

LXVª TORNATA

SABATO 9 MAGGIO 1925

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Comunicazioni del Governo (Sui mutamenti nel Gabinetto)	Pag. 2444
Dichiarazioni del Presidente del Consiglio (Sul bilancio dell'interno)	2436
Oratore:	
MUSSOLINI, <i>presidente del Consiglio</i>	2436
Disegni di legge (Discussione di):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926 »	2437
Oratori:	
CONTI	2437
CORBINO	2444
DE STEFANI, <i>ministro delle finanze</i>	2450
GALLINI	2446
GIURIATI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	2449
LIBERTINI	2442, 2445
NUVOLONI	2446
RAVA	2441
RICCI FEDERICO	2448
ROLANDI RICCI	2454
(Presentazione di)	2444
Interrogazioni (Risposta scritta al senatore Rebaudengo)	2463
Manifestazioni del Senato (Per Santorre di Santarosa e Rossari)	2434
Oratori:	
PRESIDENTE	2436
FEDERZONI, <i>ministro dell'interno</i>	2436
MAZZIOTTI	2435
PEANO	2434
Relazioni (Presentazione di)	2433, 2461

La seduta è aperta alle ore 15,30.

Sono presenti: il presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, *interim* della guerra e della marina e i ministri dell'interno, delle finanze, dei lavori pubblici, dell'economia nazionale, delle comunicazioni, ed i sottosegretari di Stato per la Presidenza del Consiglio e per i lavori pubblici.

PELLERANO, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Sitta a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

SITTA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 851, portante modificazioni sull'aliquota dell'imposta generale di consumo del vino;

Conversione in legge del Regio decreto legge 23 maggio 1924, n. 852, riguardante provvedimenti a favore dell'industria vinicola;

Conversione in legge del Regio decreto 14 settembre 1924, n. 1373, che abolisce l'imposta generale del consumo del vino; e del Regio decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1372, che porta modificazioni alla tassa di consumo sul caffè e alla imposta di fabbricazione sui surrogati del caffè e sugli zuccheri.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Sitta della

presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Invito il senatore Mazzoni a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MAZZONI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 1 novembre 1924, n. 1832 contenente disposizioni relative al conferimento di cattedre negli istituti medi d'istruzione a favore di mutilati, invalidi, ex combattenti e vedove di guerra ».

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

Invito il senatore Rava a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

RAVA. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926 per il Ministero degli affari esteri, dell'emigrazione e dell'aeronautica ».

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

Invito il senatore Mango a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MANGO. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926 ».

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

Invito il senatore Bianchi Riccardo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BIANCHI RICCARDO. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 28 agosto 1924, n. 1412, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 100 milioni per la costruzione della ferrovia direttissima Bologna-Firenze ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Bianchi Riccardo della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito il senatore Mariotti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MARIOTTI. A nome della Commissione di finanze, e specialmente del relatore senatore Del Carretto, momentaneamente assente, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926 ».

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

Pel centenario di Santorre di Santarosa.

PEANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEANO. Onorevoli colleghi, domenica scorsa in Savigliano, Paolo Boselli come nessuno meglio di lui poteva fare, commemorò Santorre di Santarosa. Ieri a Sfacteria il Governo greco e la rappresentanza del Governo italiano hanno fatta una eguale commemorazione. Permettete a me, che ho l'onore di essere di quella terra, di ricordare in Senato questo grande italiano.

Io non farò la commemorazione di esso; ma mi limiterò a leggere innanzi tutto il proclama che egli diresse alle truppe nel marzo del 1821 quando rimase solo a reggere il Governo, essendo ministro della guerra, e col quale così si esprimeva:

« Comandanti dei Corpi, ufficiali, sottufficiali e soldati.

« Qui non vi è scampo se non questo solo:

« Arruolatevi tutti intorno alle nostre insegne sulle sponde del Ticino e del Po.

« La terra lombarda vi aspetta, la terra lombarda che divorerà i suoi nemici all'apparire della nostra avanguardia.

« Guai a colui che una diversa opinione sulle cose interne dello Stato allontanasse da questa necessaria deliberazione. Egli non meriterebbe né di guidare soldati piemontesi né di portarne l'onorato nome ».

Ed egli comprese così bene la grande responsabilità che si assumeva in quel momento che nel proclama soggiungeva: « Voi mi potrete in accusa, se tale sarà il piacere vostro, io frattanto farò il mio dovere e la Patria non

sarà abbandonata». E le sue previsioni purtroppo si verificarono. Il movimento fu represso, e Santorre di Santarosa andò peregrinando di paese in paese: lo vediamo nella Svizzera, dove egli volge lo sguardo alle nostre Alpi e pensa alla moglie lontana, alla sua Carolina, ai figli abbandonati, alla Patria a cui non potrà più portare aiuto; e va esule in Francia, in Inghilterra, e di là animato dai più puri e santi ideali parte per combattere in Grecia: altre battaglie a favore di quel popolo oppresso. Ecco come egli si esprimeva:

« La Grecia, la patria di Socrate capisci?

« Io l'amo di un amore che ha qualche cosa di augusto. Il popolo greco è valoroso e buono sopravvissuto a secoli di schiavitù è fratello del mio. Comuni i destini d'Italia e di Grecia, poichè nulla posso per la mia patria, alla Grecia io debbo consacrare questi pochi anni che mi restano ».

E in Grecia appunto andò a combattere ed oggi ricorre il centenario della sua morte a Sfaeria.

Io non potrei meglio riassumere la sua vita che leggendo quello che scriveva di lui nella prefazione all'opera « Platone » il 15 agosto 1827 Vittorio Cousin, il grande scrittore e uomo politico della monarchia di Luglio, che negli anni dell'esilio ebbe comunanza di vita col Santarosa. Ecco le sue parole:

« Alla memoria del Conte Santorre di Santarosa nato a Savigliano il 18 settembre 1783, soldato a 11 anni, a volta a volta ufficiale superiore e amministratore civile e militare, ministro della guerra nei fatti del 1821, autore dello scritto intitolato *De la révolution piémontaise*, morto sul campo dell'onore il 9 maggio 1825 nell'isola di Sfaeria combattendo per la indipendenza della Grecia.

« No, egli non ha prodigata la sua vita per ombre vane, ha potuto ingannarsi sul momento e sui mezzi, ma tutto ciò che egli ha voluto si adempirà. No, Casa Savoia non sarà infedele alla propria storia. La Grecia non ripiomberà sotto il giogo mussulmano. Io l'ho veduto assillato da tutti i dolori che possono accogliersi nel cuore di un uomo: esiliato dal suo paese, proscritto, confiscatogli i beni, condannato a morte da coloro che egli aveva voluto servire, sconosciuto per un momento e calunniato dalla più parte dei suoi, separato per sempre

dalla moglie e dai figliuoli, senza avvenire, senza asilo, quasi senza pane, trovare la persecuzione dove era venuto a cercare un riparo, arrestato, gettato in prigione, col pericolo di essere consegnato al suo Governo che lo voleva dare al patibolo ».

Santorre di Santarosa, questo grande italiano, fu uno di quei cavalieri dell'umanità, che dopo aver combattuto per la Patria sua, andò peregrinando portando seco tutti i dolori che lo avevano accompagnato nelle ore difficili per difendere la indipendenza e la libertà dei popoli.

Vada di qui il saluto nostro a lui, di qui, da questa Roma sintesi dell'unità d'Italia, che egli prevede in sogno e nelle ore dell'esilio vada a lui il saluto da questa Aula dove si personifica quella costituzione che egli per primo volle e per la quale combattè e tutto sacrificò.

Permettete che chiuda il mio dire ricordando i versi dettati da Alessandro Manzoni nel canto del marzo 1821 e che Isidoro Del Lungo ha ricordato scrivendo di Santorre Santarosa:

Dove già libertade è fiorita
Dove ancor nel segreto matura
Dove ha lagrime un'altra sventura
Non c'è cor che non batte per te.

(Applausi e congratulazioni).

MAZZIOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZIOTTI. Alla nobile rievocazione del fervido cospiratore del 1821, di Santorre Santarosa figlio del generoso Piemonte, caduto per la difesa della libertà ellenica, parmi atto di dovere congiungere il ricordo di un illustre figlio del Mezzogiorno, del generale Giuseppe Rosarol. Difese la Repubblica partenopea, evase meravigliosamente dalle carceri borboniche, combattè nell'esercito francese sotto il grande Napoleone a Marengo, a Danzica, in Russia. Comandante nel 1821 la divisione militare di Messina, tentò con le sue truppe e con i carbonari di opporsi agli Austriaci che invadevano il Reame, ma tradito, si salvò a stento dai colpi dei gendarmi. Accorse a difendere la rivoluzione prima nella Spagna e poi in Grecia ove un improvviso morbo lo spense il 2 dicembre 1825.

Lasciò un degno esempio ai suoi figli, tra cui Cesare che ordì nel 1833 in Napoli una ri-

volta per proclamare la costituzione. Scoperto tentò di uccidersi: è condannato a morte, ma a piedi del patibolo gli si fa la grazia della vita. Dopo 15 anni di galera, liberato dalla rivoluzione napoletana del 1848 combatte sui campi lombardi, quindi alla difesa di Venezia con tanti altri napoletani e colà, compiendo prodigi di valore, soccombe.

A tanta luce di eroismo che si irradia fulgida dalle estreme parti d'Italia vada memore e riconoscente l'omaggio di questa Alta Assemblea. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Le parole degli onorevoli senatori Peano e Mazzotti trovano commosso consenso in tutto il Senato, come il ricordo di Santorre di Santarosa si ravviva oggi, confuso di poesia, nel cuore di tutti gli Italiani. Nell'alba del nostro riscatto egli salutò « redi-viva » l'Italia e presagì liberatrice e unificatrice Casa Savoia. Negli avvenimenti del 1821, « soldato e ministro della Rivoluzione costituzionale » (così il Del Lungo), fu anima e guida di quel primo tentativo di guerra d'indipendenza contro l'Austria. Poi l'esilio, sopportato con la più austera dignità per le terre della Svizzera, di Francia e d'Inghilterra, valse al pari dell'esempio di altri grandi proscritti, a conciliare simpatie al nome e alla causa italiana in Europa. Sarebbe bastato tutto questo a far porre il Santarosa fra i più insigni fattori del nostro Risorgimento; a riconoscervi, per magnanimità di propositi, uno dei più compiuti italiani del secolo, come lo giudicò Tommaseo. Eppure il nome di lui ci ritorna d'oltremare, illuminato di anche maggior luce: della luce del sacrificio. « Quando si ha un animo forte » - scriveva al suo grande amico Cousin - « conviene operare, scrivere, o morire ». Poiché non gli era consentito operare e morire per l'Italia, prestò ascolto al grido di un'altra Nazione oppressa; e dal doloroso esilio corse a gittare per lei la sua nobile vita a Sfacteria, per la stessa causa per cui immolò la sua Giuseppe Rosarol. E l'eroica morte del Santarosa si commemora oggi in luoghi difesi or son cent'anni, in questi stessi giorni, dal valore di un altro grande italiano, Giacinto Collegno.

Salutiamo la città di Savigliano dove - come disse l'altro giorno in una meravigliosa commemorazione il venerando Boselli - il Santarosa

respirò con le native aure vibranti il grido della riscossa italiana sollevato da Carlo Emanuele I morente. Salutiamo le nostre belle navi che portano a Navarrino la bandiera dell'Italia. Salutiamo la Nazione Ellenica, che egli amò, come lasciò scritto « di un amore che ha in sé qualche cosa di augusto », auspicando, nel nome di queste comuni sacre memorie, concorde cammino sulle vie della pace e della civiltà. (*Applausi vivissimi*).

FEDERZONI, *ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FEDERZONI, *ministro dell'interno*. Il Governo consente con animo fervido alle degne rievocazioni che testè furono fatte delle gloriose figure di Santorre di Santarosa e di Giuseppe Rosarol, entrambi nobilissimi antesignani delle più alte idealità nazionali, generosi campioni di ogni nobile causa. (*Approvazioni*).

Dichiarazione del Presidente del Consiglio.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri interim della guerra e della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri, interim per la guerra e la marina*. In sede di approvazione del processo verbale, e per quanto sia convinto che la cosa in sé non ha eccessiva importanza, ma dato il fatto che l'altro giorno ho posto una smentita nettissima all'affermazione di un oratore a proposito della ormai famosa inesistente dimostrazione di Reggio Calabria, intendo, non di comunicare al Senato tutti i telegrammi che mi sono giunti, alcuni dei quali recano la firma di insegnanti medi, e anche di elementi che non militano affatto nel mio partito, ma ciò che lo stesso giornale, che con la sua notizia fu la causa della dimostrazione, oggi stampa con questa dichiarazione (si tratta del *Corriere di Calabria*, giornale non fascista):

« Il 31 dicembre dell'anno scorso abbiamo raccolto con un bel punto interrogativo (grazie!) la notizia che sua eccellenza Mussolini avrebbe rassegnato nelle mani del Re le dimissioni del Gabinetto, e il giorno successivo abbiamo spie-

gato che ciò non escludeva che egli avesse formato un altro Gabinetto. Abbiamo detto che la notizia era stata raccolta in perfettissima buona fede; aggiungiamo ora che un giorno ci potrà far fede di ciò un prefetto del Regno. La notizia era stata accennata da altri giornali d'Italia; ma non vogliamo tornare su ciò, vogliamo rilevare che quella notizia è servita a speculazioni politiche di ogni sorta; anche il senatore Albertini nella discussione del Senato di ieri sulla politica del Governo afferma che a Reggio Calabria in quella occasione vi sono state dimostrazioni di giubilo in tutta la notte!

« Niente di tutto questo, e il senatore Albertini deve essere stato male informato. Quella sera non si ebbe che un tentativo di dimostrazione da parte di un centinaio di persone, che hanno costretto a parlare un deputato di opposizione, il socialista unitario on. Priolo, e che si sono sciolti senza incidenti né più né meno. Il resto sono esagerazioni, invenzioni e speculazioni politiche. Invece quella invenzione servi, nel nostro piccolo ambiente, al rilevamento che gli stessi elementi, di tanto danno all'Italia, non hanno disarmato, e che gli oppositori domani sarebbero pronti a tornare con gli stessi sistemi di lotta che la stragrande maggioranza della nazione rinnegò per sempre ».

Ora io non do nessuna importanza a questo fatto; però il Senato giudichi, e credo che il Senato sia d'accordo con me nel ritenere che con queste fantasie si può fare la cronaca di un giornale, ma non la storia di un grande Paese. (*Applausi vivissimi e prolungati*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione per la spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario del 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926 » (N. 153).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Prego l'onorevole senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura del disegno di legge.

BISCARETTI, segretario, legge:
(*V. Stampato N. 153*).

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

Ha facoltà di parlare l'on. senatore Conti.

CONTI. Mi consenta il Senato che io per brevi

momenti prenda la parola su questo bilancio, per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici qualche domanda relativa a due punti del bilancio stesso: uno sulla parte ordinaria, riferentesi alla manutenzione delle strade nazionali; l'altro sulla parte straordinaria relativo ai sussidi per gli impianti idro-elettrici.

Sul primo punto noi vediamo portati in bilancio complessivamente 60 milioni, di cui 10 per l'Italia settentrionale, 20 per la centrale e 30 per la meridionale e le isole. Io capisco perfettamente la graduatoria, che si è resa necessaria per l'applicazione della legge Carnazza; ma mi chiedo come, con una impostazione complessiva di 12 milioni inferiore alla corrispondente dell'anno scorso, sia possibile risolvere il problema secondo le recenti disposizioni di legge.

Il ministro dei lavori pubblici non ignora, tutta l'Italia non ignora in quali tristi condizioni si trovi oggi la nostra viabilità; condizioni di cui certo non vogliamo far salire la responsabilità soltanto al Governo. Fino al novembre del 1923 tutta questa materia era ancora regolata dalla legge sui lavori pubblici del 1865; questa legge attribuiva allo Stato la manutenzione delle strade nazionali, circa 8,400 chilometri, e le cose in qualche modo marciavano. Poi si osservò che lo Stato avrebbe dovuto avere una certa ingerenza sul complesso del problema stradale, mettendolo in grado di far valere la propria iniziativa; si osservò pure che le provincie e i comuni non avevano mezzi sufficienti per mantenere le strade nelle condizioni migliori, principalmente considerato l'aumento costante del traffico in conseguenza dell'adozione dei sistemi meccanici di locomozione i quali hanno reso il problema ancora più grave; in queste disposizioni di spirito è stata varata la legge del 15 novembre 1923, che ha profondamente innovato il precedente stato delle cose. Alla legge doveva essere annesso un elenco delle strade: quelle di prima categoria sarebbero aumentate a circa 20 mila chilometri. Ma praticamente è successo che nelle condizioni attuali la legge vecchia non è più applicata e la nuova non ha ancora attuazione, e questo, sia per deficienza dei fondi assegnati in bilancio, sia anche per le vicende del Dicastero dei lavori pubblici ove i tre mutamenti avvenuti hanno portato ad un cambiamento d'indirizzo

e a difficoltà nell'attuazione dell'indirizzo precedente.

Certo questo problema s'impone all'attenzione del Senato e alle deliberazioni del ministro; e io spero che su questo punto egli mi potrà dare una risposta tranquillante.

Un episodio che può illuminare questa situazione lo ho avuto recentemente. Passando per la strada del Sempione nel mese di marzo, ho constatato che il ponte fra Meina e Stresa, travolto da una alluvione dell'agosto 1924, non era stato riparato: dopo sette mesi, non si era ancora cominciato a provvedere. Ho rivolto una interrogazione al ministro dei lavori pubblici, chiedendo se non riteneva conveniente nell'imminenza della periodica discesa dei forestieri, i quali passano di lì per venire in Italia, ed ora anche per percorrere le nostre nuovissime auto-strade, di far trovar loro questo ponte riattato. L'onorevole ministro mi ha risposto cortesemente con una lettera interlocutoria di cui lo ringrazio, tanto più perchè egli ha dato disposizione che il ponte venga subito riattato. Infatti i lavori sono ora bene avviati e spero che nel mese venturo la circolazione potrà sicuramente essere ripresa.

Ora, se per questo caso particolare la soluzione è stata sollecita, certo il problema è vasto e va affrontato in tutta la sua integrità. Purtroppo in questo, come in tutti i problemi che discutiamo in questi giorni, le questioni tecniche diventano questioni finanziarie: e mi dispiace di non vedere presente l'onorevole ministro delle finanze, perchè parlando in tema di bilancio noi ci rivolgiamo alle varie nuore del Governo, anche perchè la suocera che tiene rigorosamente le chiavi della cassa c'intenda. (*Si ride*). Anzi il nostro collega della Commissione di finanze, relatore di questo bilancio, mi diceva che a vedere l'onorevole ministro De Stefani bersagliato da tante richieste di spese, gli faceva l'effetto di san Sebastiano, contro del quale gli arcieri senatori tiravano le frecce...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, interim della guerra e della marina*. È impermeabile!

CONTI... *Telum imbelle sine ictu*, aggiungo io, perchè la serenità del ministro delle finanze ci dimostra la inattività dei nostri sforzi per toccarlo.

In questo problema dunque che ha anche

carattere finanziario, vorrei ricordare che le strade rappresentano un cespite di reddito per lo Stato. E quale cespite! Complessivamente si tratta di un reddito tutt'altro che indifferente. Abbiamo innanzi tutto il dazio doganale sulla benzina e sul petrolio, destinati in massima parte alle automobili, che circolano sulle strade. Se pensate che lo Stato ricava ben 154 milioni dal dazio sulla benzina e 117 milioni da quello sul petrolio; se pensate che altri 77 milioni si ricavano dalla tassa di vendita della benzina ed altri 75 dalla tassa di circolazione sulle automobili, voi vedete che si arriva ad una cifra complessiva di 424 milioni di cui si avvantaggia l'erario dello Stato. Se anche togliete da questa cifra quella parte del dazio doganale che va a colpire la benzina ed il petrolio destinato ad usi domestici ed industriali e che oggi non è certamente molto importante, e se togliete quella parte della tassa di circolazione che viene restituita alle provincie ed ai comuni, restano pur sempre 370 milioni all'incirca, che giustificano come possa essere abbastanza naturale il sentimento di coloro che contribuiscono al pagamento di questi dazi sulla benzina e sul petrolio e di questa tassa sulla circolazione delle automobili, e che chiedono che una parte almeno di questi proventi sia attribuita alla manutenzione delle strade.

Ora io non pretendo che l'onorevole ministro mi dica quale è la soluzione che intende adottare. Molteplici suggerimenti sono stati fatti dal novembre 1923 ad oggi. Tra l'altro si è anche proposto di revocare completamente questa legge e di tornare alla legge del 1865, naturalmente con qualche modificazione; considerando per esempio come strade nazionali quelle comprese nella prima categoria contemplata dal decreto 1923. Si è anche pensato di adottare integralmente il decreto del 1923 con tutte le modificazioni suggerite dall'esperienza e dai reclami che in proposito sono stati fatti. Perchè bisogna tener presente che il decreto Carnazza, integralmente applicato turberebbe in maniera diversa gli interessi delle varie provincie. Ad esempio mentre la provincia di Napoli sarebbe avvantaggiata dalle nuove disposizioni, quella invece di Sondrio sarebbe molto gravemente danneggiata. Ora poichè la costrizione dei bilanci degli enti locali è grande, si comprende come sia necessario da parte dello Stato d'in-

tervenire con un'opera di perequazione e di correzione.

Ma in questa materia più della mia parola può valere la campagna fatta dal Touring Club, questa nostra magnifica istituzione che segue con alto senso di patriottismo tutte le questioni che interessano la Nazione. E l'onorevole ministro sa che ci sono memorie, pubblicazioni, ricorsi al Ministero che danno indicazioni sul metodo da seguire e suggeriscono i provvedimenti da adottarsi. Per me sarebbe già ragione di larga soddisfazione se il ministro vorrà dirmi che il problema è maturo e che egli intende risolverlo sollecitamente, e, spero, nel miglior modo possibile.

E vengo al secondo punto del mio discorso, che riguarda la parte straordinaria del bilancio: ed è quello del capitolo relativo alle sovvenzioni per nuove concessioni idrauliche.

È difficile rintracciare nel bilancio il preciso stanziamento, perchè esso entra nel complesso dei famosi 15 miliardi distribuiti in 12 anni per opere pubbliche. Ad ogni modo volendo seguire tutta la struttura del bilancio si può vedere che circa 770 milioni sarebbero destinati a questo scopo nel periodo di 12 anni, il che darebbe un sussidio che potrebbe bastare per 350 mila cavalli di concessioni, mentre dopo il decreto del 1919 le forze elettriche date in concessione sono circa di 700 mila cavalli e cioè il doppio.

Ora a questo proposito io voglio richiamare al Senato qualche punto che possa servire a guidare l'opera del ministro, per quanto comprenda che anche qui il Ministro dei lavori pubblici si trovi a dover combattere con le esigenze del bilancio, esigenze a cui mi inchino perchè la cosa che più preme è quella dell'assetto del bilancio statale.

Il decreto del 1919 dice che per tutti gli impianti che si faranno dall'emissione del decreto in poi sarà consentito un sussidio di circa lire 40 per cavallo nominale medio dato in concessione per la durata di 15 anni. Si stabilisce, ad ogni modo, un termine perentorio per questi canoni che non saranno più dati dopo il 1940, quindi per le concessioni che si domandassero adesso, ed il cui collaudo avverrà fra cinque anni, per esempio, i quindici anni di sussidio si ridurrebbero a dieci.

Un calcolo fatto dai tecnici competenti riferito ad un milione e mezzo di cavalli farebbe salire il complesso dell'aggravio dal 1919 al 1940 a qualche cosa come 700 milioni che sarebbero per questi primi anni circa 25 milioni e crescerebbero fino a 38 per il 1936, per discendere poi gradatamente a zero. Si tratta di una cifra ragguardevole, ma che trova la sua contropartita.

Questo decreto del 1919 ha avuto origine dagli studi d'una Commissione del dopo-guerra presieduta dall'onorevole Pantano e trovava la sua giustificazione in tre diversi ordini di idee. Primo ordine: c'è un decreto del 1915 che è venuto a regolare i rapporti fra i produttori di energia elettrica e la loro clientela dando un carattere d'immobilità ai contratti di fornitura. Questa immobilità è stata con successivi decreti attenuata, senza peraltro portare i prezzi attuali della energia elettrica al valore della nostra moneta. A questo proposito occorre anzi rilevare che noi in Italia paghiamo in valuta aurea sia per la luce che per la forza motrice, nemmeno la metà di quello che si paga in Francia, in Germania ed in Inghilterra. Questa industria rappresenta dunque per noi un elemento di progresso e di successo nelle competizioni internazionali e perciò essa merita le nostre preoccupazioni, giacchè rappresenta una delle basi della nostra ricostruzione economica.

Altre ragioni hanno ispirato il provvedimento. Una era la continua svalutazione della lira. Nel 1919 tutti assistevano a questo fenomeno così doloroso. I costi delle materie prime si triplicavano e quadruplicavano ed anche gli impianti in poco tempo sono venuti a costare il doppio, il triplo, il quadruplo di quelli dell'anteguerra. Essendo, d'altra parte, gli imprenditori legati alle tariffe, e dovendo, invece, per le loro costruzioni spendere cifre sempre più ragguardevoli, si capisce come si astenessero dal fare nuovi impianti e come un intervento statale avesse la sua giustificazione. Un'altra ragione è che nel 1919 si è approvata una legge sulle acque pubbliche che fa passare tutto questo demanio gratuitamente allo Stato: anzi allora pareva dopo soli 50 anni, mentre poi questo termine fu portato a 60. Pareva giusto che lo Stato dovesse concorrere molto parzialmente in queste spese, dato che la proprietà di tutto il demanio

delle derivazioni d'acqua gli sarebbe stata devoluta ad epoca determinata.

Il decreto è stato approvato, e questo ha segnato veramente un grandissimo risveglio. Bisogna notare che allora era molto importante fare la saldatura delle nostre attività industriali nazionali, che hanno avuto una magnifica espressione in questi anni, ma in quel periodo erano arretrate. Quindi questo incremento ha permesso di fare la saldatura, e la cosa era tanto più simpatica in quanto i sacrifici si sarebbero rimandati a dopo l'ottenimento del collaudo, mentre, agli effetti della ricostruzione, il risultato sarebbe stato immediato. Difatti il paese ha risposto magnificamente. Dal 1919 a oggi abbiamo un complesso di opere, di lavori che sono veramente ingentissimi. I seicentomila cavalli del 1919 sono diventati oggi più di due milioni; i capitali impiegati, che nel 1918 erano 720 milioni, sono oggi 4 miliardi e 700 milioni; i kilowats-ore, che nel 1915 erano 2 miliardi e 500 milioni, sono stati, nell'esercizio testè chiuso del 1924, 6 miliardi e 400 milioni; è tutto un ritmo che ci dà la sensazione di un grande progresso. Ora se noi pensiamo, come ha detto il senatore Corbino in una sua memorabile conferenza, che con questo l'Italia ottiene di dare ad ognuno dei suoi cittadini uno schiavo che lavori per suo conto, diminuendo la fatica del lavoro e migliorandone il rendimento, e che questo schiavo, anche in tempo di caroviveri, lo paghiamo con l'acqua dei nostri fiumi, si capisce come sia di un grande interesse nazionale spingere queste applicazioni. L'industria ha dunque risposto meravigliosamente, ma il Governo non ha corrisposto affatto, nel senso che non ha applicato il decreto.

Il Governo, salvo casi particolarissimi, non ha pagato le sovvenzioni, anzi è andato più in là: da qualche tempo richiede che nei disciplinari di concessione si faccia esplicita rinuncia ad approfittare di questa legge e si dichiarino di ammettere la sovvenzione come facoltativa.

Ora ci sono i grandi organismi industriali, che hanno basi sicure, ma ci sono tante piccole aziende che hanno portato le loro iniziative in questo campo, basandosi sulla capitalizzazione del promesso sussidio e che hanno fatto degli accordi con degli Istituti di credito, che si sono impegnati a capitalizzare queste sovvenzioni, quando fossero accordate. Voi vedete in

che tristi condizioni si è andata a mettere della gente di buona volontà. Ripeto, la cosa mi preoccupa meno per le grandi aziende, ma per molte piccole iniziative la cosa è stata veramente fatale!

E questo fatto, questo, in certo senso, intervento negativo dello Stato per negare fede ai propri impegni è cosa che getta il discredito e porta un danno maggiore del risparmio di qualche milione. Io capisco le ragioni della finanza, ma anche qui bisogna tener presente che la concessione è la fonte di un reddito anche per il bilancio statale, reddito maggiore delle 40 lire di sussidio. Se si pensa che oggi come capitale di impianto un cavallo idraulico nominale costa circa duemila lire e che, in genere, si paga allo Stato un complesso per tassa sul reddito, tasse di circolazione, canoni, pure trascurando le tasse di consumo che vengono sopportate dai clienti, si paga, ripeto, qualche cosa che si avvicina molto all'8 per cento del capitale, se ne deduce che, complessivamente, lo Stato fa un affare, in quanto questo suo concorso sugli impianti verrà compensato in misura usuraia. L'onorevole Soleri, quando era ministro delle finanze, nel 1922, si era preoccupato della incidenza che queste sovvenzioni avrebbero potuto avere sulle finanze dello Stato.

Esso propose di raddoppiare la tassa sul consumo della luce elettrica; ed in tal modo si sarebbe procurato i mezzi per le sovvenzioni. Però la tassa è stata raddoppiata, dando un maggior reddito di circa 50 milioni all'anno, ma i canoni di sovvenzione non si danno. Il che genera quel tale pericoloso sentimento cui accennavo sopra della denegata giustizia. Tenendo conto di questi elementi sono sicuro che l'onorevole ministro vorrà provvedere. Si sa che si prospettano delle tesi che certamente l'onorevole ministro ben conosce, ma che io accenno qui soltanto perchè la questione sia illuminata in tutti i suoi aspetti. Oggi si può dire: se nel 1919 era necessario di dare questi sussidi, o almeno di prometterli, perchè dobbiamo darli ancora oggi quando il fervore di attività è tale da poter lasciare supporre che se ne possa fare anche a meno?

È una questione certamente disputabile. Un'altra questione pure disputabile è quella relativa ai bisogni delle varie provincie. Il relatore della

Commissione di finanze per il bilancio dei lavori pubblici, cioè il mio collega senatore Rolandi Ricci, dice che, dati i bisogni diversi dell'Italia nelle sue varie regioni non si può pretendere di fare delle leggi da applicare rigidamente. Sarebbe come se si volesse pretendere da un sarto, anche bravo, che ci facesse un vestito che andasse bene per le persone magre e per quelle grasse, per quelle grandi e per quelle piccole. È meglio discriminare. Ed anche questa è una questione disputabile. Il Settentrione certamente ha delle iniziative individuali maggiori del Mezzogiorno e quindi può anche essere meno aiutato. Sono tutti problemi che si possono proporre e magnificamente discutere. Ma intanto col nostro voto del 3 aprile è stata approvata una legge, la quale quindi è diventata legge dello Stato, e voi troverete giusto che io invochi che venga applicata. Se l'ottimo ministro delle finanze, per meglio tutelare gli interessi dello Stato vorrà innovare, proponga delle nuove leggi; il Parlamento le approverà.

E lasciate che io chiuda il mio discorso con una ultima citazione: L'altro ieri il ministro dell'interno, onorevole Federzoni, parlando sul suo bilancio, ha detto che concepisce lo Stato non come una accademia, ma come una forza, e che il Governo deve essere l'organo di questa forza. Magnifiche parole, ma tanto più il concetto di Stato forte avrà credito quanto più il Governo farà osservare da tutti e osserverà esso stesso le leggi esistenti. (*Vive approvazioni; applausi.*)

RAVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA. Io mi trovo iscritto a parlare su questo bilancio direi quasi «di ufficio». Ieri vedendo che non era all'ordine del giorno il bilancio dei lavori pubblici, e ignorandosi che venisse oggi, volli approfittare dell'esame della leggina che mirava alla buona difesa delle strade, e pregare l'onorevole ministro di dirci qualche cosa sulle sue idee intorno alla manutenzione stradale, che è problema che interessa tutti gli italiani, e me particolarmente, anche perchè debbo occuparmi del movimento dei forestieri e delle industrie turistiche, come capo dell'*Enit*. Conoscendo l'interessamento e l'aiuto notevolissimo che ci dà il Governo - e particolarmente l'onorevole Presidente del Con-

siglio che bene apprezza e conforta questa nostra impresa faticosa ma utile e simpatica, - volevo far notare il fatto che ci sono degli invidiosi che hanno ora propalato (e anche per mezzo di agenzie ufficiose estere) la notizia che in Italia non si può circolare in automobile; e questa notizia, diffusa in centinaia di uffici e di giornali porta grave danno a noi, come del resto m'insegna la mia esperienza personale. Certamente in qualche luogo la manutenzione è buona e in qualche altro è cattiva. Ciò deriva anche dall'incertezza delle amministrazioni circa i provvedimenti del Governo. Il *Touring Club*, benemerito, ha fatto studi, proposte, lavori: ha creato un istituto della strada pubblica e una buona rivista sulle strade. Ma quale è l'ordinamento attuale? Chi deve curare le strade? E quali strade?

Ci fu un decreto che cambiava tutto l'ordinamento della legge del 1865; poi esso fu sospeso, e ancora si attendono i provvedimenti del Governo. L'averne tre geni - il Genio Civile dello Stato, il Genio Provinciale e il Genio Comunale per le strade - non conduce a buoni risultati; tanto più che le nostre leggi non danno diritto agli interessati di ottenere la manutenzione delle strade. E infatti la Corte di Cassazione, che fu investita anni sono di questo problema, venne nella risoluzione che l'amministrazione comunale, che non provvedeva alla regolare manutenzione delle strade, o perchè non ne aveva i mezzi, o perchè trascurava alcune strade di proposito, non poteva esservi costretta, e quindi gli elettori solo potevano rifarsi il giorno delle elezioni facendola cadere. È tema grave, specie col turismo nuovo e con le necessità della agricoltura. Oggi il senatore Conti ha continuato sul tema meglio di quel che non posso fare io, tanto più che sono già certo che a queste domande risponderà bene l'onorevole ministro. Le strade sono una ricchezza, formata con secoli di lavori, di spese e di sacrifici, e l'abbandonarla sarebbe anche un pessimo affare. Il bilancio *nuovo* riduce i fondi di ben dodici milioni! Male.

E v'ha di più...

Qualche volta, onorevole ministro, e questo me l'hanno suggerito i colleghi di Bologna; certi abbandoni improvvisi di lavori vanno fatti con temperamenti. Per esempio una delle più importanti strade nazionali d'Italia, la strada

tra Bologna e Firenze per il valico della Futa, aveva una ripida ascesa e una svolta pericolosa.

Il Ministero dei lavori pubblici ha fatto benissimo ad ordinare la correzione del tratto, credo per sei chilometri, ma poi ha fatto tutto sospendere improvvisamente, (dopo che erano stati spesi due e più milioni) in modo che ha lasciato sul luogo dei muri a mezzo, dei ponti, delle *decauilles*, del sasso e dei materiali di ogni genere che oggi... servono benissimo a coloro che hanno bisogno di costruire o restaurare capanne e case per conto proprio, nelle vicinanze.

Prego dunque l'onorevole ministro che prenda a cuore il problema di questa strada nazionale, e mi scusi se insisto, ma è necessità e le popolazioni reclamano le strade e la loro buona manutenzione.

E poichè sono dietro a parlare raccomando anche oggi il porto di Ravenna che è anche il porto di Bologna e della regione padana; c'era un Consorzio, e fu abolito ora per quelle ragioni generali che tutti conosciamo e che il Senato ebbe occasione di apprezzare. Non tutti gli Enti portuali furono però aboliti!

Il porto di Ravenna ha un traffico notevole, sono note le cifre ed io prego il ministro di ordinare la manutenzione necessaria e i lavori urgenti perchè il porto riprenda il suo traffico.

In tutto l'Adriatico, e Trieste insegna, si rinnovano i traffici. Bisogna agevolare quelli che facevano e faranno capo a Ravenna.

E avrei finito, onorevoli colleghi, se non che un'altra osservazione debbo fare seguendo l'ordine delle parti del bilancio ed è quella relativa al servizio delle Case popolari che è adesso assunto dal Ministero dei lavori pubblici. Esiste oggi questa bella e calorosa passione del popolo per avere la propria casa; passione bella, nobile ed educatrice, che va incoraggiata; il Governo italiano ha fatto una legge larga, ha stanziato oltre 70 milioni per contribuire nelle spese ed ha incoraggiato questa opera specialmente a beneficio dei suoi impiegati.

Vorrei che il ministro prendesse in mano la legge delle Case popolari ed economiche, alla quale in passato ho cooperato io pure, e facesse in modo che non si avessero due pesi e due misure. Per la mia esperienza ho notato come sia stato facile in molti casi e provvido e utile

e bello fare le case per gli impiegati e ottenere il contributo dello Stato, per dare la sicurezza dell'abitazione a chi serve lo Stato, e non ha grandi retribuzioni dallo Stato; ho notato però con dolore - ed ho insistito a questo fine fin da quando ero alla Camera, e poi da questo posto - che anche gli operai dello Stato dovrebbero avere lo stesso trattamento, operai che hanno nomina regolare, salari fissi sul bilancio e che hanno la pensione dello Stato, e possono perciò, per la casa, lasciare le quote mensili sui salari e sulla pensione. Ebbene questa seconda parte, cioè per gli umili, è stata molto più difficile ad essere attuata rispetto ai prestiti di favore. Per questa minuta gente che serve lo Stato, è stata una difficoltà spesso insormontabile, ed anche ora le difficoltà sono vive. E ho insistito tanto, e tanto pregato e scritto, per le case degli operai dello Stato!

Si tratta di poche somme e di non molte stanze, e non saranno quelle che costano 14,000 lire l'una come dice l'onorevole Rolandi Ricci nella sua relazione sul bilancio. Sono le case degli operai, cioè dei più modesti servitori dello Stato.

Onorevole ministro non la tedio più. Sono sicuro che ella vorrà meditare, e forse fare su quanto ho detto, e provvedere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Libertini.

LIBERTINI. Sarò telegrafico, anche perchè non vorrei ripetere davanti al Senato delle cose già dette...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, interim della guerra e della marina*. Raccomanda Caltagirone-Terranuova?

LIBERTINI. Questo anche rientrerà nel quadro. Farò delle brevissime osservazioni, e vorrei pregare il ministro, nella sua cortesia di darmi delle risposte precise. Dico questo perchè devo ricordare che, nella precedente discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Giuriati credette non dover rilevare alcune mie osservazioni, lasciando completamente nell'ombra una questione importantissima per noi, perchè riguarda un voto, un desiderio, un diritto di tutta la Sicilia per le sue ferrovie.

L'onorevole ministro, nel suo discorso alla Camera, facendo la rassegna delle opere pubbliche più importanti da eseguire ebbe a dire

che in questo momento le ferrovie sono all'ultimo gradino delle necessità.

Questa è una teoria che può essere accettata da chi nuota nella abbondanza, ma non da noi che nuotiamo invece nella miseria e che per le leggi precedentemente stabilite, le quali, come giustamente ha detto l'onorevole Conti, devono essere attuate, abbiamo diritto a vederle eseguite da parte dello Stato, perchè rispondono ai nostri bisogni e ai nostri interessi.

Ricorderò brevemente che con la legge del 1911 fu stabilito un piano di 800 chilometri di ferrovie secondarie, da eseguirsi in Sicilia. Le diverse circostanze, è inutile ripeterle, cioè la guerra sopravvenuta, la mancanza di costruttori, l'alterazione dei prezzi, ed altre cause, condussero alla necessità di dover cominciare a provvedere con dei ripieghi, ripieghi però che rappresentavano il principio della attuazione completa del piano fissato dalla legge del 1911 e debitamente approvato dagli organi competenti.

Orbene, onorevole ministro, ho qui davanti a me l'elenco delle linee da costruirsi dal primo anno 1923 al 1929, secondo un piano lasciato da un suo predecessore. Ed io osservo che nel detto piano sono comprese delle linee che non erano contemplate nel progetto originario, approvato come sopra ho detto, dal Consiglio Superiore, dal Consiglio di Stato e da tutti gli elementi tecnici del Ministero dei lavori pubblici e delle ferrovie, mentre ne sono state scartate tante altre, ritenute di somma importanza, di molto superiore a quella di alcune linee comprese nel primo elenco suindicato. Ora io credo che non possa esser permesso ad alcuno, neanche ad un ministro modificare con un semplice atto della sua volontà il contenuto e la sostanza delle leggi esistenti, regolarmente approvate dal Parlamento e confermate da successivi altri provvedimenti legislativi. Alla nostra insistenza per ottenere la esecuzione anche delle linee escluse capricciosamente ed arbitrariamente, ella, onorevole ministro ha risposto che lo Stato non può oltrepassare la spesa consolidata dei 15 miliardi in 12 anni e che altri fondi non ci sono oltre quelli come sopra stanziati.

Orbene, onorevole ministro, dall'esame che ho potuto fare sul modo come sono distribuite le predette somme, trovo che per le ferrovie

secondarie abbiamo uno stanziamento di 924 milioni, ed io le dichiaro di essere pienamente soddisfatto della somma suindicata. E però questi 924 milioni devono essere spesi bene e non devono servire a costruire delle linee che siano caldegiate da qualche ministro o da qualche capo di gabinetto cessato, dovendo servire per propaganda elettorale, o anche per tornaconto personale.

Dobbiamo eseguire la legge del 1911, sia pure in dieci o venti anni, ma il programma deve essere stabilito secondo il piano originale e non subire variazioni per capriccio o per tornaconto di Tizio e di Caio che non possono nè devono sovrapporsi alle leggi dello Stato. Senza contare che le variazioni lamentate anche tornano a danno dello Stato, oltre che degli interessati; difatti quando si propone di costruire linee che non potranno essere redditizie, che non servono ai veri interessi di ordine generale, lo Stato, oltre al non ricavarne il risultato desiderato, avrà speso inutilmente dei milioni che potevano spendersi più utilmente e dico anche più legalmente.

CORBINO. Domando la parola per un fatto personale.

LIBERTINI. Sentiremo il fatto personale.

CORBINO. A riguardo del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

LIBERTINI. Passando ad un altro ordine di idee sullo stesso argomento, mi permetta, onorevole ministro, che mi riferisca ancora al suo discorso alla Camera sul presente bilancio dei lavori pubblici. Ella disse, tra l'altre cose, assicurandone il deputato Vassallo e qualche altro, che non sarebbero stati fatti degli storni, ed io sono sicuro, anche perchè mi risulta dalla conoscenza delle disposizioni da lei date ai suoi funzionari, che questi storni non saranno fatti. Però non bisogna neanche mettere troppe difficoltà burocratiche alla sollecita esecuzione di questi lavori per le ferrovie, pur tenendo lo Stato ferme tutte le sue garanzie: in caso contrario avverrà automaticamente che, non potendosi impiegare nè spendere, le somme stanziati per detti lavori saranno destinate per altre opere. Così è avvenuto in questi ultimi anni, in cui, a norma di quanto è stabilito dalle convenzioni stipulate nel marzo del 1923, si sarebbero dovute eseguire opere per 20 milioni nel primo anno e 30 nel secondo, e ne sono

state eseguite invece appena per 8 o 10 milioni in tutto; e queste sono cifre ufficiali, mentre poi gli stanziamenti esuberanti sarebbero stati compresi nei cento milioni destinati alla direttissima Bologna-Firenze.

E finisco, richiamandomi alla chiusa del citato discorso del ministro alla Camera, nel quale egli faceva appello ai suoi colleghi del settentrione, ricordando loro che, quando si macerava nella trincea gomito a gomito coi fanti della Sardegna, della Sicilia e del Mezzogiorno, in quei momenti supremi la solidarietà del pericolo sempre imminente univa tutti in un fascio di anime, e che gradito tornava per loro qualunque rinuncia a favore dei fratelli meridionali. Così dovrebbe praticarsi anche oggi a pro delle regioni che hanno maggiori bisogni.

Ebbene, onorevoli Giuriati, noi non vogliamo rinunzie; ci contentiamo di quello che lo Stato ci ha dato e diciamo solo che quello che si deve spendere si spenda per intero e bene, e che si mantengano gli impegni assunti a pro delle regioni che vi hanno diritto e che per tanti anni sono state trascurate. *(Approvazioni)*.

Comunicazioni del Governo.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri ed interim per la guerra e marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri ed interim per la guerra e marina*. Mi onoro annunziare al Senato che S. M. il Re con decreti in data di ieri, ha accettato le dimissioni rassegnate dalla carica di ministro, segretario di Stato per la marina, dall'onorevole Grande Ammiraglio Duca Paolo Thaon di Revel, senatore del Regno, ed ha dato a me l'incarico di reggere per *interim* il Ministero stesso.

PRESIDENTE. Dò atto al Presidente del Consiglio di questa comunicazione.

Presentazione di disegni di legge.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri ed interim per la guerra e marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri ed interim per la guerra e marina*. Ho l'onore di presentare al Senato i disegni di legge già approvati dalla Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto legge 25 novembre 1919, num. 2419, circa la proroga, mediante scambio di note, dei trattati e delle convenzioni di commercio fra l'Italia ed altri Stati;

Conversione in legge del Regio decreto luogotenenziale 26 aprile 1921, n. 1333, col quale è data esecuzione all'accordo fra l'Italia e l'Egitto, avvenuto mediante scambio di note in data 31 marzo e 26 aprile 1921, in virtù del quale l'Italia rinunzia in favore dell'Egitto alle restrizioni imposte dall'art. 6 del trattato di commercio italo-egiziano del 14 luglio 1906, relativamente alla tassazione degli spiriti italiani importati in Egitto, intendendosi esclusi da tale rinunzia i vini italiani (compresi il marsala e il vermouth) il cui grado alcolico non ecceda il 23 per cento del loro volume.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole Presidente del Consiglio della presentazione di questi due disegni di legge che seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ritorniamo ora alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Corbino per fatto personale.

CORBINO. Non si sorprenda il Senato che io qualifichi come fatto personale il mio intervento in questa discussione, perchè è a mio parere fatto personale rivendicare a se stessi colpe che si vorrebbe attribuire ad altri. Ora già da un discorso anteriore fatto in questa aula, come da quello di oggi, l'onorevole senatore Libertini pare che attribuisca ad un predecessore dell'onorevole Giuriati un certo spostamento di piani nella costruzione delle ferrovie siciliane: egli alludeva evidentemente all'onorevole Carnazza. Io tengo a dire che la colpa di tutto questo non è dell'onorevole Carnazza ma del senatore Corbino, presidente in quell'epoca del Consiglio superiore dei lavori

pubblici perchè per una legge allora vigente in questa materia, il ministro era obbligato a seguire il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Si tratta in fondo di questo. I milioni destinati dalla legge del 1911 erano andati in decadenza e fu merito dell'onor. Carnazza ristabilire gli stanziamenti superando non lievi difficoltà da parte del Tesoro. Non fu soppressa nessuna linea dell'antico piano; soltanto, siccome i preventivi erano stati fatti in epoca in cui il danaro aveva ben altro valore, fu necessario, date le nuove somme disponibili, di stabilire un ordine di precedenza fra le diverse linee previste in base all'antica legge. Quindi nessuna linea è stata abolita ma fu soltanto stabilito un ordine di precedenza. È noto al Senato che soprattutto il senatore Libertini si è doluto della soppressione — secondo lui — della linea Caltagirone-Terranova. Ora io presiedevo il Consiglio superiore dei lavori pubblici quando avvenne, non questo stralcio, ma questa posticipazione della linea Caltagirone-Terranova ad altre; e posso dirne la ragione. Da Caltagirone a Terranova, porto di mare, come da Caltagirone a Catania, porto di mare, si può già attualmente andare per ferrovia, sia pure con un lungo percorso. La nuova Caltagirone-Terranova costituiva un percorso più breve: ora noi abbiamo creduto che per una regione povera di linee come la Sicilia, non si dovesse rinnovare il metodo delle direttissime dell'Italia media o meridionale, e che prima di provvedere a fare più brevi i percorsi, si dovesse pensare a dare ferrovie a paesi che ne sono privi. Naturalmente nessuna intenzione di mancare di riguardo alla città di Caltagirone (*commenti*), anche perchè Caltagirone, per una condizione singolare, è assicurata contro tutte le eventualità politiche. È la patria di Arturo Vella, massimalista; e la patria di Don Sturzo (*si ride*) ed è la patria di una persona che sta molto vicino all'onorevole presidente del Consiglio, ma che nella sua grande rettitudine, tutela gli interessi di Caltagirone solo fino a quando sono tutelabili.

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, interim della guerra e della marina*. Non ha ambizioni elettorali. (*Si ride*).

CORBINO. Ora non è improbabile che nel

passato le illusioni sulla possibilità della immediata costruzione della Caltagirone Terranova fossero connesse con la potenza politica di un uomo di quei luoghi, cioè di Don Sturzo (*commenti*). Era naturale che quando le cose mutarono si badasse un po' più al lato obiettivo del problema piuttosto che a certi riguardi unicamente politici; e quindi si credette opportuno, non di sopprimere dal programma la linea Caltagirone-Terranova, ma di posticiparla ad altre più indispensabili per il risorgimento economico della Sicilia. Questa deliberazione fu presa all'unanimità nel Consiglio superiore dei lavori pubblici ed io riferendola qui in Senato lo faccio a titolo di lode per il Consiglio e soprattutto a scagionamento completo del ministro del tempo.

LIBERTINI. Domando di parlare. (*Commenti animati*).

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. L'onorevole Corbino, che non entrava affatto in questa questione, ha voluto assumere delle responsabilità che non lo toccavano, assumendo le difese di un assente, dice lui, e dando così prova di una eccessiva solidarietà coll'assente medesimo. Nel mio discorso io non ho fatto alcun accenno di carattere personale e mi sono mantenuto sulle generali. L'onorevole Corbino invece mi trascina ai dettagli...

PRESIDENTE. Non si lasci trascinare! (*Benissimo; ilarità*).

LIBERTINI ... Non posso farne a meno, perchè debbo rettificare ciò che l'onorevole Corbino ha affermato.

Io dunque ho parlato di questioni generali; ho detto che bisogna attuare l'intero piano e che a questo piano non si potevano apportare modificazioni. Orbene, in questo piano era compresa anche la linea Terranova-Caltagirone prevista a scartamento ridotto. È da notare, che non si tratta di una direttissima come *spiritosamente* affermava il senatore Corbino ma di una linea che la stessa direzione delle ferrovie, e per essa il compartimento di Palermo, ha riconosciuto di primaria importanza, perchè serve a tagliare il grandissimo arco che va da Licata per Siracusa a Catania, con un tratto che unisce i due mari che bagnano la Sicilia a sud e ad oriente e che è destinato ad assicurare il benessere di molti paesi ricchissimi di prodotti diversi spe-

cialmente agricoli, ed anche popolatissimi. Or bene, questa linea così importante, tanto da far decidere la Direzione delle Ferrovie a costruirla a scartamento ordinario, nel piano di esecuzione per la pronta costruzione consegnato ai concessionari delle note convenzioni non è stata compresa. E così pure è stata rinviata a tempo indeterminato l'altra importantissima linea Palermo-Trapani, da costruirsi pure a scartamento ordinario. Ora io, forse, non mi sarei lamentato di queste soppressioni se non avessi dovuto constatare che invece nel nuovo piano proposto, non so da chi, si trovano delle linee, come la Noto-Pachino, che non ha certamente l'importanza delle due suindicate, e, quel che più monta, non fu mai compresa nella rete degli 800 chilometri stabiliti dalla legge del 1911. In questo modo si vengono a manomettere i diritti acquisiti di tante popolazioni che attendono da anni la realizzazione dei loro voti, pei quali abbiamo lottato e sostenuti sacrifici non indifferenti.

È di questo che io mi lagno. Ho detto e ripeto che i fondi stanziati in bilancio sono, a mio modo di vedere, sufficienti per attuare il piano approvato, almeno in grandissima parte; ma questi fondi si debbono spendere come è stato deliberato e non fare delle novità che torneranno a danno dell'erario e dell'interesse dei cittadini, servendo solo privati interessi. *(Bene).*

GALLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINI. È una semplice raccomandazione, anzi una preghiera che io intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

In occasione dell'approvazione del disegno di legge per la conversione in blocco dei 2500 decreti, furono stralciati parecchi decreti, che meritavano di essere trattati con un progetto di legge a parte e tra gli altri tutti quelli che riguardano le acque pubbliche, tema di interesse generale grave, molto grave specialmente per le nostre regioni, che hanno tutto il loro patrimonio terriero legato al regime delle acque.

Ora il ministro sa, poichè vi aveva un suo rappresentante, che nel convegno nazionale per la legislazione delle acque tenuto a Milano nello scorso ottobre si dettero sapientissimi consigli, secondo me che ero presente, consigli

che l'onorevole ministro deve aver apprezzato, intorno a questa materia delle acque pubbliche, che è così importante.

Ora la mia domanda è questa: il ministro ha approntato il relativo progetto di legge? Perchè è urgente che i decreti sulle acque, che hanno manomesso lo Statuto, il Codice civile, il Codice di procedura civile, la legge sulle derivazioni di acque pubbliche e perfino l'ordinamento giudiziario, siano discussi. Siamo in un periodo eccezionale di legislazione, che è bene normalizzare.

Ora la mia preghiera è che il ministro dica se ha approntato questo progetto e se ancora non lo ha fatto, che lo faccia al più presto e che al più presto lo presenti al Parlamento.

NUVOLONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NUVOLONI. Chiedo la parola per fare due raccomandazioni all'onorevole ministro. Anzitutto mi associo a quanto gli onorevoli senatori Conti e Rava hanno detto intorno al cattivo stato delle strade rotabili.

È vero purtroppo che all'estero sono esposti avvisi in cui si dice che è impossibile viaggiare sulle nostre strade, onde s'invitano coloro che vorrebbero venire nel nostro paese ad astenersene. In parte hanno ragione. La manutenzione delle nostre strade lascia molto a desiderare. Debbo dichiarare che di ciò la colpa non è soltanto del Governo, ma anche delle città, che dopo esserseli fatti consegnare dalle amministrazioni provinciali, non sempre mantengono in buono stato i tronchi che sono nel concentrico degli abitati. Io penso che sia dovere imprescindibile ed urgente del Governo provvedere alla buona manutenzione delle strade in quanto tale obbligo incombe su di esso, e credo che sia pure dovere suo richiamare le amministrazioni comunali a tenere in stato di buona viabilità le strade che essendo negli abitati furono cedute ai comuni.

L'Italia, ricca di bellezze artistiche e naturali, dev'essere visitata e conosciuta favorevolmente. Aggiungo che, dopo essersi spese somme ingenti per la costruzione delle strade di accesso alle stazioni ferroviarie e ai laghi, e per la costruzione delle strade di accesso ai comuni isolati, sarebbe un vero delitto lasciare andare un patrimonio così cospicuo in perdizione.

Rivolgo quindi viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè escogiti qualche provvedimento, per esempio quello del consorzio obbligatorio fra i comuni, le provincie e lo Stato, per avvisare nel miglior modo al mantenimento in buono stato delle strade rotabili, che rappresentano sempre un patrimonio della nazione.

Vengo alla seconda raccomandazione. È in costruzione ed è pressochè ultimata la ferrovia Torino-Fossano-Mondovì e presto sarà messa in comunicazione colla ferrovia Ceva-Garesio-Ormea. È antica aspirazione delle città di Porto Maurizio e di Oneglia, (riunite oggi nel nome di Imperia), e degli altri paesi dell'estrema Liguria vedere ultimata fino al mare la Ceva-Garesio-Ormea che oggidì è un tronco di strada passivo. Realmente non si comprende come debba rimanere senza il suo sbocco naturale questa strada ferroviaria di evidente importanza strategica ed economica quando fosse ultimata. Io rivolgo pertanto viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici e anche all'onorevole Presidente del Consiglio, che conosce molto bene la questione e quei luoghi, perchè vedano di proporre con la massima sollecitudine possibile provvedimenti per completare quella strada fino al mare. Con ciò non soltanto si appagherà un bisogno delle liguri popolazioni laboriose, ma si metterà in più diretta comunicazione il Piemonte col mare.

La cosa si impone anche perchè la costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia in territorio francese non pare prossima ad essere terminata, e pare che la Francia voglia ritardarne l'apertura al pubblico servizio.

A questo riguardo faccio una digressione perchè è presente l'onorevole Presidente del Consiglio. Egli rispondendo ad una mia interrogazione, del dicembre scorso, ha dichiarato che la Francia si scusava adducendo di non aver potuto ultimare la ferrovia perchè era scoppiata la guerra. Io mi permetto di far osservare che, ai termini della convenzione intervenuta fra la Francia e l'Italia, la ferrovia doveva essere ultimata e aperta al servizio pubblico prima che la guerra scoppiasse, giacchè doveva essere ultimata e messa in funzione nel marzo del 1914, mentre la guerra è scoppiata solo nel successivo agosto. Dirò di più.

In un recente discorso tenuto dal ministro francese a Milano o a Torino si è accennato allo stanziamento di 27 milioni per ultimare la ferrovia tra Cuneo e Nizza. Non si parla assolutamente della costruzione della Cuneo-Ventimiglia. Ora io tengo a richiamare ancora l'attenzione del Governo su questo fatto singolarissimo che la ferrovia in Valle Roja è pressochè ultimata anche in territorio francese, da circa un anno. Basta ultimare una galleria della lunghezza di soli 300 metri per mettere in esercizio intanto la Cuneo-Breglio-Ventimiglia. La Francia inadempiente non ha ragione di ritardare ancora l'apertura di detta ferrovia fino a Ventimiglia. E perciò oltre che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici prego anche l'onorevole Presidente del Consiglio, a voler invitare la vicina Repubblica francese a mantenere gli impegni e ad attivare intanto il tronco Cuneo-Breglio-Ventimiglia, perchè non è giusto che l'Italia che ha spesi ingenti capitali per costruire nel termine convenuto quella strada, non possa servirsene per le sue più facili comunicazioni tra la Liguria ed il Piemonte e che debba aspettare il comodo della Francia.

Un'ultima raccomandazione rivolgo all'onorevole Ministro dei lavori pubblici e cioè quella di tener presente la linea litoranea Genova-Ventimiglia. Questa è la sola che non è a doppio binario, nè elettrificata, fra tutte le linee internazionali. Mi sembra doveroso metterla nelle stesse condizioni in cui si trovano tutte le altre ferrovie che sboccano nel territorio di altre Nazioni.

Raccomando pertanto di provvedere al raddoppiamento del binario da Genova a Ventimiglia ed alla ultimazione della elettrificazione di questa linea oltre Savona, tanto più che l'energia elettrica viene derivata da Ventimiglia. Sarebbe giusto che quella energia che viene portata altrove per produrre tanta ricchezza venisse anche utilizzata per migliorare il servizio ferroviario dell'estrema Liguria.

Ritengo, che l'onorevole ministro, per quanto concerne la elettrificazione e il raddoppiamento del binario...

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Ciò riguarda il ministro delle comunicazioni.

NUVOLONI. Ma per la costruzione no.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Il raddoppiamento dei binari e la elettrificazione

sono di competenza del Ministero delle comunicazioni.

NUVOLONI. Mi pare che altra volta mi sia stato risposto dal ministro delle comunicazioni che il raddoppio del binario era di competenza del Ministero dei lavori pubblici. In ogni modo io rivolgo la preghiera al Governo, e fra loro ministri si mettano d'accordo.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Molto volentieri.

NUVOLONI. Da ultimo volevo dire qualcosa in merito al miglioramento degli orari. Ma trattandosi di cosa che riguarda realmente il ministro delle comunicazioni ne parlerò in altra sede.

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Desidero dire poche parole a riguardo dell'edilizia popolare. La legge del 1919, favorisce la costruzione delle case popolari mediante il concorso dello Stato nel finanziamento, mentre impone ai comuni obblighi assai gravosi, relativamente alla finanza locale, quali la costruzione immediata delle strade, delle fognature, illuminazione, installazione delle condutture del gas. Questa seconda parte, relativa all'obbligo finanziario ai comuni è rimasta, malgrado la variazione che è stata apportata alla legge del 1919 con la esenzione delle tasse per 25 anni o per 30 anni per le case popolari, e con la cessazione del concorso dello Stato nel finanziamento. Tuttavia sono rimasti ai comuni degli obblighi gravissimi. In più viene a mancare una fonte d'entrate per i comuni e cioè la sovraimposta; e non soltanto la sovraimposta sulle nuove case, ma anche l'aumento su quelle antiche. Si comprende che le case del centro della città acquistano maggior valore via via che si costruisce alla periferia; ed il comune deve assolvere obblighi via via crescenti, perchè la manutenzione cresce con l'estensione della rete stradale, mentre esso, per la liberalità dello Stato, anche in fatto di sovraimposte comunali non può riscuotere queste che dopo 25 anni dalla costruzione delle case nuove, mentre non può aumentare la sovraimposta sulle case antiche.

Pertanto la situazione dei comuni nei rispetti delle case popolari è molto grave. Veniamo al concorso dello Stato. Avviene qui ciò che avviene tutte le volte che lo Stato

stanziò una somma fissa per promuovere determinati lavori come per case, strade, scuole ecc. Abbiamo proprio ora un progetto per l'edilizia scolastica. Si stanziavano dunque 50 o 100 milioni. Immediatamente tutti concorrono; ci sono necessariamente i preferiti; in fatto di edilizia popolare, la città di Roma ha avuto una preferenza notevole. Questi prescelti subito assorbono tutti i benefici dello stanziamento dello Stato; gli altri richiedenti non ricevono nulla affatto.

Bisognerebbe studiare il modo di dare un riparto a tutti i richiedenti e non separarli in due categorie delle quali l'una ha tutti i benefici e l'altra nessuno.

È avvenuto a questo riguardo qualche fatto curioso: lo Stato ha promesso un concorso a tutti coloro che avranno mutui dalla Cassa depositi e prestiti o da altri istituti parastatali equivalenti (Cassa nazionale ecc.).

Questi concorsi dello Stato formano una somma di 73 milioni di cui è stato parlato nella relazione.

Ora i comuni che non hanno potuto ottenere mutui dalla Cassa depositi e prestiti (perchè sapete che ad un certo punto questa Cassa ha chiuso per così dire gli sportelli) in quali condizioni si sono trovati? Ve ne sono taluni ai quali un decreto interministeriale aveva già dato il concorso del prestito a condizione che la Cassa depositi e prestiti desse poi la concessione del mutuo. Quei comuni che non hanno potuto avere il prestito dalla Cassa hanno cercato di procurarselo in altro modo, e si sono sentiti rispondere dallo Stato: ma poichè la Cassa depositi e prestiti non vi ha dato il mutuo, non vi do nemmeno io il concorso.

Nè le cose si limitano a ciò; vi sono dei comuni in peggiori condizioni; il comune di Genova, che per condizioni speciali delle banche locali (il risparmio a Genova non è forte come ad esempio in Lombardia, perchè gli affari sono molto sviluppati e il denaro deve circolare), il comune di Genova non ha potuto avere il finanziamento dalla Cassa depositi e prestiti né da altri Istituti locali; quindi il Governo ha cominciato a togliergli il concorso promesso. Non basta; siccome occorre costruire delle case lo si fece e si costrussero finanziandole con cartelle, e questo con enorme sacrificio perchè oltre all'interesse delle cartelle vi è il pro-

blema del collocamento delle stesse. Il Governo ha trovato il modo di lucrare su queste cartelle percependo la tassa di ricchezza mobile.

Io vorrei dire ancora qualche parola circa i criteri che ho letto nella relazione e ho sentito raccomandare qui dall'onorevole Rava, cioè che le case popolari siano oggetto di proprietà privata. Occorre distinguere però, egregi colleghi. Se noi costruiamo case rurali e casette isolate o per lo meno case che abbiano pochi piani e pochi appartamenti, ben venga la proprietà privata, ma quando questa soluzione del problema non è possibile, quando (come sono oggi le cose) occorre costruire dei casoni con 70 o 80 appartamenti, dei veri falansteri che una volta non erano possibili, ma che oggi sono igienicamente ed economicamente possibili, quando si fa ciò allora io faccio qualche riserva sulla opportunità della proprietà privata perchè i proprietari (operai, bassi impiegati) di un casone, difficilmente possono provvedere all'amministrazione collettiva, affrontare le manutenzioni ordinarie e straordinarie; e si producono così gravi inconvenienti.

Quando si apre una successione, quando vi è un traslocò, la famiglia dell'impiegato si deve poter trasportare facilmente da una città all'altra e non deve avere quelle radici profonde in una città che derivano dalla proprietà stabile, perchè allora il fenomeno dell'urbanismo avrà tendenza ad accrescersi. Occorre avere case di affitto e non sminuzzare la proprietà. Poi vi sono altre considerazioni: ad esempio, la famiglia cresce di numero e continua a stare in casa sua anche a scapito dell'igiene, ovvero vende od affitta chissà a chi, mentre, se gli appartamenti appartengono agli Istituti di case popolari, c'è modo di cambiare alloggio col crescere o col diminuire della famiglia. Dicevo che è necessario costruire, l'ideale sarebbe di costruire delle case isolate, ma le casette isolate esigono un grande sviluppo di aree e sono costose per le aree che si acquistano e per la più estesa rete di strade, fogne ecc., e finiscono per dare un'estensione enorme alla città portando l'impiegato e gli operai a grandissima distanza dalla sede del lavoro; e allora sono necessari i mezzi di comunicazione, una difficoltà in Italia risolvere il problema dei mezzi di comunicazione che sono molto costosi. Si cita il Belgio e l'Inghilterra, ma si dimentica che

il Belgio e l'Inghilterra sono i paesi del ferro e del carbone, e quindi dei trasporti a buon prezzo; ma la questione del tempo che giornalmente si perde a viaggiare resta sempre; e così anche là si convincono che con l'estendersi della città la soluzione della casetta isolata non è più buona, e anche là si fanno i casoni.

Un'ultima considerazione sul costo della casa. Il costo della casa, come è rilevato dalla relazione, è in media di quasi 14,700 lire per vano ed è cara. Però non possiamo pronunciare un giudizio come non ci si potrebbe pronunciare sul costo di un abito, bisogna vedere di che case si tratta; se sono appartamenti con molti vani per appartamento e si ha il costo di 14,700 lire per vano, diciamo pure è cara; se sono case ad appartamenti piccoli, cioè con due o tre vani per appartamento, questo costo può non essere caro perchè, sembrerà un assurdo, ma le case popolari, le case umili, diciamo l'appartamento popolare veramente inteso, vengono a costare per vano più dell'appartamento non dirò di lusso, ma dell'appartamento agiato. Infatti, quando fate un appartamento di due o tre vani voi dovete porre una cucina, che è l'ambiente che costa di più, ogni due o tre vani; una latrina ogni due o tre vani, una porta d'ingresso ogni due o tre vani; inoltre il regolamento edilizio dice che in ogni appartamento ci vuole una camera di 50 metri cubi. Quando fate appartamenti di 8 o 10 vani dovrete mettere tutto questo, cioè cucina e latrina e porta d'ingresso, e vano più grande ogni 8 o 10 vani e non ogni tre, quindi il costo di un vano per appartamento grande necessariamente deve essere minore. Se si arriva a 14,700 lire per vani di appartamenti grandi, come sarà successo a Roma, la casa costa cara.

Dico che si sono costruite case con 8 mila lire per vano per appartamenti piccoli e con 6 mila lire per vano per appartamenti grandi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, nei quattro mesi da che ho l'onore di reggere il dicastero dei lavori pubblici è questa la terza volta che m'incombe l'obbligo di discutere la materia del mio bilancio. Altri forse si rammaricherebbe di questa contingenza che per i miei ascoltatori può riuscire penosa. Non me ne rammarico io,

perchè la frequenza della discussione permette al ministro di esprimere tutto intiero il proprio pensiero e di mettere il pubblico al corrente del modo in cui si svolge il suo quotidiano lavoro.

Però la frequenza dei dibattiti consente a me di essere singolarmente breve, cioè di limitarmi ad aggiornare le dichiarazioni già fatte, sia in questo che nell'altro ramo del Parlamento.

Prendendo le mosse dalla chiusa della relazione del senatore Rolandi-Ricci, io credo utile intrattenere anzitutto il Senato intorno ai più recenti provvedimenti, intesi a rendere più svelto e più sicuro il funzionamento del mio Ministero.

Ho consegnato poc'anzi all'onorevole relatore la bozza impaginata del primo Bollettino statistico dei lavori pubblici. È un grosso fascicolo che registra lo stato ed il costo delle opere al 31 marzo u. s.: da oggi in poi si pubblicherà mensilmente il Bollettino riassuntivo e semestralmente il Bollettino analitico; il che, se consentirà al ministro, come io dicevo al 31 gennaio, di tenere l'occhio fisso alla bussola della sua barca, permetterà al Parlamento di controllare l'opera del ministro e di assicurarsi che egli appunto non abbia perduto la bussola.

Provvedimento che io giudico anche molto importante è il decreto del 9 aprile u. s., col quale è stata data facoltà al ministro dei lavori pubblici di assumere personale straordinario, in relazione alle opere che si stanno costruendo.

Questo provvedimento muta profondamente la condizione del dicastero dei lavori pubblici di fronte ai compiti che il Governo ed il Parlamento intendono assegnargli, poichè, mentre per il passato, in ripetute occasioni, è successo che al Ministero si assegnassero compiti per i quali non era attrezzato, oggi finalmente esso è in condizioni di poter servire illimitatamente qualsiasi compito.

Il personale straordinario sarà assunto con un contratto di lavoro onesto, foggato sul tipo di quello, col quale il Commissariato per la ricostruzione delle terre liberate ha potuto, in brevi anni, chiudere le maggiori cicatrici della guerra.

È inoltre in corso di registrazione un decreto col quale sono accolte le maggiori aspirazioni

dei funzionari dei Genio Civile. Con questo provvedimento è stata anche concessa al ministro la facoltà di compensare speciali benemerenze e speciali sacrifici compiuti dal suo personale tecnico. Il fondo per questi speciali compensi sarà di un milione per l'esercizio corrente e di 5 milioni per l'esercizio futuro e sarà erogato secondo criterii che concorderò col ministro delle finanze.

Ma bisognava contemporaneamente escogitare norme, per le quali divenisse più svelta la procedura, più rapida la istruttoria per l'approvazione dei progetti. Posso annunziare al Senato che è in corso un provvedimento, con cui è stata elevata a lire 500 mila la facoltà del ministro di eseguire opere senza il parere dei corpi consultivi, il che, se da un lato renderà più sollecita la decisione, dall'altro alleggerirà considerevolmente il carico ed il lavoro degli Uffici centrali.

Ho anche dovuto, onorevoli senatori, in questi quattro mesi, provvedere a numerosi trasferimenti, per obbedire al criterio da me adottato di concentrare nel Mezzogiorno e nelle isole i migliori tra i miei funzionari. So di avere imposto al personale dipendente da me duri sacrifici e sono lieto di annunziare al Senato che, salvo casi rarissimi, i funzionari hanno tutti ubbidito con magnifica disciplina, mostrando di rendersi perfettamente conto delle intenzioni e dei propositi del ministro.

Onorevoli senatori, durante questi quattro mesi è stato anche compiuto il reparto dei 15 miliardi.

L'onorevole senatore Rolandi Ricci, nella sua relazione, ha espresso un'altra volta il desiderio che egli aveva già manifestato nella sua relazione sul bilancio 1924-25, che al reparto dei 15 miliardi fosse chiamato a concorrere il Parlamento. Senonchè io, non più per manifestare dei propositi, ma per giustificare il fatto compiuto, debbo far notare all'onorevole relatore come il decreto dell'11 novembre prevedesse che il riparto dovesse avvenire per decreto Reale, sentito il ministro delle finanze ed il ministro dei lavori pubblici e devo far notare altresì come fosse urgentissimo addivenire alla ripartizione, in quanto una numerosa serie di pagamenti era da parecchi mesi sospesa in attesa del provvedimento. Ma ci sono altre ragioni che hanno scongiurato il Governo dal-

l'adottare la procedura suggerita dall'onorevole relatore.

Dati gli impegni legislativi di cui si doveva tener conto, la somma da ripartire non era importante, com'è stato ricordato da me in un precedente discorso ed è stato ricordato dalla diligenza dell'onor. Rolandi Ricci nella sua elaboratissima relazione. Ora il consiglio promana chiaro dal fatto della sproporzione tra le somme disponibili e il fabbisogno delle opere: il ministro non aveva bisogno di lumi speciali per distinguere quali opere, tra le moltissime richieste, erano quelle che potevano essere considerate inderogabilmente necessarie. D'altronde devo far notare all'onorevole relatore come non sia certamente mancata a me la voce viva del Parlamento, sia perchè non ho mancato di convocare presso di me, con una certa frequenza, i parlamentari delle diverse regioni, appunto per averne illuminato consiglio, sia perchè la diligenza dei miei colleghi alla Camera e di moltissimi senatori mi ha permesso di avere un'esatta nozione dei bisogni nelle varie regioni. Finalmente posso tranquillare il relatore, anche se egli avesse ulteriori scrupoli, dicendogli che il decreto sui 15 miliardi, prevedendo un miliardo di fondo di riserva, consentirà al ministro dei lavori pubblici, d'accordo con il ministro delle finanze, di riparare alle eventuali deficienze del riparto.

Passando ad esaminare le singole categorie di opere, e qui seguendo la classifica dell'onorevole relatore, che è, in fondo, quella ormai comunemente adottata dai ministri dei lavori pubblici e dai relatori dei bilanci, e parlando delle ricostruzioni e dei consolidamenti di abitati, sono grato al relatore di avere abbreviato il mio discorso indicando le cifre, con le quali il Governo intende far fronte al problema. Ma il relatore dice: bisogna spendere bene e possibilmente presto. Per quanto riguarda il primo dei due ammonimenti, io credo di avere già risposto al desiderio del relatore e del Senato quando ho chiamato i migliori, gli ottimi tra i miei funzionari nelle provincie meridionali, specialmente in quelle più colpite dalle calamità. Io non manco di vigilare, di stimolare, e, quando occorra, di assistere il mio personale.

Per quanto riguarda il far presto, devo notare come l'opera di ricostruzione in zone frequentemente colpite da terremoti e da cala-

mità sia un'opera molto difficile, perchè bisogna che le costruzioni rispondano a requisiti di speciale sicurezza. E c'è un'altra difficoltà, onorevoli senatori: bisogna adattare le abitudini delle popolazioni alle nuove abitazioni, il che non è piccolo problema. A tutta prima si crede che il giorno in cui si offre a gente che vive in baracche un buon appartamento di quattro o cinque stanze, la gente debba accettare il trasloco con gratitudine, e debba affrettarsi ad aderire all'offerta fraterna. Ma io posso assicurare il Senato che questo sempre non è, e che il problema della ricostruzione ha anche delle ripercussioni sociali delicatissime, che possono, per avventura, ritardarlo. Però in questi ultimi tempi il ritmo delle ricostruzioni è stato intensamente ripreso. All'aprirsi del futuro esercizio, saranno in corso di costruzione nuovi edifici per più di 80 milioni, e se, come io spero, questo ritmo potrà ancora essere intensificato, entro cinque anni dovranno scomparire da tutto il territorio del Regno le tracce delle calamità passate.

E qui dovrei rispondere al senatore Cesareo per quanto riflette la liquidazione dell'Unione edilizia e gli strascichi che ne sono derivati. Senonchè il discorso dell'onorevole senatore Cesareo riguarda molto più il collega delle finanze che non il ministro dei lavori pubblici, in quanto tutte le norme che disciplinano il patrimonio dei caratisti esulano dalla competenza mia. È di mia competenza soltanto la ventilazione ereditaria, se così posso esprimermi, dell'Unione edilizia in rapporto alla ricostruzione di Messina. Sono, a tal riguardo, in grado di rassicurare che è in pieno sviluppo il programma per la costruzione di case economiche e popolari da assegnarsi in proprietà ed in uso alle persone che risulteranno comprese negli elenchi formati dal Comune, senza che le vicende del passato possano più pregiudicare l'avvenire.

Anche per il problema delle bonifiche, l'onorevole relatore ha indicato le cifre dolorose della malaria, i cui pericoli sono stati segnalati in altra seduta dall'onorevole senatore Leonardo Bianchi. Pochi giorni fa io ricevevo la visita di un vostro eminente collega, la cui inopinata dipartita è stata, come per voi, anche per me causa di lutto profondo e sincero. Giovanni Grassi, venuto da me per offrirmi il

suo consiglio in questa materia, mi diceva che la conclusione ultima a cui era arrivato dopo un annoso e glorioso studio era questa: che la malaria è un problema di ricchezza, cioè che la malaria è fugata soltanto da uno stato di benessere delle regioni.

Ond'è che da questa conclusione io ad una altra sono venuto e, cioè che al vocabolo bonifica bisogna evidentemente attribuire un senso molto diverso da quello assai ristretto che in altri tempi si credeva di poter ad esso attribuire. Si credeva una volta che la bonifica consistesse nel prosciugamento di uno stagno: si tratta invece di un'opera infinitamente più vasta. Bisogna arrivare al concetto che qualsiasi migliore valorizzazione di terreni scarsamente coltivati costituisce bonifica: se noi adotteremo questa più ampia definizione del vocabolo, dovremo anche adottare una legislazione più coraggiosa. Signori, il coraggio ha i suoi inconvenienti. Ma in pochi casi come in questo credo che calzi il latinetto: *adducere inconveniens non est solvere argumentum*.

Senza una legislazione più coraggiosa, difficilmente noi riusciremo a risolvere il problema della bonifica, così come l'esperienza dei tecnici dell'idraulica, dell'agricoltura e della scienza medica c'insegnano. Il Governo si prepara a fare il suo dovere e forse qualcuno di voi, onorevoli senatori, vorrà ricordare come alla Camera, con il consenso del ministro delle finanze, io abbia dichiarato che i mezzi finanziari per un più importante sviluppo delle opere di bonifica non mancheranno al ministro dei lavori pubblici, che deve erogare i fondi nella forma la più rapida e la più redditizia.

Il problema delle strade rotabili consta di due parti: costruzione e manutenzione. Il problema della costruzione in talune regioni non eccede i limiti della ordinaria amministrazione, ma in altre esso coinvolge problemi essenziali di vita, così da riacciarsi intimamente a quel concetto estensivo della bonifica a cui ho accennato.

È mio convincimento, onorevoli senatori, che per talune regioni occorre provvedere al piano regolatore delle strade rotabili; perché la costruzione di esse non obbedisca più in nessun caso a interessi elettorali, ma soltanto a sani e retti criteri economici. (*Bravo*).

Molto più urgente in questo momento è il

problema della manutenzione stradale, perché esso interessa senza distinzione tutte le regioni d'Italia. Non ho bisogno a questo proposito di ripetere dichiarazioni già fatte. Il problema consta di due parti: uso della strada, e spesa per conservare la strada in efficienza.

Per quanto riguarda la prima parte, non più tardi di ieri il Senato convertiva in legge un decreto, il quale, dettando norme sulle forme e sulla circolazione dei veicoli, disciplinava l'uso della strada; ed io credo che questo provvedimento sarà tanto più efficace, quanto più gli Italiani impareranno a considerare la strada come un patrimonio di principalissimo loro personale interesse. (*Bene*).

Per quanto riflette invece l'altro problema, ho dichiarato che gli studi sono in corso e credo di poter promettere al Senato che la data del 30 giugno, fissata dal decreto del 1924, non sarà certamente oltrepassata. Questa risposta spero che possa tranquillizzare gli onorevoli Conti, Nuvoloni, Rava e gli altri onorevoli senatori che del problema si sono occupati.

Il relatore però, nella sua diligenza domanda: ma come mai, alla vigilia di affrontare un così grave problema, riducete le vostre previsioni di 12 milioni? Rispondo prontamente: Si tratta di un criterio prudenziale di previsione, destinato ad essere riveduto in occasione delle nuove norme che dovranno essere emanate entro il 30 giugno.

La competenza in materia di acquedotti è stata recentemente ripartita tra il Ministero dell'interno ed il mio Ministero. Gli acquedotti possono essere una costruzione d'interesse prevalentemente comunale e possono essere una costruzione sostenuta integralmente o quasi dallo Stato. Nel primo caso è evidente la competenza del ministro dell'interno, il quale ha un sindacato sul bilancio del comune.

Nel secondo caso è evidente la competenza del ministro dei lavori pubblici, in quanto l'acquedotto diventa opera statale, non diversa dalle altre a cui il Ministero provvede.

Anche a proposito degli acquedotti, io ho fatto una dichiarazione nell'altro ramo del Parlamento, la cui importanza non sarà sfuggita al Senato.

È vengo agli impianti idroelettrici, dei quali si sono preoccupati e il relatore e l'onorevole

senatore Conti. Questi impianti, che tanti benefici recano alla economia del Paese, rappresentano oggi un colossale interesse ed io comprendo che la formula recentemente imposta nei disciplinari possa avere preoccupato le imprese costruttrici. Ma gli allarmi potranno essere dissipati, quando si pensi che il Governo, nella previsione di dover riformare il decreto del 1919, non poteva non riservarsi la necessaria libertà. Posso però assicurare l'onorevole senatore Conti che i diritti acquisiti saranno rispettati e che per l'avvenire saranno predisposte norme che adeguino le sovvenzioni alle attuali condizioni delle regioni, con speciale riguardo al Mezzogiorno e alle Isole.

La materia delle acque pubbliche, che ha formato oggetto di un discorso del senatore Gallini, forma anche oggetto d'intenso studio, d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e il ministro Guardasigilli. È una materia, come l'onorevole senatore Gallini ha osservato, molto complessa e molto delicata, che ha subito vicende molto importanti e tali da aumentare le difficoltà delle singole soluzioni: non posso quindi garantire all'on. Gallini che la risposta alla sua interpellanza possa essere data sollecitamente; lo assicuro però che lo studio sarà diligente e le deliberazioni non saranno avventate.

Non avrei, onorevoli senatori, nessuna dichiarazione nuova da fare in ordine alla materia marittima, in ordine alla navigazione interna, in ordine alle ferrovie e alla edilizia popolare, ma non posso non dire all'onorevole senatore Libertini che le linee secondarie sicule saranno certamente eseguite, e che, se esse hanno subito un ritardo in questi ultimi tempi, ciò è stato soltanto giustificato dal fatto che bisognava adattare le convenzioni ai nuovi prezzi. In un momento come questo, in cui i prezzi subiscono frequenti e sensibili mutamenti, non è agevole dettare le norme per cui in ogni momento del lavoro il prezzo possa essere facilmente determinato. Però le trattative con le società concessionarie sono molto bene avviate, e io spero che i lavori possano su tutte le linee essere presto e intensamente ripresi.

Non credo di poter dare risposta al senatore Ricci per quanto riflette l'edilizia popolare, inquantochè la mia opera di ministro è comin-

ciata quando gli inconvenienti che egli ha lamentato appartenevano alla categoria dei fatti compiuti. Posso però assicurarlo che il Governo non manca di preoccuparsi delle questioni da lui prospettate, non soltanto per le regioni di cui egli si è preoccupato, ma anche e più ancora per quelle altre i cui bisogni sono più intensi, più gravi e più dolorosi.

Una risposta in forma incidentale all'onorevole relatore, per quanto riflette i mezzi automobilistici del mio Ministero. Si tratta di due milioni, ma in questi due milioni sono compresi 150 auto-carri che non servono alla vigilanza, bensì alla costruzione delle opere. Per conseguenza, si tratta proprio di una erronea intestazione del capitolo, com'egli aveva intuito.

Consentite, onorevoli senatori, che io sostii finalmente sul problema che più preoccupa in quest'ora il Governo e che va affrontato con metodo e con mezzi adeguati. La valorizzazione del Mezzogiorno è problema di uomini e di finanza. Problema di uomini: ho già dichiarato al Senato, e credo di poterlo dire con tranquilla sicurezza, che oggi il Ministero può eseguire qualunque compito, può aumentare il numero dei suoi funzionari, ne ha migliorato, nei paesi meridionali, la qualità. Per l'addietro, il servire il paese nel Mezzogiorno e nelle Isole era considerato una punizione; oggi i miei funzionari sanno che la destinazione nelle provincie, in cui si concentra la sollecitudine del Governo, rappresenta una distinzione. Questo criterio mio è stato accettato dal personale con la generosità esuberante che è propria del temperamento italiano, ed oggi la massa di manovra è pronta.

Problema di finanza: permettetemi di esprimere la convinzione che il collega De Stefani troverà nel suo patriottismo magnifico e nella sua lungimirante tenacia, la formula economica per risolverlo.

Ma le opere, onorevoli senatori, per crescere e per servire, hanno bisogno di un determinato clima sociale, come gli organismi hanno bisogno di un determinato clima fisico per vivere. Non basta che i lavori siano progettati, non basta che siano iniziati: devono essere voluti intensamente durante tutto il tempo necessario alla esecuzione e devono poi essere sfruttati dall'intelligentè operosità e dallo spirito d'ini-

ziativa delle popolazioni. Da sola, l'opera di un ministro non basta, e pertanto il ministro, alla vigilia di impegnare la sua migliore battaglia, esprime la speranza che i capitani dell'opinione pubblica ed il grande esercito popolare vogliano marciare insieme a lui con fiducia, con perseveranza, con generoso coraggio. (*Applausi; congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Rolandi Ricci.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Onorevoli colleghi, vedrò di rispondere il più brevemente che mi sarà consentito, assecondando certo un vostro desiderio, agli oratori che interloquirono in questa discussione: « pochi e valenti, come i versi del Tosti », avrebbe detto Alessandro Manzoni.

I temi che hanno formato oggetto della discussione, da parte degli onorevoli colleghi e da parte dell'onorevole ministro, si riassumono sostanzialmente in nove, e cioè: costruzione e manutenzione stradale; impianti idroelettrici; edilizia popolare; acquedotti; acque pubbliche; porto di Ravenna; ferrovie dell'Italia nord-occidentale; ferrovie della Sicilia; personale.

Costruzione e manutenzione stradale. — Se ne sono occupati non solo l'onorevole ministro, rispondendo, ma anche gli onorevoli Conti, Rava e Nuvoloni. Il problema della costruzione e della manutenzione delle rotabili in Italia, come tutti hanno riconosciuto - e sarebbe proprio superfluo che venissi ad illustrarlo io in questo momento - assurge ad una grande importanza, specialmente per la trasformazione della trazione che da animale va diventando prevalentemente meccanica. La trazione meccanica richiede tutto un sistema stradale che è assai diverso da quello che può consentire lo sviluppo anche più largo di un intenso traffico, quando sia fatto a trazione animale. Perché l'America del nord ha un meraviglioso sviluppo di strade automobilistiche? Perché il 54 per cento delle costruzioni stradali dell'America del nord è stato fatto dopo il 1905 e cioè quando queste strade si costruivano già adatte ad un traffico nuovo. Noi invece abbiamo delle difficoltà e perché le strade sono antiche e perché noi abbiamo tutto un sistema orografico che rende difficile lo sviluppo della rete stradale rotabile, e perché noi abbiamo anche una distribuzione dei centri della popolazione lungo la montagna

dell'Appennino e lungo la montagna delle Prealpi e delle Alpi, che rende necessario di far giungere la strada dove in altri paesi una strada non occorrerebbe che giungesse.

In questa situazione di cose, quale è il rimedio a cui bisogna ricorrere, per vedere di trovare il modo di adattare ancora, in quanto siano adattabili, all'uso cui sono e vanno meglio destinate le strade che noi abbiamo, e di creare quelle strade o, almeno, di correggere quelle esistenti che sono suscettibili di correzione, in guisa che si possano adattare al nuovo traffico a trazione meccanica; tanto più che, ad avviso di quella onorevole Commissione, di cui io non sono che il modesto portavoce, è pur necessario, là dove si può, risparmiare la costruzione di non attualmente utili strade ferroviarie, sostituendovi invece largamente lo sviluppo dei servizi automobilistici?

L'Inghilterra si è proposto questo problema di recente. L'Inghilterra, voi lo sapete, è il paese essenzialmente del governo locale, in cui tutto quello che può esser lasciato all'iniziativa, alla disciplina e alla giurisdizione delle autorità locali vi è tradizionalmente lasciato. Ebbene, l'Inghilterra ha sentito la necessità di studiare la risoluzione del suo problema delle strade rotabili mediante la istituzione di una apposita magistratura statale, tanto anche là è stata riconosciuta non soltanto tecnicamente, ma anche finanziariamente l'importanza di questo problema.

Orbene, la Commissione di finanze del Senato si rende perfettamente conto degli sforzi cui intende il ministro dei lavori pubblici. La Commissione di finanze del Senato mi ha dato il gradito incarico, che io ho adempiuto assai volentieri nello stendere la mia relazione, di manifestare all'onorevole ministro tutta la sua piena fiducia, soprattutto la fiducia che egli corrisponda coi fatti a quei programmi e a quei propositi che egli ci ha esposto altra volta a che noi abbiamo applaudito.

Ma il problema non soltanto è tecnico, non soltanto riguarda il ministro dei lavori pubblici, ma riguarda anche la finanza dello Stato. Orbene, sentite: se c'è uno che abbia sempre sostenuto la necessità di una finanza rigida in quest'aula è colui che ha l'onore di parlarvi; se c'è uno che non si accontenti della impermeabilità che il Presidente del Consiglio at-

tribuisce alla pelle di questo San Sebastiano fatto oggetto di tutte le frecce, ma che voglia ancora circondarne, possibilmente, la pelle di una ben robusta corazza è colui che ha l'onore di parlarvi. Però io riconosco che il problema in esame bisogna affrontarlo dal punto di vista della riattazione quasi completa delle strade.

Bisogna farne oggetto di uno studio finanziario intiero. Io non sono tra coloro che, come fu fatto nell'altro ramo del Parlamento, e come fu pure accennato in quella veramente pregevole relazione che fu presentata dalla Giunta generale del bilancio alla Camera dei deputati, propongono e consentono nella opportunità di creare dei titoli speciali di debito pubblico...

DE STEFANI, *ministro delle finanze*. Non saranno creati!

ROLANDI RICCI, *relatore*. Siamo d'accordo, ma il non crearli è adempiere un programma negativo. Bisogna pensare ad un programma positivo.

DE STEFANI, *ministro delle finanze*. Lo esporrò fra poco.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Non è opportuno creare titoli speciali di debito pubblico per servire piuttosto ad uno o ad un altro bisogno statale. E questa avversione a quelle che si chiamano le edizioni « diamante » dei piccoli libretti in sostituzione del grande libro del debito pubblico, noi l'abbiamo espressa nella relazione che è sottoposta al Senato. Bisogna certamente che il Ministero, nella sua complessa organicità, si faccia carico di questo problema, che prospetti negli esercizi futuri quella spesa che è necessaria per sopperire completamente alla ricostruzione delle strade male conservate ed alla costruzione (là dove manca) di tutto il sistema delle strade rotabili.

Io non tentò di specificare cifre di fabbisogno; ho voluto, come era dovere mio, per trovarmi meno impreparato a rappresentare in questa discussione la Commissione di finanze, composta di così alte autorità e di tante esperienze, ho voluto esaminare alquanto elementi che potevano dare un'idea di ciò che sarebbe un fabbisogno finanziario approssimativo. E quello che ho trovato come indicatore di una cifra minore è stato un competente tecnico, il quale proponeva una spesa di due miliardi. Cifra immane, siamo d'accordo, ma non bi-

sogna dimenticare, a parte i rilievi, esatti dal punto di vista della redditività ed economicità delle strade, che ha fatto l'onorevole collega Conti, che cioè le strade vengono a rendere complessivamente circa 424 milioni, per quello che ha tratto alla conseguenza diretta o immediata del traffico meccanico, e che noi dovremo sostituire la costruzione di talune ferrovie secondarie con maggiori servizi automobilistici per mettere in comunicazione dei centri di popolazione con le stazioni ferroviarie delle linee esistenti e dovremo necessariamente sopperire, in modo abbastanza largo, alla costruzione di nuove strade. Vi sono poi delle regioni dove effettivamente il problema della strada non s'inquadra soltanto, come già disse la Commissione nella sua relazione, nel problema della bonifica, ma costituisce una vera e propria necessità di vita.

Purtroppo hanno ragione certe regioni d'Italia quando lamentano che le promesse sono state molte, ma non sono state completamente, e qualche volta quasi affatto, mantenute.

Quindi per parecchi paesi la costruzione delle strade si presenta utile anche per evitare altri dispendi.

La costruzione di un'abbondante rete stradale potrà dare sicurezza a molte campagne (nelle quali, nella discussione del bilancio dell'interno un nostro egregio collega lamentava la frequenza dello specifico reato dello abigeato); potrà dare a molti luoghi la possibilità della costruzione delle case vicine all'agro da coltivare, e quindi permettere il discentramento di quelle vere e proprie ovaie costipate di esseri umani che sono parecchi dei grandi centri di popolazioni rurali, dove la gente vive lontana da quei campi, per accedere ai quali ogni mattina i coltivatori devono percorrere 10 o 15 chilometri. Tocca al Governo di prospettarsi il problema delle strade, studiarne la più conveniente soluzione pratica, e sottoporla al Parlamento.

Il Senato del Regno si è sempre mantenuto sulla linea di offrire al Governo i consigli della sua matura esperienza, e di attendere che il Governo — e qui attende fiducioso — voglia esso formulare in concreto i programmi che si riconoscono necessari e sufficienti a sopperire alla necessità che s'impone.

In special modo l'onorevole Conti e l'onore-

vole Rava hanno richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro sopra la manutenzione di due strade che debbono sopportare un maggior traffico automobilistico; l'una un traffico internazionale assai importante, l'altra un traffico interno ugualmente notevole. Sì, bisogna provvedere, in quanto si può, a queste strade; ma c'è l'iniziativa privata che può fare molto; c'è l'iniziativa degli enti locali, che in molte regioni può fare assai. E le regioni alle quali si riferivano gli onorevoli Conti e Rava, danno ogni giorno prova di un'energia propria, e mostrano ogni giorno di volere e di saper fare e di far bene.

Non sarò proprio io, ligure, della Liguria occidentale, quasi conterraneo del senatore Nuvoloni, che dovrò dire che non si curi la manutenzione della linea litoranea; ma io devo però rilevare che tanto cattiva questa manutenzione non è.

NUVOLONI. Si vede che è parecchio tempo che non ci passa.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Non è molto tempo; è dal gennaio scorso, cioè proprio nella stagione meno buona, e quando la linea è più frequentata dai turisti che vengono dalla vicina Nizza e da Montecarlo. Tuttavia, non ho trovato così cattiva questa strada. Sì, ci sono 36 passaggi a livello; ma non si potrebbe domandare la soppressione di tutti, perchè ciò porterebbe ad una grande spesa. Ma, se ci lamentiamo noi, liguri, onorevole collega, nonché conterraneo, che cosa debbono dire le popolazioni del centro della Sicilia, della Basilicata? E che cosa dovrebbero dire quelle di una gran parte della Sardegna? (*vive approvazioni*).

NUVOLONI. Ma io non pretendo che non si debba provvedere ad altri.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Già per provvedere agli altri ed a noi bisognerebbe disporre di troppo maggior denaro più di quello del quale disponiamo. Debbo qui ripetere il rilievo, che ho già dovuto fare nella discussione del bilancio dell'entrata e delle finanze; è inutile domandare qualche cosa tutti i giorni, e poi pretendere che si facciano economie. Se il ministro delle finanze deve impedire che aumentino le spese non si può consentire al ministro dei lavori pubblici di chiedergli se non quella quantità di danaro che è necessaria a sopprimere alle spese indispensabili (*benissimo*).

Impianti idroelettrici. — Di questi si sono occupati il senatore Conti e l'onorevole ministro. Io sono perfettamente d'accordo nel riconoscere, col senatore Conti, le benemerienze grandi, per l'economia nazionale, dell'industria degli impianti idroelettrici. Sono lietissimo che il ministro abbia dichiarato che saranno rispettati i diritti quesiti. È così tolta una ragione di turbamento in chi poteva sentirsi turbato dal constatare inosservata una legge tuttora vigente. Ma la questione oggi si presenta in questo modo... l'onorevole Conti, quando frecciava l'assente San Sebastiano, ministro del tesoro.....

Veramente c'era lei, onorevole Presidente del Consiglio, che raccoglie le frecce di tutti.....

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri ed interim per la guerra e marina*. Poi le distribuisco (*si ride*).

ROLANDI RICCI, *relatore*. La questione oggi si prospetta così: I pareri sono divergenti; e sono divergenti in questo senso: taluni osservano che oggi, continuare a distribuire i sussidi, i quali portati al 1940, assommano, fra quelli pagati e quelli da pagare, a 720 milioni circa.....

CORBINO. La maggior parte sono impianti sulla carta, che non si faranno.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Si faranno o non, intanto questo è il calcolo del fabbisogno. Taluni osservano: oggi questo sussidio non è necessario, e non lo è perchè l'industria ritrae dagli utili, che le dà la sua produzione, una remunerazione sufficiente, per cui diventa inutile che questi sussidi si seguitino a dare: altri osservano invece: badate, se non darete questi sussidi in determinate regioni, che sono quelle dove è meno densa la distribuzione dell'energia elettrica e dove quindi è meno remunerativa l'industria della produzione dell'energia idroelettrica, non sorgeranno iniziative e soprattutto iniziative modeste.

La Commissione del Senato vi ha esposto questo avviso: probabilmente hanno ragione gli uni e gli altri. Ed è perciò che, non sapendo a quale altro più pratico esempio ricorrere, il relatore ha ricorso all'esempio del sarto dicendo: Ma non è possibile che si pretenda che un sarto, sia pure il migliore, vesta con un unico taglio un uomo alto e un uomo

piccolo, un uomo grasso e uno magro; in Italia abbiamo delle diverse condizioni economiche nelle diverse regioni. Bisogna quindi che l'applicazione di queste legislazioni, che sono legislazioni contingenti (e non legislazioni di principio, legislazioni di massima) sia ben regolata, cioè adattata a ciascuna diversa situazione economica regionale. Io sono genovese, anzi sono troppo genovese per non ricordare una frase, che il Senato mi permetterà di ripetere, del giornalista Gandolin: « coi principi non si fa brodo ».

Coi soli principi astratti non si conclude nulla di praticamente utile; vi sono delle legislazioni determinate da opportunità pratiche, e queste legislazioni, in soccorso e in aiuto dell'industria, a nostro avviso, vanno applicate a seconda delle diverse condizioni delle diverse industrie nelle regioni.

Case popolari. — Delle case popolari si sono oggi occupati l'on. Rava e l'on. Federico Ricci. Le case popolari hanno richiamato l'attenzione della Commissione di finanze da questo punto di vista. Per la case popolari, da un settennio, i Governi che si sono succeduti hanno con provvida previdenza pensato a risolvere (per quanto era loro possibile e per soccorrere soltanto a quelli che veramente ne fossero bisognosi) il problema della mancanza di abitazioni. Lo Stato ha consentito l'esonero dal dazio doganale delle materie necessarie alla costruzione delle case, ha consentito l'esonero delle tasse per 25 anni sulle case nuovamente costruite e ha dato un sussidio di 73 milioni per 50 anni. Sono tre miliardi 650 milioni. Che cosa si è fatto fino ad ora? Finora si sono costruiti 170 mila vani e per costruire 170 mila vani sono stati dati 2 miliardi e mezzo. Dunque sono costati in media, uno per l'altro, 14,700 lire. Mi pare un po' caro. Dice l'onorevole Federico Ricci che non si può giudicare se sia caro a seconda che siano case popolari o no, e composte di appartamenti piccoli o grandi. Però l'ottimo ex sindaco della città di Genova vi soggiunse che le case popolari, a Genova anche se composte di piccoli appartamenti sono costate 8 mila lire per vano. Dunque il giudizio che il costo di 14,700 lire per vano in media sia un costo alquanto eccessivo, è un giudizio che non è avventato. Ma quello che occorre è che la vigile opera del Governo si svolga

nel senso di fare affrettare il completamento della costruzione di queste case. Io so, perchè egli l'ha dichiarato nell'altro ramo del Parlamento, che il ministro dei lavori pubblici intende e attende già a mettersi d'accordo coi tre altri ministri, delle finanze, dell'interno e dell'economia nazionale, dai quali dipende la complessa e non sempre univoca e chiarissima legislazione che governa la costruzione delle case popolari. Ma intanto che dovranno mettersi d'accordo in quattro: io l'ho definita una tetrarchia, ebbene, vedano che le case si costruiscano, perchè il vero sollievo alla mancanza di abitazioni, la quale si continua a deplorare, e per cui si continua a protrarre il regime vincolistico degli affitti (ciò che io non approvo, e lo dichiaro francamente perchè è antieconomico per eccellenza) è solamente proprio quello di completare le costruzioni in corso: la vera maniera di sopperire al bisogno è il finir le case così da renderle subito abitabili. E, se Voi, onorevole Ministro, qualcheduno di quegli automobili che sono iscritti al n. 28 e per il cui servizio si spendono due milioni di lire (noi vi abbiamo chiesto la spiegazione che ci avete cortesemente dato, correggendo il titolo della rubrica della spesa) lo manderete in giro a vedere quante case prossime a esser finite non sono terminate in molte città, e, se ordinerete che queste costruzioni siano affrettate e procurerete che tale vostro ordine sia eseguito, renderete un servizio a coloro che hanno bisogno di abitazione, e renderete un servizio agli istituti sovventori; giacchè quegli istituti che hanno fatto le sovvenzioni si trovano ad avere la garanzia privilegiata sopra delle case non completate, non redditizie, quindi di un valore inferiore a quello che sarebbe ricavabile se potessero essere abitate, e conseguentemente si trovano con delle garanzie in sospenso. Questo spiega perchè un grande istituto parastatale abbia alquanto ristretto i freni dei mutui che esso doveva concedere, ed è desiderabile che sia così, perchè quell'istituto riassume e raccoglie in sé i più modesti e i più tutelabili risparmi del nostro paese.

Dove non sono d'accordo col mio amico e concittadino senatore Federico Ricci è nel desiderio da lui espresso che, qualora le case popolari non siano delle piccole casette, secondo

l'antico sistema belga o inglese, e cioè siano dei grandi casamenti (per economia di spazio soprattutto in molti paesi, come in Liguria questo deve necessariamente avvenire) non si spinga al frazionamento della proprietà del grande casamento, e quindi non si sospinga all'acquisto della piccola proprietà l'operaio od il modestissimo risparmiatore per uso dei quali codeste case sono costruite.

No, no, il grande casamento che egli ha chiamato un falansterio con ricordo sansimoniano, se sarà nella pertinenza e nella mano di una amministrazione anziché essere costituito in proprietà piena, appartamento per appartamento, abitazione per abitazione, di un piccolo proprietario, sopporterà una spesa di manutenzione enormemente maggiore, e sarà peggio conservato di quello che non lo sarebbe se d'ogni appartamento la conservazione resti affidata al vigilante interesse del suo proprietario.

D'altronde il condominio degli appartamenti di uno stesso caseggiato siamo noi genovesi che l'abbiamo iniziato, che l'abbiamo diffuso, che l'abbiamo portato a Roma: sono le imprese genovesi quelle che hanno insegnato qui che si può compossedere un appartamento in un palazzo in cui vi sono 15 o 20 proprietari. Ciò non diede luogo né ad inconvenienti gravi, né ad insormontabili difficoltà. Né è da trascurarsi davvero che, dal punto di vista sociale, il creare dei piccoli proprietari è un educare degli individui ad avere un interesse da tutelare.

Napoleone I diceva che se si dà un interesse ad un cittadino, quel cittadino diventa un migliore cittadino, che se non ne abbia nessuno; ed è evidente; egli ha il proprio interesse particolare da conservare, consociato con l'interesse generale della collettività e dello Stato.

Quindi facilitiamo — e questo è il voto esplicito che la Commissione ha fatto nella sua relazione — facilitiamo l'acquisto dei piccoli appartamenti nelle case operaie e nelle case popolari che si vanno costruendo.

4° *Acque pubbliche.* — L'onorevole Gallini ha pregato il Ministro di affrettare la presentazione di un progetto di legge normalizzatore della situazione giuridica ed economica delle acque pubbliche.

Quando l'onorevole Ministro presenterà questo progetto, molto probabilmente discutendolo ci troveremo a sostenere tesi opposte con l'ono-

revole Gallini, visto che io sono stato il relatore di quel progetto di legge che fu poi concretato nei vigenti decreti, e che a me pareva non ancora abbastanza rispettoso dei diritti spettanti al demanio come rappresentante del vantaggio pubblico in contrapposto ai pretesi diritti dei privati; certo il nuovo progetto di legge non potrà non essere prima ben maturato negli studi dei Ministri guardasigilli e dei lavori pubblici e anche del Ministro delle finanze per tutto quello che ha tratto alla demanialità.

Le acque pubbliche costituiscono oggi un interesse pubblico colossale: avete poco fa riconosciuto l'importanza che hanno gli impianti idroelettrici, e questi impianti non sono che una delle applicazioni dell'uso delle acque pubbliche; le acque pubbliche non possono più appartenere, proprio perché pubbliche, per la finalità della loro utilizzabilità, a nessun privato, e l'interesse pubblico non può sopportare il contrasto dell'egoistico interesse di nessun privato: questo deve cedere sempre, e senza potere neppure tentare ostruzionismi, all'interesse pubblico.

Acquedotti. — Di questi si è occupato il Ministro e ce ne eravamo occupati anche noi. Ce ne siamo occupati in quanto in tema di acquedotti, principalmente, occorre che l'opera del Governo sia non soltanto integratrice delle iniziative private, ma spesso e volentieri eccitatrice delle iniziative degli enti pubblici locali.

Giustamente il ministro dei lavori pubblici rileva che il controllo sui bilanci e sulle aziende comunali e provinciali non appartiene a lui, ma al ministro dell'interno.

Però il Governo è unico: i ministri non sono che organi di un unico potere esecutivo. Si accordino perché non continui la trascuratezza da parte di non poche amministrazioni locali, a provvedere l'acqua necessaria agli usi più indispensabili della vita; e si accordino ad aiutare le amministrazioni locali volenterose, affinché tale provvista d'acqua non sia ulteriormente ritardata. Vi sono situazioni pietose: per esempio nella provincia di Sassari, ove sopra a 108 comuni ben 80 non hanno sufficiente acqua da bere!

Porto di Ravenna. — L'on. Rava ha voluto spendere una parola a favore del porto di Ravenna. Questo è fra quegli 89 porti medi e piccoli nei quali e per i quali si stanno fa-

cendo dei lavori e sono fatte delle allocazioni in bilancio.

È inutile che ripeta qui, a quest'ora, ciò che abbiamo detto nella relazione. Le maggiori somme sono necessariamente assorbite dai porti in cui c'è un grande traffico; dai porti redditizi; ma non per questo i porti piccoli sono stati trascurati: perchè cominciando da quello di Brindisi, che io metto in secondo categoria, e venendo giù giù, vi sono altri 88 porti, e con Brindisi 89, per i quali si farà quel che si potrà. Certo bisogna lasciare il passo ai porti di grande traffico, che sostengono una concorrenza internazionale e dei quali poi uno, il maggiore, dà il buon esempio e l'altro, che gli sta vicino per importanza mercantile chiede di darlo; e cioè pagandosi da se stessi le spese per le opere ad esso necessarie. Questo fa oggi il porto di Genova: questo chiede di fare il porto di Trieste.

Ferrovie. — L'on. Nuvoloni domanda che si porti al mare la Ceva Garesio: per la Genova-Ventimiglia domanda semplicemente il raddoppio del binario — che è di competenza del Ministero delle comunicazioni — ed il completamento della elettrificazione, visto che la forza elettrica si desume da quei laghi del Roja che sono nella provincia d'Imperia. Se c'è uno che dovrebbe assentire, sono io, perchè la Ceva-Garesio viene ad Albenga ed io sono albanese: ed invece io dico di no; vi dico che ne possiamo fare a meno, che per ora non è necessario; che si sopprime con le vie carrozzabili, che vi sono dei servizi automobilistici e che non abbiamo da dolerci, noi esportatori di frutta e di fiori, del servizio ferroviario, che è non ottimo, ma sufficiente. Se si potesse raddoppiare il binario della Genova-Ventimiglia, sarebbe certo una buona cosa; ma l'onorevole Nuvoloni sa quante costano le espropriazioni sulla nostra riviera, sa quanto facciano pagare a metro quadrato il terreno.

NUVOLONI. Dico che c'è la legge di Napoli anche per noi; e lei lo sa meglio di me.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Io so che la legge di Napoli si applica alle ferrovie: per estensione stabilita con la legge del 1907. Ma io so che noi non possiamo domandare queste lussuose costruzioni ferroviarie, quando dobbiamo ricordare che in Sicilia fu promessa una linea necessaria, di parecchie centinaia di chi-

lometri e non furono costruiti neanche pochi chilometri.

Non entro a parlare delle ferrovie secondarie della Sicilia. L'on. Libertini ha avuto dal ministro una risposta rassicurante; io non avrei nessuna competenza per portare il più modesto contributo ad accomodare le divergenze alle quali accennarono gli onorevoli Libertini e Corbino.

Personale. — Onorevole ministro, è la seconda volta che la Commissione di finanze riconosce la virtù del personale dei lavori pubblici e ne fa solenne attestazione; ed è la seconda volta che la Commissione di finanze sente con compiacenza dalle vostre labbra dichiarazioni che fanno l'elogio di questi egregi funzionari. La Commissione di finanze vi prega però di tener conto che ogni lavoro merita premio. Voi avete detto che vi siete fatto autorizzare con decreto del 9 aprile 1925 (i decreti spesseggiano in questa primavera, come le piogge in maggio) a dare degli speciali compensi ai vostri funzionari. C'è un rilievo che la Commissione di finanze ha creduto di fare; rilievo che ha avuto già una voce autorevole anche nell'altro ramo del Parlamento. Non solo bisogna dare le *indennità di residenza, i compensi per le prestazioni*, ma bisogna anche assicurare poi le *buone residenze* e quindi bisogna pregare coloro che da troppi anni siedono in un ufficio comodo per esempio Firenze, Roma, Genova, Torino, ad andarsene un po' nei paesi più disagiati.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. È quello che ho fatto.

ROLANDI RICCI, *relatore*. E promettere a quelli che ci vanno che, quando torneranno, troveranno qui il loro posto, ed allora avranno ragione di coprirlo, perchè sarà un posto di relativo meritato riposo in confronto ai disagi di campagna vera e propria che avranno sopportato. (*Benissimo*).

L'onorevole ministro ha detto che per i 12 milioni che egli ha portato in meno nel bilancio preventivo del 1925-26, si farà luogo ad una revisione di quelle che possano essere le necessità da determinarsi cessando il regime vigente (il quale cesserà col 30 giugno 1925, per effetto del decreto Sarrocchi, limitativo della durata del decreto Carnazza), e sarà stabilito il nuovo sistema che dovrà governare il regime

delle strade. Io prendo atto di questa dichiarazione di revisione che si farà; ne prendo atto intanto in quanto con una interpretazione luteranamente libera (*si ride*) la interpreto nel senso che i 12 milioni saranno ristabiliti. È molto difficile che riusciate a risolvere il problema della manutenzione stradale dopo tutto quello che è stato detto, con soli 60 milioni impostati nelle spese ordinarie.

Quanto alla *ricostruzione degli abitati*, sono lieto che il ministro ci abbia dato questo affidamento, che entro cinque anni tutti gli abitati necessari a riparare le popolazioni che hanno sofferto le sciagure derivanti dalle catastrofi naturali, saranno completamente ricostruiti. Giustamente, come fu anche rilevato alla Camera dei deputati, il ministro ha messo in evidenza un fenomeno di natura per dire così psicologica, e cioè che coloro che hanno contratto l'abitudine alla miserrima abitazione della baracca sono quasi renuenti a staccarsene per entrare nell'abitazione meglio provvista e più civile della casa nuova. Alla Camera dei deputati questi rilievi, onorevole ministro, vi furono fatti da chi vi diceva che le pigioni dei nuovi caseggiati vengono ad essere troppo costose. Vedete di studiare anche sotto questo profilo il problema, perchè in fondo tutti i sacrifici che il contribuente italiano s'impone, questi 834 milioni che il contribuente italiano molto volentieri accetta di dare per la ricostruzione di tali abitati, li dà perchè trovino asilo coloro che da cinque, da dieci, da venti anni ne sono completamente privi. E quindi per ottenere il fine bisogna anche adottare questo mezzo della tenuità, dell'abbassamento del livello delle pigioni.

Credo con questo di aver compiuto il mio dovere di relatore e prendo congedo dal Senato e dall'onorevole ministro dicendogli: congedandomi da voi mi vien fatto di ripensare a ciò che un giorno, e precisamente il 27 luglio 1870, diceva nel Parlamento italiano un illustre deputato, e cioè che *lo Stato è un ente che ha tutto e che può aver tutto, meno il cuore*. Oggi l'indirizzo che è dato all'Amministrazione dei lavori pubblici, con il quale intendesi precisamente a prevenire la malaria e a correggerla dove esiste e a dare una casa a chi non l'ha, dimostra che lo Stato ora è un ente che può aver tutto e anche il cuore. (*Vivi applausi, congratulazioni*).

DE STEFANI, *ministro delle finanze*. Do-
mando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE STEFANI, *ministro delle finanze*. Dopo il brillante discorso dell'onorevole relatore, desidero fare alcune brevi dichiarazioni, specialmente per quanto riguarda il modo di finanziamento di quell'azione che il Governo intende di svolgere a favore del risorgimento del Mezzogiorno. Io devo dichiarare che il Governo non intende dipartirsi menomamente dalla propria linea finanziaria (*benissimo*), che non intende contrarre prestiti di nessun genere nè all'interno nè all'estero, (*vive approvazioni*), che non intende peggiorare la situazione patrimoniale allo Stato, ma crede di poter provvedere a questa grande opera, che esso considera attualmente il suo problema fondamentale, con i mezzi ordinari di bilancio. (*vivissime approvazioni*).

Dalle dichiarazioni che avrò occasione di fare, credo tra non molto in Parlamento, si vedrà come il problema possa essere impostato senza modificare la nostra situazione finanziaria, anzi rafforzandola con il miglioramento stesso che noi potremo ottenere nel mezzogiorno d'Italia.

In secondo luogo, per quanto riguarda le case, bisogna ricordare, cosa che fu qui dimenticata, che il Governo ha provveduto per le abitazioni degli impiegati e che l'azione pratica si va oramai svolgendo. Con il prossimo giugno in sette città d'Italia cominceranno le costruzioni delle case degli impiegati, che, come si sa, non diventeranno proprietà dell'impiegato, appunto per conservare all'impiegato civile e militare quella mobilità che è necessaria perchè possa corrispondere al comando centrale. Queste case degli impiegati non costeranno nulla allo Stato, perchè lo Stato non concorrerà nè con interessi nè con esenzioni d'imposte. Il congegno della legge è così fatto che, mediante una moderata trattenuta, che non dovrà superare il 25 per cento dello stipendio, l'impiegato, specialmente in principio nelle Regioni meridionali, potrà avere anche quel conforto che perde lasciando le residenze dell'Italia settentrionale. (*Approvazioni*).

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

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore Nuvoloni a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

NUVOLONI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare la relazione del disegno di legge: « Per la revisione delle disposizioni contenute nel Regio decreto 6 Dicembre 1923, n. 2769, relativo alla circolazione dei Comuni della provincia d'Imperia ».

PRESIDENTE. Dò atto al senatore Nuvoloni della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito il senatore Dallolio Alberto a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DALLOLIO ALBERTO. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare una relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto legge 4 novembre 1924, numero 1908, relativo alla istituzione del grado di « Maresciallo d'Italia » nel Regio esercito e quello di « Grande Ammiraglio » della Regia Marina e nomina del Duca della Vittoria Armando Diaz e del Conte Luigi Cadorna a Marescialli d'Italia e del Duca Paolo Thaon di Revel a Grande Ammiraglio; del Regio decreto luogotenenziale 4 novembre 1924, n. 1909 relativo al richiamo in servizio col grado di Generale d'Esercito del Tenente Generale della Riserva Conte Luigi Cadorna ».

PRESIDENTE. Dò atto al senatore Dallolio Alberto della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Annuncio di una risposta scritta ad interrogazione.

PRESIDENTE. Annuncio al Senato che il ministro competente ha trasmesso la risposta scritta all'interrogazione del senatore Rebaudengo.

A norma del regolamento, sarà inserita nel resoconto stenografico della seduta odierna.

Mercoledì 23 corrente alle ore 15 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Svolgimento della seguente proposta di legge d'iniziativa del senatore Garofalo:

Modificazione all'articolo 9 della legge 22 giugno 1913, n. 611, concernente provvedimenti per la protezione degli animali.

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926 (numero 153).

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

Conversione in legge del Regio decreto 8 agosto 1924, n. 1486, concernente la proroga della facoltà concessa al ministro della pubblica istruzione per la conservazione in servizio del personale non appartenente ai ruoli dei Provveditorati agli studi addetto agli Uffici scolastici di Trento e Trieste (N. 65):

Conversione in legge del Regio decreto 18 maggio 1924, n. 943, contenente disposizioni per l'istruzione elementare (N. 64):

Conversione in legge del Regio decreto 4 agosto 1924, n. 1438, recante disposizioni, con le quali si modifica parzialmente il Regio decreto-legge 31 dicembre 1923, n. 3043, per quanto riguarda la larghezza dei cerchioni dei veicoli circolanti sulle strade pubbliche (N. 55):

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 settembre 1924, n. 1553, che disciplina il concorso di mezzi e materiali per esperienze e studi a ditte italiane che allestiscono materiali bellici (N. 108):

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 490, col quale è approvata la Convenzione stipulata a Parigi il 23 novembre 1923 fra l'Italia ed altri Stati per la valutazione e la riparazione dei danni subiti in Turchia dai rispettivi cittadini, adibendo a tale scopo le somme divenute disponibili in base al Trattato di pace con la Turchia, firmato a Losanna il 24 luglio 1923 (N. 107):

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 ottobre 1924, n. 1651, circa la concessione alla vedova del generale Ricciotti Garibaldi di una pensione a titolo di ricompensa nazionale (N. 103-A):

Conversione in legge del Regio decreto 16 ottobre 1924, n. 1754, che detta norme per la pubblicità dei titoli rimborsabili in seguito a sorteggio (N. 82):

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 novembre 1923, n. 3149, con il quale vengono estese agli istituti religiosi all'estero

le facilitazioni concesse dalla legge dell'emigrazione agli allievi missionari (N. 110);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1924, n. 1142, col quale sono stati istituiti, presso il Ministero delle comunicazioni, due nuovi posti di sottosegretario di Stato (N. 116);

Conversione in legge del Regio decreto 19 luglio 1924, n. 1437, recante norme per le espropriazioni definitive degli immobili occupati durante la guerra per la costruzione di strade militari da conservarsi per gli usi civili (118);

Approvazione della Convenzione tra l'Italia ed altri Stati, per lo Statuto definitivo del Danubio, firmata a Parigi il 23 luglio 1921, e del relativo protocollo addizionale, firmato pure a Parigi il 31 marzo 1922 (N. 113);

Conversione in legge del Regio decreto 1º maggio 1924, n. 1166, concernente la costituzione di due Legioni Libiche di milizia volontaria per la sicurezza nazionale (N. 71).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926 (N. 140);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926 (N. 139);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926 (N. 155);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 luglio 1926 (152);

Conversione in legge del Regio decreto 23 ottobre 1924, n. 1819, contenente norme per dirimere alcune disparità di trattamento verificatesi nella legislazione di guerra sullo stato e sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito (N. 92);

Approvazione del Protocollo addizionale alla Convenzione franco-italiana del 6 giugno 1904, relativa allo stabilimento delle vie ferrate

fra Cuneo e Nizza, Cuneo e Ventimiglia ed al raddoppio della via ferrata fra Mentone e Ventimiglia, protocollo firmato a Roma il 23 dicembre 1923 (N. 105);

Conversione in legge del Regio decreto 28 dicembre 1924, n. 2323, che approva la convenzione 27 settembre 1924 fra la Provincia, il Comune, la Cassa di risparmio di Bologna, l'onorevole senatore marchese Giuseppe Tanari ed il ministro dell'economia nazionale per la costruzione degli edifici per gli istituti scientifici e scolastici del Regio istituto agrario di Bologna (132);

Regolarizzazione dell'indennità parlamentare (N. 171);

Conversione in legge del Regio decreto 28 agosto 1924, n. 1412, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 100 milioni per la costruzione della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (N. 124);

Conversione in legge del Regio decreto 29 dicembre 1924, n. 2279, concernente il trattamento di quiescenza del personale dipendente dai Monti di Pietà classificati in prima categoria (N. 131);

Conversione in legge del Regio decreto 18 settembre 1924, n. 1605, relativo a disposizioni per la ricostruzione e riparazione di edifici pubblici provinciali o comunali o appartenenti ad enti morali aventi scopo di beneficenza o di uso pubblico, distrutti o danneggiati dai terremoti (N. 161);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 settembre 1924 n. 1350, che modifica il periodo di svolgimento della lotteria nazionale che il Governo del Re fu autorizzato a concedere, con legge 3 aprile 1913, n. 275, a favore dell'Ospedale marino ed Ospedale dei bambini « Enrico Albanese » di Palermo e dell'Associazione contro la tubercolosi di Palermo (N. 163);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1924, n. 1143, col quale sono stati istituiti presso il Ministero dell'economia nazionale due nuovi posti di Sottosegretario di Stato (N. 96).

La seduta è tolta (ore 18.45).

Interrogazione con risposta scritta.

REBAUDENGO. — Al ministro dei lavori pubblici: « per conoscere le ragioni per cui non venne ancora emanato il Regio decreto comprendente fra le provinciali di Cuneo le strade Bianco, Piedelmonte e Montebello in territorio di Guarene (Alba) come da richiesta inoltrata al Ministero dei lavori pubblici dalla Deputazione Provinciale di Cuneo con lettera n. 8950 fin dal 22 ottobre 1923, anteriormente cioè al Regio decreto-legge 25 novembre 1923, mutante i criteri di classificazione delle strade provinciali, che in omaggio al principio della non retroattività della legge non dovrebbe nella fattispecie trovare applicazione ».

RISPOSTA. — Con la lettera 22 ottobre 1923, n. 8950, citata dall'onorevole Rebaudengo, la Deputazione provinciale di Cuneo trasmetteva gli atti per la dichiarazione di provincialità delle strade Guarene-Veccheria e Corneliano-Guarene-Magliano-Alfieri. Ritengo che le dette strade si identifichino con quelle di Bianco-Piedelmonte e Montebello in territorio di Guarene, indicate nell'interrogazione cui rispondo, tanto più che di una richiesta di provincializzazione di queste ultime non vi è traccia presso gli Uffici del mio Ministero.

Sulla richiesta della Deputazione provinciale di Cuneo venne promosso il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che, in adunanza 27 dicembre 1923, con voto n. 4246, si pronunciò favorevolmente alla inclusione fra le provinciali di Cuneo delle strade suaccennate.

In base a tale parere, si sarebbe dovuto promuovere il decreto Reale di classificazione, a termini dell'articolo 14 della legge vigente sulle opere pubbliche, ma, essendo intanto stato pub-

blicato il Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506, recante nuove norme per la classificazione delle pubbliche strade ai fini della manutenzione, e poichè, in base ad esse, le Amministrazioni provinciali avrebbero dovuto procedere ad una completa revisione della propria rete stradale secondo i criteri contenuti nel decreto medesimo, ritenni opportuno sospendere ogni provvedimento, in attesa che la provincia di Cuneo avesse definitivamente deliberato intorno alla classificazione, secondo le nuove disposizioni, delle proprie strade.

Di ciò detti notizia all'Amministrazione provinciale interessata che, con lettera 28 agosto 1924, n. 7667, ne prese atto.

Alla sospensione suaccennata fui indotto da un rilievo della Corte dei Conti formulato per un caso analogo. Osservò infatti la Corte medesima, in quell'occasione, come il Regio decreto 15 novembre 1923, sia andato in vigore il 4 dicembre 1923 (articolo 23 del decreto stesso) e come, pertanto, dopo tale epoca, più non siano da emettersi decreti per la classificazione di strade fra le provinciali, dovendosi ritenere abrogati gli articoli 13 e 14 della legge sui lavori pubblici, perchè sostituiti dalle nuove disposizioni. Non solo, ma quasi a prevenire una possibile obiezione circa la non applicazione retroattiva del decreto in parola, avvisò la Corte, nel rilievo stesso come, fino alla nuova classificazione delle strade, secondo le nuove norme, sia da mantenersi inalterato lo stato di diritto esistente al 4 dicembre 1923.

Il Ministro
GIURIATI.

Licenziato per la stampa il 21 maggio 1925 (ore 20)

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche