'ingresso nelle carriere della Magistratura sono ammessi i laureati in giurisprudenza di età non inferiore agli anni ventuno e non superiore ai trenta, alla data dei relativi bandi di concorso, ferme restando le disposizioni vigenti per l'elevamento dei limiti di età nei casi stabiliti dalle disposizioni stesse.

(Approvato).

Art. 3.

Per un quinquennio dal giorno dell'entrata in vigore della presente legge è in facoltà del Ministro di grazia e giustizia di nominare uditori giudiziari in soprannumero ai posti stabiliti complessivamente in 350 dalle tabelle A e B allegate alla legge 17 aprile 1930, nu-

mero 421, purchè siano mantenuti vacanti altrettanti posti nei gradi superiori del ruolo delle Preture e di quelli dei Tribunali e delle Corti, globalmente considerati.

È abrogata la prima parte dell'articolo 23 della legge 5 giugno 1933, n. 557.

(Approvato).

Art. 4.

È istituita la sede della Pretura nel comune di Galeata, con giurisdizione sui comuni di Civitella di Romagna, di Galeata e di Santa Sofia. A tale effetto i comuni di Civitella di Romagna e di Galeata sono distaccati dalla Pretura di Forlì e il comune di Santa Sofia è distaccato dalla Pretura di Bagno di Romagna.

I comuni di Sarsina e di Sorbano sono distaccati dalla Pretura di Cesena ed aggregati alla Pretura di Bagno di Romagna.

(Approvato).

Art. 5.

A decorrere dal 1° luglio 1935 il Tribunale di Taranto è distaccato dalla Corte d'appello di Bari ed è aggregato alla Sezione di Corte di appello di Lecce.

(Approvato).

Art. 6.

Con Regi decreti, su proposta del Ministro di grazia e giustizia, saranno emanate le norme occorrenti per l'attuazione della presente legge, anche per quanto riguarda la data in cui andranno in vigore le modificazioni stabilite dall'articolo 4, e sarà provveduto alla istituzione presso gli uffici giudiziari dei posti di giudice o sostituto procuratore del Re indicati nell'articolo 1°.

Nulla è innovato al disposto degli articoli 26, capoverso 2°, della legge 5 giugno 1933, numero 557 e 17 del Regio decreto-legge 28 settembre 1933, n. 1282, convertito nella legge 28 dicembre 1933, n. 1849.

(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. 327, concernente la istituzione di un Ispettorato del teatro alla dipendenza del Sottosegretariato di Stato per la stampa e la propaganda » (N. 629).

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

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario:*

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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 9 maggio 1935-XIII, n. 606, concernente agevolazioni tributarie in materia di tasse di registro » (N. 636).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1935-XIII, n. 606, concernente agevolazioni tributarie in materia di tasse di registro ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario:*

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 maggio 1935-XIII, n. 606, concernente agevolazioni tributarie in materia di tasse di registro.

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: «Disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli» (N. 651).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: «Disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario, legge lo Stampato N. 651.*

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

CRESPI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI. Onorevoli colleghi, nonostante l'ora mi sono permesso di domandare la parola su questo disegno di legge, perchè mi pare opportuno che il Senato esprima il suo giudizio su un argomento di così grande importanza. Sono parecchi anni che in questa Aula noi chiediamo di disciplinare i trasporti-merce a mezzo degli autoveicoli; sono parecchi anni che noi denunciavamo in quest'Aula che una grande parte dello sbilancio ferroviario è dovuta alla concorrenza degli autoveicoli: ma finora nulla si è fatto al riguardo. Ecco però finalmente un progetto di legge che disciplina la materia. Esso è stato reclamato non soltanto da noi, ma anche dalla Camera dei deputati, dalla Confederazione delle imprese e dalla Confederazione dei Sindacati delle comunicazioni, da tutte le associazioni di trasporti, dalle Ferrovie dello Stato e perfino dai singoli camionisti, onde la sua urgenza è oggi unanimemente riconosciuta. È però giusto notare che esso è la riproduzione di un altro progetto di legge che è stato presentato dal Ministro Puppini alla Camera dei deputati nel dicembre scorso.

Il progetto di legge presentato da S. E. Puppini sollevò moltissime critiche, che non erano tutte infondate. La Camera dei deputati ne ha tenuto conto, ed ha approvato alcuni

emendamenti che precisano meglio la portata di diversi articoli e tolgono di mezzo poche incongruenze. Tutti gli emendamenti della Camera sono stati accettati dal Ministro Benni, così che egli ha dimostrato di aver tosto compreso l'urgenza di risolvere la situazione; e glie ne do viva lode, sicuro d'interpretare i sentimenti di tutti quelli che si occupano di trasporti, sia nel Regno che fuori.

L'esempio dell'Italia in questo momento è infatti attentamente seguito in tutte le Nazioni: tutte le Nazioni stanno a vedere che cosa facciamo noi, in tutti i campi e anche in questo. Tanto è che io ricordo la discussione di carattere internazionale avvenuta nella Camera internazionale di commercio che ha sede in Parigi, negli ultimi giorni dello scorso gennaio. A quella discussione hanno preso parte i rappresentanti di tutte le ferrovie di Europa coi rappresentanti di tutte le organizzazioni automobilistiche, e da ogni parte si chiedeva che cosa avrebbe fatto il Governo Italiano. La situazione, come sapete, non è stata caotica per parecchio tempo solamente da noi, ma lo è stata in tutti i Paesi; e vari rimedi sono stati escogitati nelle diverse Nazioni, senza che alcuno desse luogo a soluzioni soddisfacenti.

Il traffico automobilistico per le merci da alcuni anni danneggia tutti i bilanci ferroviari per miliardi. Ma diversa era la condizione delle Nazioni europee. In Inghilterra, per esempio, le ferrovie non hanno mai perduto il controllo della strada. Le ferrovie hanno fatto sempre il servizio a domicilio e quindi, appena sorta la concorrenza automobilistica, le ferrovie inglesi, che come tutti sanno sono private, si sono impadronite del nuovo mezzo di trasporto a domicilio e l'hanno esercitato estesamente. Conseguenza: subito dopo la forte diminuzione di traffico, avvenuta in tutte le ferrovie nel 1930 e nel 1931, il traffico stesso ha avuto una ripresa, ed anche attualmente è in ripresa.

In Germania si cercò di monopolizzare tutto il trasporto delle merci a favore delle ferrovie. Un primo tentativo fu però infelice, perchè dette luogo a gravissimi reclami, e ad una stasi nei trasporti della strada. Poi le cose si accomodarono ed oggi le ferrovie del Reich controllano tutti i servizi automobilistici che possono fare la concorrenza alle

ferrovie stesse. Risultato: dopo la diminuzione fortissima di traffico, conseguenza vera e propria della crisi, ripresa del traffico ferroviario.

In Francia abbiamo il caos. Le ferrovie, che sono nella quasi totalità private, non riescono a trovare un punto d'accordo. Così pure tra le organizzazioni automobilistiche. E il Governo non fa altro che applicare tasse su tasse. Con questo si impedi che le linee automobilistiche facessero eccessiva concorrenza alle ferrovie. Ma con tutto ciò, non essendovi una disciplina, continua la diminuzione del traffico ferroviario, diminuzione che, come tutti sapete, cominciò nel 1929, a causa della crisi generale.

Mentre le ferrovie inglesi e quelle germaniche sono in pareggio perchè si giovano dell'aumento di traffico, le ferrovie francesi sono tuttora in gravissimo *deficit*, che l'anno scorso ha sommato nientemeno che a quattro miliardi e mezzo di franchi. Quest'anno sarà forse anche superiore.

Piccoli Stati. - Nella Spagna non c'è un grande movimento automobilistico, e quindi anche colà vi è una ripresa del traffico ferroviario.

Quasi tutti gli Stati Balcanici segnano una ripresa del traffico ferroviario.

L'Italia registra una fortissima diminuzione del traffico ferroviario, dovuta alla crisi prima, ed alla vivissima concorrenza dell'automobilismo dopo. Nessuna disciplina per ora.

Lo sbilancio ferroviario di cui abbiamo discusso or sono pochi giorni è giustamente in gran parte attribuito ad una quantità di oneri che le ferrovie sopportano e che pure io ritengo non dovrebbero più sopportare. Ma esse soffrono anche di una continua diminuzione di traffico e se il traffico continuerà a diminuire, per quanti provvedimenti di carattere finanziario si introducano, il bilancio continuerà ad essere in *deficit*, ed anzi il *deficit* continuerà ad aumentare, perchè non è possibile che un enorme organismo come quello delle ferrovie dello Stato diventi attivo se lo costringete a lavorare sempre meno.

Orbene se non interviene subito una disciplina, sarà questa probabilmente la fine del traffico ferroviario. Sono state citate qui delle cifre. Il traffico ferroviario italiano delle merci nel periodo più prospero, nel 1929, ha toccato

i 60 milioni di tonnellate, mentre l'anno scorso è sceso a 34 milioni e forse quest'anno diminuirà ancora.

Si è detto da molti che tale diminuzione è la conseguenza della crisi che continua. Non è vero; all'inizio essa è stata conseguenza della crisi in Italia, come in tutti gli altri Paesi, ma ora non lo è più. Chi può oggi sostenere che il traffico nel regno d'Italia sia in diminuzione in confronto del 1930-31? Io invece sostengo, come ho già sostenuto più volte, che il traffico generale del 1934-35 deve essere stato superiore a quello del 1926-1927; non c'è che da guardarsi in giro. Tutti hanno notato la ripresa del movimento; e non bisogna confondere l'andamento degli affari con quello del traffico, perchè se i bilanci delle imprese private e magari anche di quelle pubbliche sono più o meno attivi, ciò non vuol dire che il traffico sia diminuito; infatti si può fare un grandissimo movimento, anche se molta gente perde denaro!

Il movimento del Regno d'Italia è aumentato indipendentemente dal movimento dei porti, che riguarda esclusivamente le importazioni e le esportazioni; i trasporti interni devono essere aumentati, perchè se l'Italia produce da sé le materie prime e le alimentari ed altro di cui ha bisogno, il trasporto di tali materie da un punto all'altro della penisola è certamente maggiore di quello che tali merci avrebbero dovuto percorrere dai porti ai luoghi di consumo.

Per esempio, consideriamo il grano. L'Italia produceva 50-55-60 milioni di quintali di grano e 20-25 milioni di quintali li importava dall'estero, li faceva macinare e li distribuiva nel Paese.

Il trasporto da Genova ai maggiori centri di macinazione era in genere breve, e ad esempio il trasporto da Venezia ai Molini Stucchi si poteva dire nullo, giacchè i piroscafi scaricavano il grano presso i molini. Invece, cessata l'importazione per l'esito favorevolissimo della battaglia del grano, è il grano di Puglia che deve andare in buona parte a farsi macinare nell'alta Italia e quindi il trasporto è maggiore, il traffico interno è maggiore. Sostenere oggi che il traffico italiano in tutto il suo complesso o per meglio dire i traffici ferroviari, automobilistici e per trazione animale in Italia, siano

inferiori al traffico in complesso del 1929, credo che sia sostenere un'assurdità. L'Italia mangia più di prima, veste più di prima, non fosse altro pel forte aumento della popolazione, quindi il movimento generale deve essere maggiore. Il traffico è aumentato, ma se lo sono preso gli automezzi.

Che il traffico se lo siano preso gli autocarri lo vede chiunque; basta girare per le strade. Su tutte le strade nazionali è intensissimo il traffico automobilistico. Percorriamo per esempio le strade Milano-Genova, Genova-Torino, Milano-Firenze, e incontreremo camions ogni 500 metri. Questo nei punti di maggior concentrazione del traffico che sono appunto nell'Alta Italia, ma è così anche nel Mezzogiorno, e nell'Italia centrale.

Oggi non c'è più nessuno che preferisca i trasporti Milano-Roma a mezzo ferroviario, perchè è molto più conveniente farli coi camions. Si sono istituiti dei veri e propri servizi di linea, tanto che uno degli appunti che si faceva al progetto Puppini, era di considerare il nuovo servizio di linea come non esistente. La Camera ha rimediato a questa incongruenza e così pure l'onorevole Benni nel suo progetto, perchè sono state introdotte all'articolo che specifica i servizi di linea due parole: « orari precisati ».

Oggi il servizio di linea esiste già. Molte imprese (potrei fare i nomi) hanno recapito a Milano, per esempio, e a Roma; raccolgono con piccoli camions le merci nella città di Milano, li concentrano in un deposito, e poi li caricano sugli autotreni; questi partono da Milano, arrivano a Roma rapidissimamente e scaricano in un piccolo centro di distribuzione da dove le merci ricaricate su piccoli camions sono distribuite nella città. Dunque esistono servizi di linea; ma giustamente la Camera, che lo ha notato, ha introdotto nel progetto Puppini, le due parole che vi ho detto « orari precisati » riportate anche nel progetto Benni; colle quali ha dato a tali servizi una nuova caratteristica, perchè attualmente gli autotreni non hanno orari precisi, e partono soltanto quando hanno una quantità sufficiente di merci da trasportare.

La situazione è diventata nociva per tutti. Lo sbilancio ferroviario è oggi dovuto in gran parte alla concorrenza automobilistica e peg-

giorerà se non si interverrà con una giusta disciplina. Ma, come avevamo previsto in questa Aula, anche i camionisti richiedono oggi a gran voce una disciplina, perchè i servizi automobilistici sono stati in maggioranza assunti da gente che non ne aveva i mezzi, e si è verificata così una terribile concorrenza che non permette più a nessuno di vivere.

Io posso affermare che in nessun paese di Europa i noli camionistici sono così bassi come in Italia. Già l'anno scorso imprese camionistiche, che noleggiavano i loro automezzi a case speditrici le quali facevano la raccolta e la spedizione delle merci, trasportavano le merci da Milano a Roma con un nolo netto di centesimi dodici e mezzo la tonnellata-chilometro, mentre le ferrovie dichiarano di non poter trasportare a meno di 22 centesimi. Tale nolo netto di centesimi dodici e mezzo la tonnellata-chilometro è integrato da altri dodici centesimi per spese di raccolta, spese di trasporto a domicilio ed utile dello spedizioniere; così che in totale si hanno 24 centesimi per servizio da porta a porta dove la ferrovia ne avrebbe almeno trenta! Oggi che vi parlo vi sono anche tariffe minori. Si trasporta da Milano a Firenze e da porta a porta anche un solo quintale di merce a lire 3,20. Noli assolutamente assurdi, e ripeto non praticati in nessun Paese d'Europa. E questo perchè? Perchè la concorrenza è diventata tanto terribile che pure di avere il traffico, pure di camminare, i camionisti accettano qualunque prezzo. E perchè è accaduto questo fenomeno? Il responsabile un po' sono stato io, perchè sono proprio stato io, quando occupavo la carica di Presidente del R. A. C. I., ad inventare il Pubblico Registro Automobilistico, il P. R. A.

L'Istituto del P. R. A., come voi sapete, è quell'Istituto annesso al R. A. C. I. per mezzo del quale chi vuole comperare un'autoveicolo può trovare credito ben facilmente, in quanto che sull'automobile viene iscritto un privilegio che segue l'automobile come l'ipoteca segue il fondo. L'istituzione del P. R. A. ha dato grandissimi benefici, ha sviluppato enormemente la vendita degli autoveicoli, ma nessuno poteva allora immaginare che dovesse svilupparla a tal punto da creare una quantità di piccole imprese quasi sempre individuali,

le quali dovessero poi finire per cozzarsi tra loro e produrre questa disgraziata situazione.

Dunque perdonatemi il mio peccato, perchè è stato fatto in buona fede, e tutto a fin di bene!

Da parecchi anni i meccanici che non trovano più lavoro comprano un camion. È molto facile comprare un camion, perchè si va da un amico e ci si fa imprestare 20 o 30 mila lire!

Voci. Non è cosa molto facile al giorno d'oggi.

CRESPI. Eppure si trovano: e si riesce così a versare alla fabbrica la prima rata e poi il rimanente prezzo viene ratizzato in 18 mensilità, iscritte nel registro automobilistico!

Se la piccola impresa va bene e chi ha fatto questa operazione ha del successo paga le mensilità; in caso contrario non paga, e siccome oggi non pagare i debiti è cosa riconosciuta lecita dai migliori governi, il privato si ritiene autorizzato a fare altrettanto e non paga più!

Che cosa succede? Niente di tragico! Succede che la ditta costruttrice ritorna in possesso del camion e lo rivende a minor prezzo, magari ratizzando come prima e così al primo autista subentra un secondo che avendo comprato a prezzo basso si trova facilitato a fare dei noli anche più bassi del primo. E così via! I proprietari diventano di volta in volta autisti. Vivono male, ma mangiano sempre; e così la concorrenza si inasprisce ogni giorno.

Conosco degli operai addetti ai trasporti automobilistici che lavorano senza salario, si accontentano di essere nutriti e vestiti, dormono sugli autocarri, lavorano ininterrottamente per 13 giorni, riposando una sola domenica per quindicina! Tutto ciò è inumano!

Ciò è stato economicamente un danno? Forse che sì e forse che no! Sì, in quanto ha fatto una gravissima concorrenza alle ferrovie, e perchè molta gente si è rovinata. No, in quanto molta gente ha trovato lavoro e perchè si è sviluppato intensamente il movimento degli automezzi.

Questo movimento in Italia è stato sempre molto limitato ed effettivamente molto inferiore a quello degli altri Paesi. Ma è il traffico generale che è limitato. Infatti da noi bastano alle ferrovie, per il movimento merci che è stato di 60 milioni di tonnellate nel 1929,

160 mila vagoni. In Francia occorrono invece 450 mila vagoni, in Germania 500 mila, in Inghilterra 600 mila. In Francia esistevano già 400 mila camions quando noi ne avevamo appena 30 o 40 mila. Da ciò si comprende come il Governo abbia dovuto lasciare piena libertà allo sviluppo degli automezzi, e lo abbia favorito in ogni modo, anche ai fini di una eventuale mobilitazione.

Sono stato, onorevoli colleghi, a Berlino da solo tre mesi, invitato dalle ferrovie del Reich, quale presidente del Bureau International Containers che presiedo a Parigi, onde prendere parte ad una seduta indetta da una organizzazione statale, la « Arbeitgemeinschaft für Behälterverkehr », e della quale facevano parte le ferrovie, i Ministeri interessati ai traffici (quindi il Ministero della guerra in primissima linea) e tutte le organizzazioni di costruzioni e di esercizio di trasporti. La seduta è stata interessantissima.

Ho avuto lo spettacolo chiaro dell'enorme sviluppo tedesco in questi ultimi tempi, in tutti i campi. È veramente meraviglioso quello che si sta facendo in Germania. Citerò una sola cifra, cifra ufficiale perchè ufficialmente comunicata in quella seduta e che è stampata su un opuscolo poi liberamente distribuito. Le ferrovie germaniche in questi ultimi quattro anni, 1931-34, hanno speso in materiale mobile e in acquisti di mezzi automobilistici 1 miliardo e mezzo di marchi all'anno, ciò che vuol dire 7 miliardi e un quarto di lire all'anno. Noi avremo speso sì e no 200 milioni all'anno e così pure gli altri paesi.

È dunque veramente impressionante lo sviluppo dei mezzi di trasporto in Germania, come lo è tutto lo sviluppo industriale del Reich. Io ho avuto l'impressione, nel mio ultimo viaggio in Germania, di trovarmi davanti a quella organizzazione formidabile che avevo riscontrato nello stesso paese nel 1915, quando, durante la nostra neutralità, ebbi l'onore di essere inviato in Germania dal Governo del tempo per trattative di carattere commerciale. Allora potei rendermi conto che il Governo tedesco non solo aveva il più perfetto controllo delle proprie industrie, ma anche su tutte le industrie dei paesi che erano in relazioni commerciali con la Germania; al punto che avendo io allora avuto incarico

di richiedere materie coloranti, e avendo, a proposito del consumo di materie coloranti per il cotonificio che dirigevo, sbagliato una cifra di 50 chili, mi fu rettificata subito tanto era perfetta l'organizzazione! Ebbene io ho avuto l'impressione, nel mio recente viaggio, che quel miracolo di organizzazione si sta nuovamente compiendo. E la prova di questo colossale sviluppo mi è stata data dalla esposizione che in quei primi giorni dello scorso febbraio aveva luogo a Berlino, e che era la più grande esposizione dell'automobilismo tedesco. Può anzi dirsi che si trattasse della più grande esposizione automobilistica che mai sia stata organizzata nel mondo. Otto immensi padiglioni, di cui due grandi quanto il Palazzo dello sport in Milano e gli altri sei poco meno. Migliaia di espositori e tutti tedeschi all'infuori di un italiano, la Fiat, perchè tutte le ditte straniere che esponevano con nomi stranieri non esponevano i veicoli fabbricati nel loro paese, ma i prodotti fabbricati in Germania sotto il nome delle loro ditte. Ho visto in quell'esposizione l'enorme sforzo fatto dalle ferrovie per disciplinare monopolisticamente tutto il movimento dei trasporti nel Reich e per darne la incontrovertibile impressione al pubblico visitatore dell'esposizione. Fra l'altro era esposto un grande plastico raffigurante le più diverse regioni della Germania e su di esso correvano treni e camions in miniatura scambiandosi automaticamente fra loro i *containers*, quei *containers* o casse mobili delle quali mi sono fatto l'apostolo e che sono ritenute il mezzo dell'avvenire, per il trasporto delle merci da domicilio a domicilio, e di collaborazione fra ferrovie e automezzi.

Ho avuto l'onore di incontrarmi a Berlino e in seguito con l'attuale Presidente dell'Automobil Club d'Italia cioè con S. A. R. Aimone di Savoia Aosta, Duca di Spoleto, e di scambiare delle idee con Sua Altezza: ci siamo perfettamente incontrati anche nelle constatazioni e nelle previsioni; entrambi abbiamo ritenuto nostro dovere di fare un particolare rapporto al Capo del Governo. Il traffico ferroviario e camionistico in Germania si sviluppa con criteri assolutamente nuovi, con mezzi formidabili, cosicchè i trasporti non solo sono molto a buon mercato, ma possono compiersi con enormi masse e con celerità inaudita.

DI ROBILANT. Tutto ciò a scopi militari!

CRESPI. Anche a scopo militare! Allo sviluppo enorme dei materiali di trasporto corrisponde lo sviluppo delle linee. Quindi non solo rinforzamento delle ferrovie, ma migliore assetto possibile delle strade ordinarie e costruzione di autostrade. L'onorevole Puricelli, qui presente, è stato il primo in Europa a lanciare l'idea delle autostrade e a costruirle, ed ha fatto sforzi di cui tutti gli danno lode. L'onorevole Puricelli può anche attestare la grandiosità delle autostrade tedesche.

Le nostre autostrade hanno al massimo 10 metri di larghezza o 14 colle banchine, e mi riferisco alla autostrada Milano-Laghi; le altre 8 metri e anche 6 di larghezza. Le autostrade tedesche hanno 25 metri di larghezza comprese le banchine; esse hanno nel mezzo una siepe, cosicchè tutto il movimento di andata si svolge sopra un'autostrada larga 8 metri e tutto il movimento di ritorno su un'altra strada larga altrettanto; in mezzo c'è la siepe che serve per eliminare l'abbagliamento dei fari così che di notte il movimento può essere intenso come di giorno. Si ha dunque veramente un'impressione profonda nell'esaminare lo sviluppo germanico e non si può a meno di esserne seriamente ammirati!

Da noi la situazione tecnica migliora continuamente così in rapporto alle ferrovie come in rapporto alle strade. È stato qui detto nella discussione del bilancio delle comunicazioni che tecnicamente le ferrovie italiane non hanno da invidiare niente a nessuno, ed è verissimo; è stato detto che ormai anche le nostre strade non hanno nulla da invidiare a nessuno, e anche questo è verissimo. Siamo stati noi a costruire le prime autostrade che sono in ottimo stato e servono moltissimo. Attendiamo per il 28 ottobre prossimo l'apertura della camionabile Genova-Torino-Milano che pure sarà un mezzo potente per i trasporti di merci.

Ma con tutto ciò la crisi di tutti i trasporti esiste da noi come in altri paesi.

Questo perchè c'è gran confusione! Oggi perdono tutti: le ferrovie, le serie imprese automobilistiche, i piccoli servizi automobilistici, gli autisti che vivono in condizioni deplorabili. Queste perdite si sommano, e poi a un certo punto arriva un istituto finanziatore,

di quelli già esistenti, o al di là da venire, che aggiusta tutto! E chi paga? Lo Stato!

Dunque ecco la necessità di un provvedimento come quello presentato dall'onorevole Puppini. Ritengo che l'Italia, data la quantità di merce che deve trasportare, sia in pace che in guerra, abbia un'attrezzatura, sia ferroviaria che automobilistica, sufficiente. Si erra quando si crede che un camion possa trasportare poche tonnellate di merci. Un autotreno, come quelli che a centinaia e centinaia circolano sulle nostre strade (l'ultima statistica ne registra 6.000), può trasportare 3.000 tonnellate di merce all'anno. Quindi con altri 12.000 autotreni si può sottrarre alle ferrovie tutto il loro traffico residuo. Pensate che ne abbiamo già più di seimila in circolazione!

Vedete dunque che tanto l'attrezzatura ferroviaria come quella automobilistica sono sufficienti. Ma bisogna disciplinare.

La disciplina difficilmente si è attuata in tutti i Paesi e sarà difficile anche in Italia. L'onorevole Ministro certamente non se lo nasconde.

Ma di tutti i progetti che sono stati attuati, di tutte le realizzazioni compiute in altri Paesi, io, che ho sentito fare vivissime critiche al progetto Puppini, alle quali mi sono anche in parte associato, devo pur onestamente dire che, essendo il meglio nemico del bene, conviene accettare questo progetto. Anche se non raggiungiamo l'ottimo, non dobbiamo indugiare a fare il bene.

Sono dunque favorevole al progetto di legge, soprattutto perchè ne sento l'urgenza, come quanti sono in buona fede debbono sentirla. Infatti anche quelli che strillano la sentono.

Il progetto è nuovo, non è copiato da nessuna altra legislazione e giustamente distingue i trasporti automobilistici di merce (parliamo sempre di merci, perchè i trasporti viaggiatori sono già regolati da tempo e su di essi non c'è niente da dire) in quattro categorie: trasporti per conto proprio, noleggiati, tipo taxi e di autolinea.

Quanto ai trasporti per conto proprio è evidente che bisogna lasciare loro la massima libertà, che però deve essere controllata, perchè è troppo facile che un servizio di trasporti per conto proprio diventi servizio trasporti per conto di terzi.

Supponete che io abbia un camion che faccia il trasporto delle merci prodotte dal mio stabilimento; l'onorevole De Vito ha uno stabilimento vicino al mio. Noi ci mettiamo d'accordo per il trasporto delle nostre merci fra i due stabilimenti. Si tratta in questo caso di un trasporto proprio o in comune? La distinzione è sottile. Comunque bisogna regolare il trasporto per conto proprio e considerarlo specialmente dal punto di vista economico. Giustamente la relazione dell'Ufficio Centrale nota che, se i trasporti per conto proprio dovessero venire considerati solamente a carico del viaggio di andata e gli autocarri viaggiassero sempre a vuoto nel viaggio di ritorno, i trasporti diventerebbero eccessivamente gravosi. Procedete quindi « cum grano salis »! Bisogna trovare dei temperamenti che però non sono insiti nel disegno di legge; tali temperamenti giustamente l'Ufficio Centrale ha notato come necessari e quindi bisognerà tenerli presenti nella compilazione del regolamento, perchè nessuno ha interesse che i trasporti siano resi troppo gravosi.

Veniamo ai trasporti con automezzi noleggiati. Questa è la grande categoria, giacchè si può dire che quasi tutti i trasporti rientrano in essa; si tratta anche di quella famosa categoria dei servizi di linea che io ho affermato esistere ma che se dovesse essere fatta a orario precisato non esisterebbe più.

I camionisti si lamentano perchè temono che molte imprese non avranno più la concessione. Infatti non tutte le imprese che attualmente gestiscono mezzi automobilistici hanno i requisiti imposti dal disegno di legge; ma, d'altra parte, è giusto che tale lato della questione sia considerato perchè il caos attuale deriva appunto dal fatto che oggi i mezzi automobilistici sono eserciti da chi non ha sufficiente consistenza patrimoniale e non sta talvolta in regola con le buone regole commerciali. Queste ditte sono spesso formate da persone che si direbbero avventurieri del traffico, ed è necessario abolirle.

Ad ogni modo l'applicazione della sua legge, Ministro Benni, darà certo dei dolori a molta gente, ma pazienza! « Salus publica »!

Ella certamente, onorevole Ministro, non avrà la mano pesante e l'Ufficio Centrale glielo raccomanda, come modestamente glielo rac-

comando io e il Senato tutto. Ma abbia la mano rapida; il termine di due anni, stabilito dalla legge perchè sia regolata la materia, è lungo, ed è giusto sia lungo perchè possono sorgere circostanze per cui un termine anche lungo si renda necessario. Se fosse stabilito un termine breve, il Ministro dovrebbe necessariamente avere la mano greve. Noi vogliamo che esso non sia feroce, tanto più che la ferocia non ci pare nella sua natura! Accettiamo quindi il termine lungo; però raccomandiamo vivamente di accorciarlo quanto più il Ministro potrà, senza ferocia!

Cosa succederà? Ci saranno dei sacrificati. Succederà quello che succede sempre quando si introducono delle nuove discipline. Ma i sacrificati si metteranno d'accordo, creeranno delle cooperative o delle piccole società che avranno i requisiti voluti dalla legge. Il momento diventerà difficile per molti, ma è già asperissimo per moltissimi. A poco a poco tutti si metteranno a posto. Consideri il Paese che il continuare nello stato attuale di cose sarebbe molto peggio, perchè si andrebbe alla rovina di tutti, alla rovina che è già avvenuta per molti. Molto meglio soffrire per una disciplina piuttosto che dover poi soffrire per l'anarchia che è la maggiore delle sofferenze.

Vengo al servizio automobilistico dei taxi. Questa è un'ottima istituzione. Come si può noleggiare una vettura per farsi trasportare da un punto all'altro di Roma e magari anche da un punto all'altro del Regno, così è giusto che ci sia un mezzo rapido, comodo, a portata di tutti, per trasportare le merci, specialmente i piccoli colli. Questa è un'innovazione veramente molto simpatica perchè darà modo, specialmente agli umili, di poter trasportare i loro bagagli e le loro merci. Aumenterà così anche il turismo interno e si faciliterà il turismo estero. Ma mi pare, come ha notato l'Ufficio Centrale, che anche qui ci siano delle limitazioni eccessive in riguardo al divieto di servizio fra le provincie. Francamente, onorevole Benni, se questi taxi per merci non possono uscire, per esempio, dalla piccola provincia di Livorno...

SANDRINI La stessa disposizione c'è anche per i taxi adibiti al trasporto delle persone.

CRESPI. Io ritengo che questa misura sia eccessivamente restrittiva. C'è questo però di

buono, che in Italia, quando una legge è cattiva, non la si applica.

Dunque io non chiedo un emendamento perchè farebbe tornare questa legge alla Camera e la ritarderebbe mentre è tanto urgente, ma veda, onorevole Benni, di trovare la formula perchè questa parte della legge che io non ritengo buona sia modificata. « Il y a toujours des arrangements... même avec les Dieux »!

E vengo ai servizi di linea. Questi ora mi sembrano ben regolati. Saranno effettivamente una cosa buona e quindi penso che faranno un ottimo traffico nè più nè meno che se si trattasse di traffico ferroviario. Questo servizio dovrà diventare sussidiario del traffico ferroviario. Ma dovrà esso fare la concorrenza alle ferrovie? No! Eppure oggi la fa. Bisognerà dunque sopprimere molti servizi di linea esistenti che sono poi tutti servizi di noleggio, dato che oggi ci sono quelle famose due parole.

Ci si presenta così davanti agli occhi un quesito al quale è difficile rispondere subito perchè, se oggi si sopprimesse una grande parte dei servizi automobilistici, si danneggerebbe certamente il traffico.

Bisogna però che le ferrovie, e questo è il voto mio più ardente, si mettano in grado di riprendere il traffico e per riprendere il traffico le ferrovie devono rinnovarsi profondamente. Bisogna seguire nel coraggio delle innovazioni l'esempio delle ferrovie tedesche. Io industriale pago oggi 15, 20, 30 per cento di meno facendo trasportare le mie merci a mezzo di camion, piuttosto che facendole trasportare a mezzo delle ferrovie. Ho poi l'enorme vantaggio di avere il servizio a domicilio e soprattutto quello di non maneggiare scartoffie, perchè le ferrovie sono inondate e ci inondano di scartoffie. Fare una lettera di porto è talvolta più difficile che sciogliere un problema di logaritmi, esige l'intervento dello spedizioniere, perchè pochissimi sanno come fare una lettera di porto e nessuno che non sia spedizioniere può stare al corrente della continua pioggia di disposizioni modificative delle tariffe. Io mi sono trovato anche con funzionari autorevoli delle ferrovie che ignorano come stillare oggi una lettera di porto, tenendo anche conto di tutte le disposizioni eccezionali!

Così avviene anche per i servizi viaggiatori. Solo gli ingenui pagano secondo le tariffe!

E allora è naturale che chi si trova ad avere un mezzo facile sottomano, che si può chiamare per telefono, pel quale non occorre scrivere neanche un rigo, lo preferisca certamente.

Si affidano dieci, venti quintali all'impresa che li viene a prendere a casa e li trasporta sulla parola a Napoli, a Roma, a Palermo e ovunque si creda. Si paga quando le merci si ricevono e qualche volta si ottiene anche credito. Ogni sorta di complicazioni si hanno con le ferrovie; e, pare una dannazione! ogni volta che si ha premura le ferrovie non arrivano in tempo! Le ferrovie sono di solito puntuali, ma, sarà il caso, se uno ha veramente urgenza, i vagoni non arrivano! Si pensa che il camion arrivi sempre! Di fatto il camion è un mezzo meno sicuro della ferrovia. Tecnicamente è sempre preferibile la ferrovia, ma in quanto a comodità e a semplicità, a minori fastidii, è preferibile il camion! La conclusione è questa, onorevole Ministro, che io industriale, che tratto di trasporti fino dall'infanzia, se anche domani fossi costretto a pagare il 30 per cento non in meno, ma in più all'automezzo, allo stato attuale delle cose, preferirei ancora il camion. Bisogna dunque che le ferrovie si rinnovino e semplifichino le tariffe. Affronti lei, onorevole Benni, coraggiosamente il problema; è urgente! Bisogna che le ferrovie regolino tutta l'accettazione e la consegna delle merci in modo più pratico, sicuro e sbrigativo: le scartoffie hanno fatto il loro tempo. E istituisca subito tutti i servizi ausiliari come fa la Reichsbahn. Anche i servizi di linea camionistici non devono più essere in concorrenza, devono essere ausiliari.

Le ferrovie possono riprendere benissimo il loro giusto traffico. Onorevole Benni! Io affermo che se, con un colpo di bacchetta magica, non curandoci degli enormi danni che si produrrebbero, si abolisse di un colpo tutto il movimento dei camions nel Regno, le ferrovie avrebbero immediatamente lo stesso traffico che nel 1929. È un'affermazione audace, non è l'ora questa di darne le prove, ma posso bene, onorevole Ministro, fornirgliele in un lieto conversare tra noi due.

Dunque si regoli subito tutta questa grossa materia, e a poco a poco si sfollino le nostre belle strade o non se ne lasci almeno aumentare l'ingombro, altrimenti anch'esse andranno in rovina.

L'onorevole Gallenga l'altro giorno ha molto brillantemente, con grandissima competenza, parlato del turismo. E ha parlato dello stato delle nostre strade, del piacere che tutti provano, siano cittadini esteri o italiani, percorrendole. Ha fatto l'elogio del provvedimento del Governo che, ribassando il prezzo della benzina per gli stranieri, in tutti i modi facilita il traffico degli automobili nei riguardi degli stranieri.

È indispensabile che tutto questo avvenga; ma se noi andiamo avanti coll'attuale passo, in Italia non verranno più stranieri, perchè su moltissime strade non si circola più a causa del grande ingombro di automezzi. Per esempio percorrere la Milano-Bologna è una vera pena. Vi si riscontrano, su tutto il percorso, aere fumo e spiacevole odore ed un pericolo continuo, perchè gli autotreni non sentono mai il segnale dell'automobilista e non si scansano, sbandano facilmente così che accadono disgrazie su disgrazie. Io dico che è due volte meno pericoloso viaggiare in aeroplano che in automobile, in simili condizioni. Per conto mio sostengo che viaggiare in aeroplano è il sistema meno pericoloso, ma finora l'opinione pubblica è diversa, così come nel 1850 si riteneva più pericoloso viaggiare in ferrovia che a cavallo o in carrozza!

Occorre ovunque nuova disciplina e disciplina graduale.

Quando le ferrovie si saranno riorganizzate con sistemi moderni, si avrà anche per esse un forte riflusso di traffico, e così noi indubbiamente rivedremo bilanci attivi. Diversamente nè Lei, onorevole Benni, nè i suoi successori li vedranno mai più!

Senza il *deficit* delle ferrovie e della marina mercantile il bilancio dello Stato sarebbe quasi in pareggio! Da ciò vedete, onorevoli Colleghi, tutta l'importanza di questo disegno di legge per il quale pronostico un forte riflusso del traffico sulle ferrovie.

Le nostre ferrovie hanno lo scopo preciso di trasportare rapidamente le grandi masse di uomini, di trasportare rapidamente gli uomini di affari, quelli che viaggiano per lavoro, di trasportare rapidamente le grandi masse di merci specialmente sulle lunghe distanze. L'automobilismo invece ha quest'altro scopo: trasportare le persone che hanno la fortuna di potere andare a spasso, trasportare i turisti

e le persone che hanno premura sulle brevi distanze; e trasportare infine le merci dove non arrivano le ferrovie, dove necessitano brevi trasporti urgenti e in genere servire le piccole distanze. Ormai la prassi è fatta in tutti i Paesi, e questi scopi così diversi delle ferrovie e degli automezzi sono stati segnati con molta precisione. Debbono essere legislativamente regolati e questo disegno di legge vi si presta.

Si dice comunemente che il trasporto ferroviario costa più dell'automobilistico. È vero che in questo momento effettivamente il trasporto ferroviario costa di più di quello automobilistico, ma tecnicamente ciò non è vero. Basterà, per persuadersene, riflettere ad un dato. Chiedete ad uno qualunque dei colleghi qui presenti, professore di fisica o di meccanica, e vi dirà che, a spunto effettuato, lo sforzo di trazione necessario per trascinare un carico su un vagone con ruote lucide d'acciaio su binari lucidi d'acciaio è un quarantesimo dello sforzo che necessita per trascinare la stessa quantità di carico su un automezzo con pneumatici su una strada asfaltata. Orbene se lo sforzo, se l'energia necessaria è tanto minore, è impossibile che il prezzo sia maggiore. In realtà è maggiore per una quantità di contingenze che tutti conosciamo e che perciò io non starò ad illustrare. Levate di mezzo queste contingenze, e le ferrovie potranno fare un prezzo minore, notevolmente minore che il costo effettivo del trasporto per automezzi!

Concludo questo mio troppo lungo discorso raccomandando al Senato l'approvazione di questo progetto di legge anche se contiene delle mende, perchè, ripeto, il meglio è nemico del bene. E raccomando all'onorevole Ministro l'applicazione di queste norme quanto più rapidamente sia possibile, col discernimento necessario in una materia così delicata e che interessa così grande numero di buoni cittadini, che interessa tutta l'economia nazionale, senza creare nè eccessivi dolori nè eccessivi attriti, senza ferocie ma anche senza debolezze! (*Applausi*).

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

Art. 1.

Tutti i servizi per i trasporti di merci con autoveicoli, compresi i rimorchi, effettuati per conto di terzi e mediante corrispettivo, debbono conseguire apposita autorizzazione o concessione dal Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

I servizi di trasporto indicati nel comma precedente si distinguono in:

a) servizi di noleggio per trasporto di merci, ivi compresi i noleggi di automobili senza conducenti;

b) servizi pubblici di piazza per trasporto di merci;

c) servizi pubblici di linea per trasporto di merci.

L'uso di autoveicoli propri, compresi i rimorchi, per trasporto di merci proprie, è subordinato ad apposita licenza di trasporto che viene rilasciata dal Ministero delle comunicazioni, a mezzo dei Circoli ferroviari, su presentazione di semplice domanda e mediante annotazione sul libretto di circolazione.

Chiunque circoli senza la licenza di trasporto di cui al comma precedente o faccia con autoveicoli propri trasporto di merci per conto di terzi è punito con l'ammenda da lire 200 a lire 2.000.

In caso di ripetute irregolarità, il prefetto può ordinare la revoca della licenza di trasporto ed il ritiro della licenza di circolazione dell'autoveicolo per un periodo da un mese a sei mesi.

Contro tale provvedimento è ammesso ricorso al Ministero delle comunicazioni entro 30 giorni. Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento.

(Approvato).

TITOLO I

SERVIZI DI NOLEGGIO E DI PIAZZA
PER TRASPORTO DI MERCI

Art. 2.

L'autorizzazione per l'esercizio dei servizi di noleggio per trasporto di merci è accordata

dal Ministero delle comunicazioni — Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili — a Ditte di comprovata idoneità tecnica, morale e finanziaria che risultino associate all'organizzazione sindacale competente e previo parere del Consiglio provinciale della economia corporativa per quanto riguarda il numero e l'entità delle autorizzazioni per ogni provincia.

Il Ministro delle comunicazioni è autorizzato a determinare, con proprio decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, i documenti che dovranno essere prodotti dai richiedenti e le modalità da seguire.

(Approvato).

Art. 3.

Gli autoveicoli e rimorchi adibiti a servizi di noleggio per trasporto di merci non possono sostare su aree pubbliche per offerte a terzi, tranne il caso di carico e scarico di merci per conto del committente o del destinatario.

(Approvato).

Art. 4.

I servizi di piazza per trasporto di merci sono pubblici, debbono essere muniti di tassametro debitamente controllato dall'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, e non possono effettuarsi fuori dell'ambito della provincia di residenza.

L'autorizzazione relativa viene accordata dal Ministero delle comunicazioni — Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili — con le modalità di cui al 1° comma dell'articolo 2, ha la durata di un novennio ed è rinnovabile.

(Approvato).

Art. 5.

Quando il noleggio ed il servizio di piazza vengono esercitati senza la prescritta autorizzazione, il prefetto ordina senz'altro il ritiro della licenza di circolazione per la durata da un mese a sei mesi.

(Approvato).

TITOLO II

SERVIZI PUBBLICI DI LINEA PER TRASPORTO DI MERCI

Art. 6.

Sono servizi pubblici di linea per trasporto di merci quelli che effettuano, sullo stesso percorso, e con orari precisati, trasporti per conto di terzi con apposite tariffe, con l'obbligo di resa entro un termine fissato e con stazionamenti in località prestabilite e destinate alla presa in consegna ed alla resa della merce. Essi devono essere prestati per chiunque intenda valersene.

(Approvato).

Art. 7.

I servizi pubblici di linea per il trasporto di merci sono concessi dal Ministero delle comunicazioni — Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili — a Ditte di comprovata idoneità tecnica, morale e finanziaria che risultino associate all'Organizzazione sindacale competente. Essi possono essere:

- a) in esperimento;
- b) definitivi.

Sono in esperimento quelli che si effettuano per la durata di un anno prorogabile, in caso di accertata necessità, per non più di un altro anno.

Ove durante il periodo di esperimento, l'esercente faccia domanda per la concessione definitiva, la concessione in esperimento viene estesa fino ad esaurimento dell'istruttoria.

Sono definitivi quelli che, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, vengono concessi per un periodo massimo di nove anni.

Il concessionario, quando il servizio abbia proceduto regolarmente, ha diritto di preferenza per la riconferma, a parità di condizioni, in confronto di ogni altro richiedente.

(Approvato).

Art. 8.

La concessione definitiva viene accordata mediante decreto Reale, da registrarsi alla Corte dei conti.

Nel disciplinare vengono stabilite tutte le modalità e prescrizioni d'ordine tecnico ed economico alle quali è subordinata la concessione.

Il Ministero delle comunicazioni - Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili - approva le tariffe le quali debbono essere di pubblica ragione.

(Approvato).

Art. 9.

Per la concessione di servizi pubblici di linea per il trasporto delle merci è richiesto il deposito di una cauzione da lire 1000 a lire 20.000 a seconda dell'importanza della concessione.

(Approvato).

Art. 10.

Ai fini della continuità del servizio pubblico di linea, è vietata, durante la concessione, la alienazione degli autoveicoli e degli impianti fissi, senza il preventivo consenso del Ministero delle comunicazioni - Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

Della destinazione degli autoveicoli al servizio pubblico di linea è fatta speciale annotazione sul pubblico registro automobilistico.

Parimenti, senza il consenso del Ministero delle comunicazioni, non possono essere distratti dal servizio, neppure per effetto di sequestro a favore di terzi, gli autoveicoli ed i materiali che vi sono adibiti.

(Approvato).

Art. 11.

Per le concessioni di servizi pubblici di linea per trasporto di merci, di nuova istituzione, ha diritto di prelazione l'esercente o il concessionario di servizi ferroviari, tramviari, filoviari o di navigazione interna, rispetto ai quali le concessioni stesse siano in sostituzione, in concorrenza o di integrazione.

Qualora il diritto di prelazione venga invocato da aziende diverse, la decisione spetta al Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

In ogni caso restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496.

(Approvato).

Art. 12.

Qualora non venga usato il diritto di prelazione di cui all'articolo 11, ha titolo di preferenza, per la nuova concessione, a parità di condizioni, il concessionario di linee automobilistiche finitime.

La finitimità va riferita, oltrechè alla materiale concessione o sovrapposizione dei percorsi, anche al complesso economico ed alla finalità del servizio.

In ogni caso è obbligatorio l'essere associati alla organizzazione sindacale competente.

(Approvato).

Art. 13.

Qualsiasi modifica o sostituzione della Ditta concessionaria deve essere preventivamente approvata dal Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

Qualora venga negata l'approvazione, può essere risolta la concessione e restituita la cauzione.

Egualemente può farsi luogo alla risoluzione della concessione con restituzione della cauzione versata, quando, su richiesta del concessionario, venga riconosciuta la opportunità della soppressione del servizio o questo sia stato sospeso per causa di forza maggiore e non sia possibile o conveniente ripristinarlo entro il termine massimo di sei mesi.

(Approvato).

Art. 14.

Chiunque senza la prescritta concessione serve, con autoveicoli propri o di altri, con offerta al pubblico, determinate vie di traffico, già servite da servizio pubblico di linea concesso a sensi del presente titolo, con destina-

zioni fisse e con una certa continuità e periodicità, compie servizio abusivo di linea.

Il contravventore è punito a norma dell'articolo 20 lettera I) del Regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 2383, nonchè con il ritiro della licenza di circolazione dell'autoveicolo in servizio al momento della contestata contravvenzione.

Il ritiro della licenza di circolazione è ordinato dal prefetto, udita l'Intendenza di finanza ed il Circolo ferroviario d'ispezione; il prefetto darà di volta in volta notizia al Ministero delle comunicazioni — Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili — degli estremi delle licenze di circolazione ritirate e delle caratteristiche dei relativi autoveicoli.

La licenza di circolazione è ritirata per un periodo da un mese a sei mesi.

In caso di successiva violazione è ritirata per un periodo da tre mesi ad un anno.

Contro il provvedimento del prefetto è ammesso ricorso al Ministro delle comunicazioni entro 30 giorni dal ritiro della licenza di circolazione.

Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento.

(Approvato).

Art. 15.

Il concessionario che contravviene alle prescrizioni della concessione o ad ordini della autorità di vigilanza, è punito con l'ammenda da lire 50 a lire 500.

(Approvato).

Art. 16.

Si incorre nella decadenza della concessione, con perdita della cauzione, nei casi in cui:

1° vengano meno i presupposti di capacità della Ditta concessionaria;

2° l'esercizio non sia iniziato nel termine stabilito o proceda in modo irregolare;

3° il servizio venga sospeso, per cause non dipendenti da forza maggiore, per 15 giorni consecutivi, o, saltuariamente, per periodi che, insieme presi, superino la durata di 60 giorni in un anno;

4° il concessionario ostacoli comunque

l'esecuzione dei provvedimenti d'ufficio a norma di legge;

5° il concessionario abbandoni il servizio.

Nel caso di cui al n. 1 la decadenza deve essere preceduta da diffida intimata alla Ditta, mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno.

(Approvato).

TITOLO III

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 17.

Ogni autoveicolo deve portare sul radiatore una striscia diagonale disposta da destra a sinistra dell'altezza di centimetri 20 variamente colorata, come appresso viene indicato, per distinguere il genere di servizio a cui è destinato:

1° bianca per i servizi da noleggio;

2° azzurra per i servizi da piazza;

3° verde per i servizi di linea;

4° rossa per i trasporti effettuati in conto proprio.

Il contrassegno deve essere riprodotto nella parte posteriore dell'autoveicolo o del rimorchio.

Chiunque circoli senza il contrassegno di cui al presente articolo è punito con l'ammenda da lire 100 a lire 1000.

In caso di ripetuta inosservanza il prefetto ordina il ritiro della licenza di circolazione dell'autoveicolo per un periodo da uno a sei mesi.

(Approvato).

Art. 18.

Quando sia riconosciuto opportuno l'impianto di una stazione ad uso di una o più linee automobilistiche sia per merci sia per viaggiatori, l'approvazione del relativo progetto, da parte del Ministero delle comunicazioni — Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili — equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

(Approvato).

Art. 19.

Gli ufficiali ed agenti della forza pubblica, incaricati della prevenzione e dell'accertamento delle contravvenzioni sulla circolazione stradale, a termini dell'articolo 122 del Regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono anche incaricati della prevenzione e dell'accertamento di quelle di cui alla presente legge.

Tra gli ufficiali ed agenti medesimi sono altresì da comprendere gli ufficiali, sottufficiali e militi delle Milizie speciali, ferroviaria, portuale e postale.

(Approvato).

Art. 20.

Restano in vigore tutte le disposizioni relative ai servizi pubblici di trasporto esercitati dall'industria privata, in quanto non siano contrarie a quelle della presente legge.

(Approvato).

Art. 21.

Tutti i trasporti di merci mediante autoveicoli, compresi i rimorchi, devono essere regolamentati, in conformità delle disposizioni della presente legge, entro il termine di due anni dalla sua entrata in vigore.

Le relative domande devono essere presentate entro tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge al competente Circolo ferroviario d'ispezione. Entro lo stesso termine devono essere applicati i distintivi previsti nell'articolo 17.

(Approvato).

Art. 22.

Il Governo del Re è autorizzato a comprendere nel Testo Unico, da compilarsi a termini dell'articolo 38 del Regio decreto 2 agosto 1929, n. 2150, le disposizioni della presente legge e tutte le altre emanate e da emanarsi in materia di servizi pubblici di trasporto concessi all'industria privata.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « **Disciplina della produzione e del commercio degli estratti alimentari di origine animale e vegetale e dei prodotti affini** » (N. 661).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « **Disciplina della produzione e del commercio degli estratti alimentari di origine animale e vegetale e dei prodotti affini** ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario, legge lo Stampato N. 661.*

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.

La produzione o confezione, a scopo di vendita, di estratti di origine animale o vegetale e di prodotti affini destinati alla preparazione di brodi e condimenti è sottoposta ad autorizzazione governativa.

La facoltà di rilasciare la suddetta autorizzazione è attribuita ai prefetti del Regno.

(Approvato).

Art. 2.

Gli estratti e i prodotti affini di cui al precedente articolo, destinati alla vendita, debbono corrispondere, anche se provenienti dall'estero, ai requisiti che saranno determinati con decreto Reale, su proposta dei Ministri per le corporazioni e per l'interno, di concerto con i Ministri per le finanze, per la grazia e giustizia e per l'agricoltura e le foreste.

Con lo stesso decreto saranno stabilite le caratteristiche dei recipienti o degli involucri contenenti gli estratti e i prodotti suddetti, nonchè le norme comunque necessarie per l'applicazione della presente legge.

Sui recipienti e sugli involucri di cui sopra dovranno sempre essere indicate la natura e la composizione degli estratti o prodotti contenuti.

(Approvato).

Art. 3.

I titolari od i rappresentanti delle fabbriche di estratti di origine animale o vegetale e di prodotti affini, già esistenti, dovranno, entro il termine che sarà stabilito dal Regio decreto da emanarsi ai sensi del precedente articolo 2, chiedere l'autorizzazione prevista dalla presente legge.

(Approvato).

Art. 4.

Per la violazione delle norme che saranno emanate con decreto Reale, ai sensi del precedente articolo 2, potrà essere stabilita, con lo stesso decreto, la pena dell'ammenda fino a lire 5000, salvo che il fatto costituisca reato più grave.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « 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, n. 337, relativo al premio per la seta tratta ».

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 8 aprile 1935, n. 637, riguardante la proroga delle provvidenze contenute nel Regio decreto-legge 8 marzo 1934, n. 337, relativo al premio per la seta tratta.

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 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 » (N. 671).

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

Prego il senatore segretario Carletti di darne lettura.

CARLETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. 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:

Albricci, Andreoni, Anselmi, Antona Traversi, Azzariti.

Bacelli, Baldi Papini, Bazan, Belfanti, Berio, Beverini, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bongiovanni, Burzagli.

Camerini, Carletti, Casanuova, Casertano, Casoli, Castelli, Catellani, Cattaneo Giovanni, Cattaneo Della Volta, Celesia, Centurione Scotti, Cicconetti, Cimati, Cini, Concini, Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Crespi Silvio, Crispo Moncada, Curatulo.

D'Achiardi, D'Ancora, De Riseis, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Di Frassineto, Di Mirafiori Guerrieri, Ducci, Dudan.

Facchinetti, Faina, Fara, Felici, Ferrari, Flora, Forges Davanzati, Foschini, Frascchetti.

Gaio, Galimberti, Gallarati Scotti, Gallenga, Gasperini Gino, Gazzera, Ghersi Giovanni, Gigante, Giordano Davide, Giuria, Grazioli, Guadagnini, Guglielmi, Guidi.

Imberti, Imperiali.

Joele, Josa.

Krekich.

Larussa, Levi, Libertini Gesualdo, Lucioli.

Majoni, Mambretti, Mango, Manzoni, Marcella, Martin-Franklin, Mazzoccolo, Mazzucco, Micheli, Miliani, Millosevich, Montefinale, Morrone, Mosconi, Muscatello.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cossilla, Nuvoloni.

Orsi Pietro, Orsini Baroni.

Pascale, Perrone Compagni, Piola Caselli, Pironti, Pitacco, Pozzo, Pujia, Puricelli.

Raimondi, Rava, Reggio, Renda, Ricci, Romano Michele, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo Nicola, Romeo delle Torrazze, Rossini, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Rubino, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salvago Raggi, Sandicchi, Sandrini, Sani Navarra, San Martino, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scotti, Sechi, Silj, Silvestri, Sitta, Solari, Spiller.

Tacconi, Tallarigo, Taramelli, Tassoni.

Vaccari, Versari, Visconti di Modrone.

Zippel, Zoppi Gaetano.

Risultato di votazione.

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

Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna (598):

Senatori votanti	146
Favorevoli	142
Contrari	4

Il Senato approva.

Norme per la riforma degli Istituti per le Case popolari e per la costituzione di un Consorzio nazionale fra gli Istituti predetti (599):

Senatori votanti	146
Favorevoli	142
Contrari	4

Il Senato approva.

Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissariato per la provincia di Napoli (600):

Senatori votanti	146
Favorevoli	140
Contrari	6

Il Senato approva.

Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione (601):

Senatori votanti	146
Favorevoli	140
Contrari	6

Il Senato approva.

Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1935

stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data (602):

Senatori votanti	146
Favorevoli	142
Contrari	2

Il Senato approva.

Costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma (607):

Senatori votanti	146
Favorevoli	140
Contrari	6

Il Senato approva.

Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzioni edilizie in Livorno (608):

Senatori votanti	146
Favorevoli	139
Contrari	7

Il Senato approva.

Tasse sui proventi dei trasporti di persone e bagagli sulle ferrovie dello Stato (610):

Senatori votanti	146
Favorevoli	142
Contrari	4

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	146
Favorevoli	141
Contrari	5

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	146
Favorevoli	141
Contrari	5

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	146
Favorevoli	144
Contrari	2

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	146
Favorevoli	143
Contrari	3

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	146
Favorevoli	143
Contrari	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1935-XIII, n. 637, riguardante la proroga delle provvidenze contenute nel

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1935

Regio decreto-legge 8 marzo 1934, n. 337, relativo al premio per la seta tratta (670):

Senatori votanti	146
Favorevoli	143
Contrari	3

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	146
Favorevoli	142
Contrari	4

Il Senato approva.

Oggi alle ore 16 seduta pubblica.
La seduta è tolta (ore 12,50).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.